



Attraktivt regionalt net – Kortlægningsrapport

Del 1 Kortlægning: Status, udfordringer og potentialer i det regionale busnet

Analysen er udarbejdet af Region Hovedstaden i samarbejde med Movia.

Indhold

Resume	4
Baggrund og formål	5
Læsevejledning	6
Del 1	7
Overordnede analyser	8
Regionale rejsemønstre og sammenhæng med øvrig kollektiv trafik	10
Trængsel på det regionale busnet	11
Forskellig kvalitet af stoppestedsudstyr	12
Dækning af regionale rejsestrømme	13
Del 2	15
De regionale busser	16
S-busserne	17
E-busserne	20
R-busserne	23
Gule busser	26
Del 3	28
Katalog over alternative mobilitetsløsninger	29
Del 4	31
Seks mulige indsatsområder	32
1. Mere direkte ruter med optimeret stopmønster	33
2. Evaluering af de forskellige buslinjetyper – særligt E-busserne	34
3. Potentialer for nye buslinjer og styrkelsen af frekvensen på eksisterende	35
4. Potentiale for alternative mobilitetsformer	36
5. Bedre fremkommelighed for busserne	37
6. Bedre stoppestedsfaciliteter	38



Bilag 1..... 39

Potentialekort.....	40
---------------------	----

Bilag 2..... 45

Faktaark for hver buslinje	46
Linje 150S Nørreport St. – Nærum St. – Kokkedal St.....	48
Linje 200S Buddinge St. – Friheden St. – Avedøreholmen	49
Linje 250S Bagsværd St. – Dragør Stationsplads	50
Linje 350S Nørreport St. – Ballerup St.	51
Linje 400S Lyngby St. – Ishøj St.	52
Linje 500S Kokkedal St. – Ørestad St.....	53
Linje 600S Hillerød St. – Ishøj St.....	54
Linje 15E Nørreport St. – Rævehøjvej (DTU)	55
Linje 40E Høje Taastrup St. – DTU – Skodsborg St.	56
Linje 55E Allerød St. – Malmparken St.	57
Linje 65E Hillerød St.- Skibby St.	58
Linje 230R Roskilde St. – Frederikssund St.....	59
Linje 310R Frederikssund St. – Farum St.....	60
Linje 320R Helsingør St. – Frederikssund St.....	61
Linje 375R Hillerød St. – Hørsholmhallen.....	62
Linje 380R Hillerød St. – Helsingør St.....	63
Linje 390R Helsingør St. – Helsingør St.....	64
Linje 22 Husum Torv – Glostrup St.....	65
Linje 123 Glostrup St. – Roskilde St.....	66

Bilag 3..... 67

Regionalt tilskud pr. kommune.....	68
------------------------------------	----

Resume

Kortlægningsrapporten giver en kortlægning af den regionale bustrafik. Formålet er at give en status på bustrafikken, identificere udfordringerne og se nærmere på potentialer i forhold til at få flere passagerer. Et såkaldt serviceeftersyn af bustrafikken.

Kortlægningen viser, at de regionale busser i høj grad understøtter de store rejsestrømme, hvor der ikke er banebetjening. Busserne giver særligt hurtige og direkte forbindelser på tværs af banestrækninger og understøtter de store rejsestrømme på Ringvejene.

De regionale busser hjælper til at sikre, at langt de fleste af regionens borgere kan nå de regionale knudepunkter Helsingør, Hillerød, Frederikssund, København, Høje Taastrup samt Roskilde og Køge i Region Sjælland indenfor en time og giver generelt en god betjening af bolig- og erhvervsområder samt studiepladser.

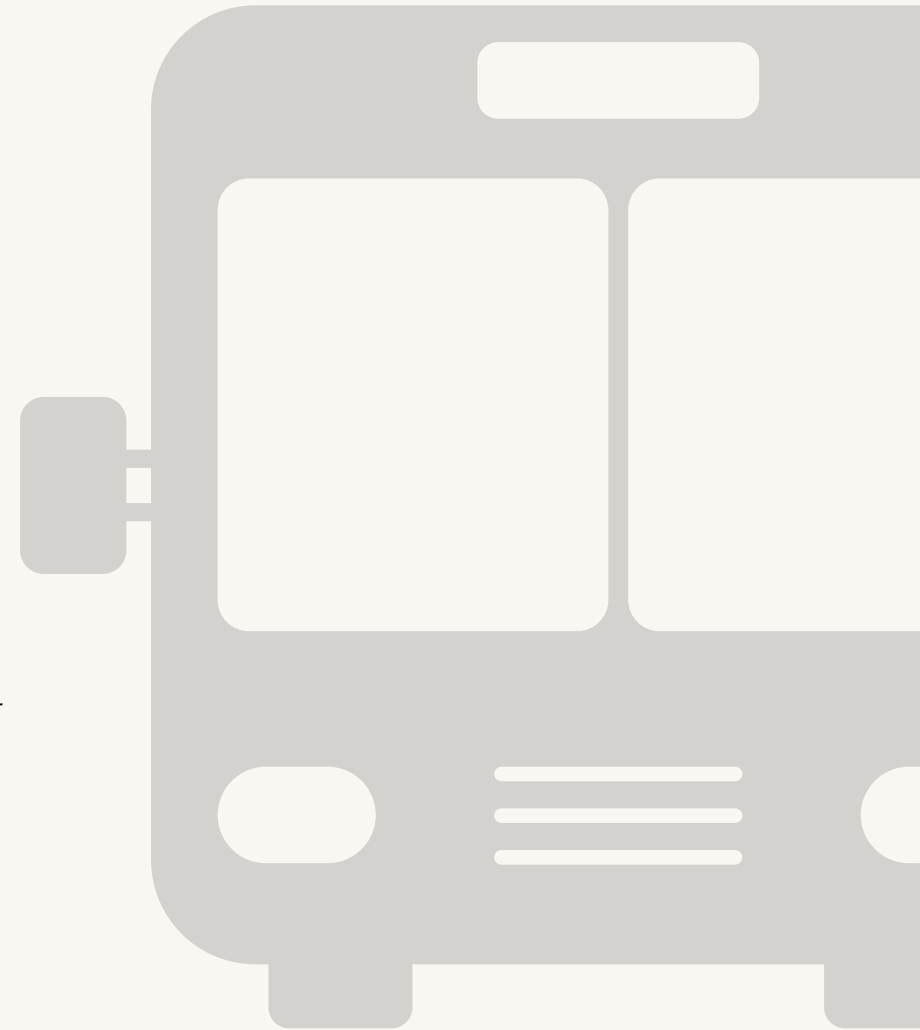
De regionale busser i analysen transporterer årligt 33,5 mio. passagerer (2024), men passagertallet er faldende – særligt i R- og E-busserne, hvor hver 6. passager er forsvundet siden 2017. S-busserne er generelt, på trods af coronapandemien, tilbage på stort set samme passagerniveau som i 2017.

Kortlægningen peger på seks tiltag, der kan undersøges nærmere med henblik på at gøre de regionale buslinjer mere attraktive for passagererne:

- Mere direkte ruter med optimeret stopmønster.
- Evaluering af de forskellige buslinjetyper – særligt E-busserne.
- Potentialer for nye buslinjer og styrkelse af frekvensen på eksisterende.
- Potentiale for alternative mobilitetsformer.
- Bedre fremkommelighed for busserne.
- Bedre stoppestedsfaciliteter.

Generelt tilbyder de regionale buslinjer hurtigere og direkte forbindelser, men på flere delstrækninger er der potentiale for forbedringer af dette. Trængslen er en hæmsko for de hurtige forbindelser, hvor busserne ofte sidder fast i de samme køer som bilerne. Trængslen medfører desuden stigende omkostninger og faldende passagerer.

Selvom de regionale buslinjer i høj grad understøtter de store rejsestrømme, identificeres flere rejsekorridorer, der potentielt kunne betjenes af regionale busser.





Baggrund og formål

Udvalget for trafik og regional udvikling besluttede den 19. juni 2024 at afsætte 1,5 mio. kr. under den regionale udviklingsstrategi til en analyse i form af et serviceeftersyn af den regionale kollektive busstrafik. Serviceeftersynet skal analysere og tage temperaturen på den regionale kollektive trafik og komme med bud på mulige forbedringer.

Analysen er delt op i to faser: Kortlægningsfase og løsningsfase.

Første del af analysen er en kortlægning af den regionale busstrafik. Formålet er at give en status på busstrafikken, identificere udfordringerne og se nærmere på potentialer i forhold til at få flere passagerer. Et såkaldt serviceeftersyn af busstrafikken. Kortlægningsfasen præsenteres som helhed i denne rapport. En kortere opsummering er også tilgængelig i pixiudgaven.

Den anden del, løsningsfasen, går i dybden med forskellige løsningsforslag for hver buslinje for at få flere passagerer. Løsningsforslagene udarbejdes og prioriteres på baggrund af politisk drøftelse, og præsenteres for udvalget for trafik og regional udvikling primo 2026.

Kortlægningsanalysen fokuserer på de 19 regionale buslinjer, der kører om dagen – med undtagelse af 300S, der erstattes af den kommende Hovedstadens Letbane. Analysen har alene fokus på disse, da regionen er i proces med en samlet udviklingsplan for Lokalbanerne, og da regionen ifm. Budgetaftalen for 2025, vedtog en større tilpasning af den samlede natbetjening.

Der er løbende indført tiltag og tilpasninger af busnettet, som fx tilpasninger til Metro Cityringen (Nyt Bynet) eller forlængelser eller omlægninger af enkelte buslinjer, men busnettet som helhed er ikke blevet analyseret. Derudover er der planer om udviklingstiltag på enkelte af buslinjerne, som fx BRT på 200S og 400S.

Med de mange nye infrastrukturinvesteringer og med befolkningsudviklingen i regionen kan borgernes transportvaner have ændret sig over årene. Derfor kan der være potentielle passager- og økonomiske gevinster at hente ved at optimere den regionale kollektive busstrafik.

Formålet med analysen er:

- forbedre den regionale busøkonomi
- at optimere det regionale busnet så der skabes et mere attraktivt busnet for passagererne
- at få flere passagerer

Inspiration til analysens indhold er fundet fra busanalyser og trafikplaner fra regioner og trafikselskaber i ind- og udland. Analysen er udarbejdet af administrationen i Region Hovedstaden i samarbejde med Trafikselskabet Movia og i dialog med Region Sjælland. Region Sjælland er i proces med en tilsvarende analyse af deres busser og lokaltog.



Læsevejledning

Kortlægningen er opbygget i fire dele.

Del 1 indeholder overordnede analyser, som skal være med til at give en indsigt i, hvordan det går med bustrafikken i Region Hovedstaden på et overordnet plan, og hvilke udfordringer der er.

Der ses nærmere på:

- Betjening af regionale knudepunkter
- Regionale rejsemønstre og sammenhæng med øvrig kollektiv trafik
- Trængsel på det regionale busnet
- Forskellig kvalitet af stoppestedsudstyr
- Dækning af regionale rejsestrømme

Del 2 dykker ned i regionens forskellige buslinjetyper og giver en status på S-, E-, R- og gule busser. Formålet med de enkelte buslinjetyper beskrives, og hvilke krav der er til disse, hvordan går det med passagerudviklingen, og hvilke potentialer er der for at få flere passagerer.

I kortlægningen sammenlignes passagertallene år for år fra 2017 og frem. Årsagen er, at der skete en del ændringer i 2016. E-busserne kom til i 2016. 2017 er det første år, hvor E-busserne kører deres nuværende ruter i et helt år. Derudover trådte en del besparelser på de regionale busser i kraft i 2017.

Del 3 ser nærmere på alternative mobilitetsløsninger. Den kollektive trafik har udviklet sig og derfor findes der i dag flere nye mobilitetsløsninger som fx samkørsel, delecykler og flextur. Løsningerne er beskrevet herunder også deres passagerpotentialer.

Del 4 ridser på baggrund af analyserne fra del 1-3 seks indsatsområder op, der potentielt kan få flere passagerer i den kollektive trafik.

De seks indsatsområder omhandler:

- Mere direkte ruter med optimeret stopmønster.
- Evaluering af de forskellige buslinjetyper – særligt E-busserne.
- Potentialer for nye buslinjer og styrkelse af frekvensen på eksisterende.
- Potentiale for alternative mobilitetsformer.
- Bedre fremkommelighed for busserne.
- Bedre stoppestedsfaciliteter.

I bilag er:

Faktaark for hver enkelt af de 19 buslinjer. Faktaarkene indeholder en beskrivelse af linjen, passagerudviklingen, økonomiske nøgletal samt et kort med passagerer pr. stoppested. Formålet er at give et indblik i de enkelte linjer.

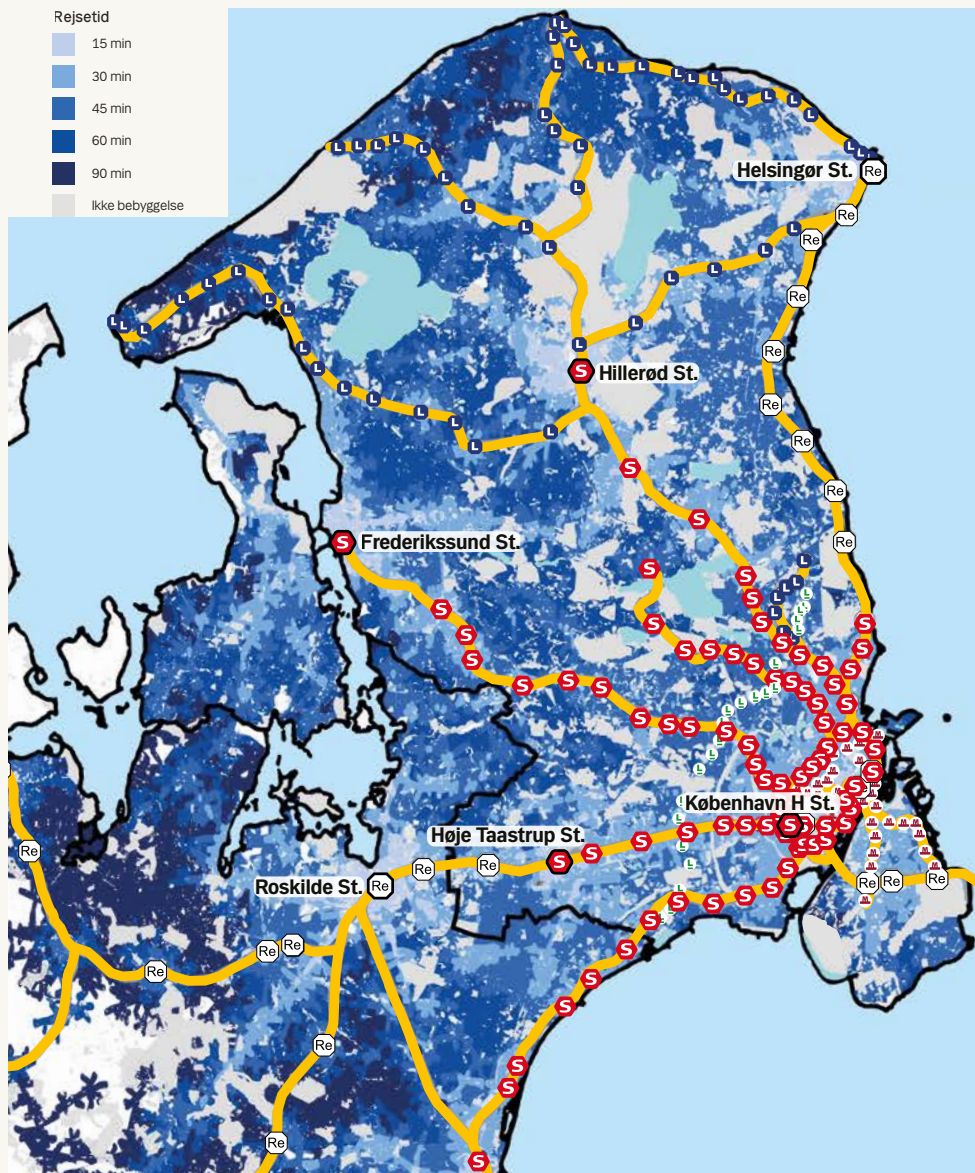
Potentialekort det overordnede potentialekort for nye busruter ses i del 1. I bilag ses de underkort for nye busruter i de fire forskellige geografier: Nordsjælland, Ringbyen, Vestegnen og København og Amager.

Regionalt tilskud pr. kommune viser økonomiske faktaark med regionens forbrug pr. kommune. Dvs. hvor i geografien anvendes de enkelte bus- og lokaltogstimer, hvor mange penge anvender regionen pr. indbygger i geografien mm.



Del 1

Overordnede analyser



Betjening af regionale knudepunkter

Byerne, Helsingør, Hillerød, Frederikssund, København, Høje Taastrup samt Roskilde og Køge i Region Sjælland er defineret som regionale knudepunkter. Det er vigtigt for borgerne at kunne komme til disse knudepunkter, når de fx skal til uddannelse, arbejde eller indkøb. Byerne spiller derfor en stor rolle i forhold til kollektiv transport, da de har mange byfunktioner, uddannelsessteder og mange forskellige kollektive trafikløsninger.

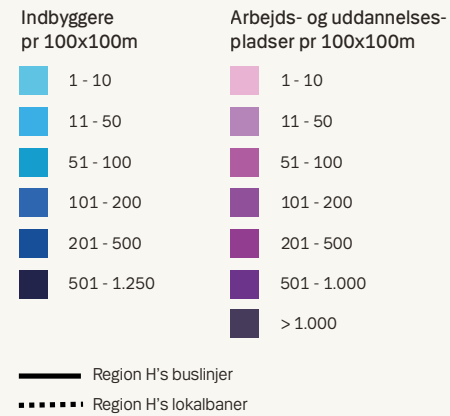
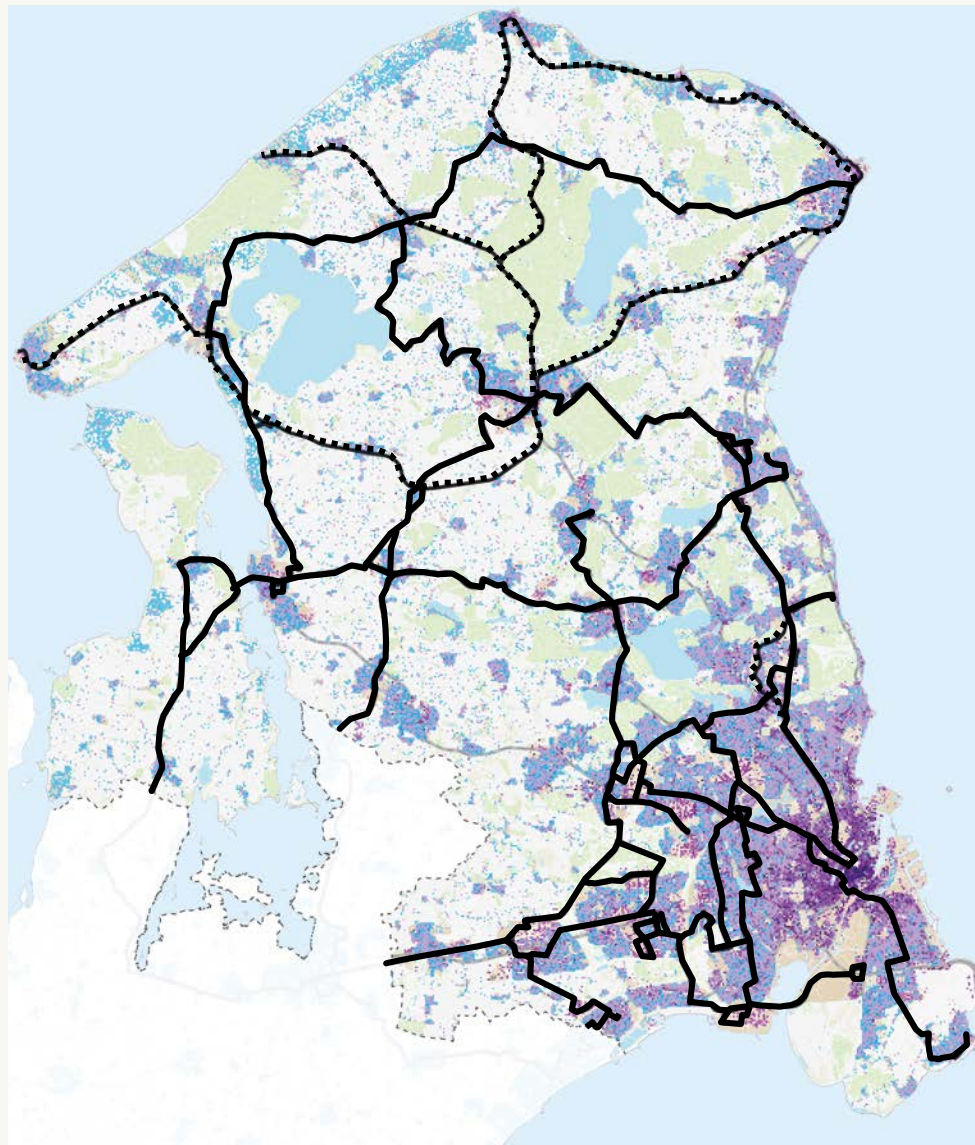
Knudepunkterne blev udpeget ifm. mobilitetsplanen for hovedstadsområdet, der blev godkendt af regionsrådet d. 12. marts 2019.

Af Figur 1 fremgår, at de fleste borgere i Region Hovedstaden har adgang til et regionalt knudepunkt indenfor en times tid. På Hornsherred og i Nordsjælland er der enkelte områder, hvor rejsetiden er op til 90 minutter.

Af Figur 2 fremgår, at områderne, hvor der er længere rejsetid til et regionalt knudepunkt, også er områder, hvor få borgere bor, arbejder eller studerer. Det kan hænge sammen med, at disse områder også er landområder og sommerhusområder, hvor få borgere har fast adresse. En anden faktor som spiller ind på rejsetiden, er det kommunale bustilbud i geografien. Hvis der er ingen eller en lavfrekvent bus medfører det længere rejsetid.

Figur 1 Visualisering af rejsetid med kollektiv trafik til regionale knudepunkter.

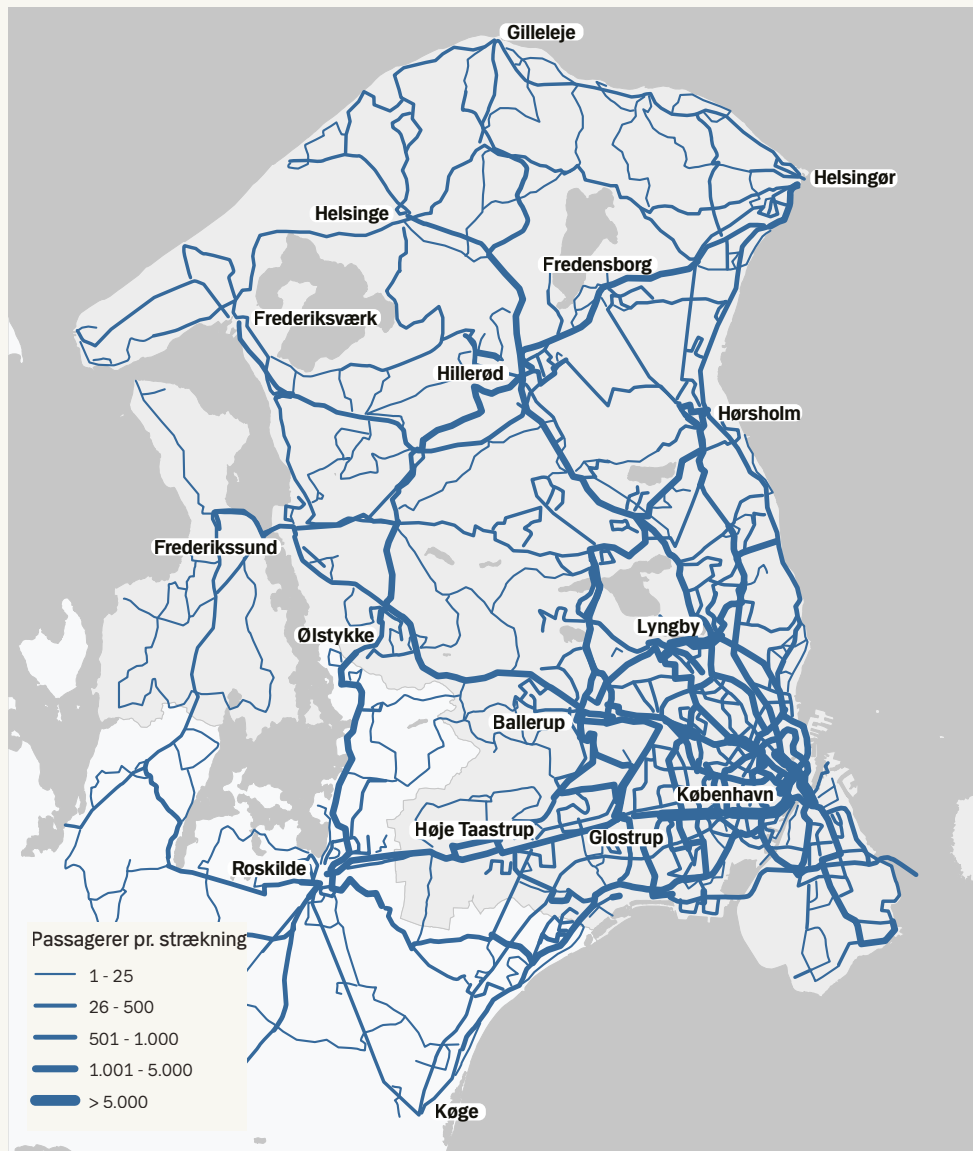
Kortet viser rejsetiden fra bopæle til nærmeste regionale knudepunkt. Den kollektive trafik inkluderer både kommunale og regionale busser, lokaltog, metro og statslige baner. Kombinationsrejser med cykel er ikke inkluderet. Jo mørkere en blå nuance, jo længere rejsetid har borgere i området.



Figur 2 Kort over regional kollektiv trafik ift. indbyggere, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner.

Kortet viser det regionale bus- og lokaltogsnet og koncentrationen af indbyggere (blå) samt arbejds- og uddannelsespladser (lilla) pr. 100x100 meter. Jo mørkere den blå eller lilla farve er, desto større er koncentrationen af indbyggere, arbejds- og uddannelsespladser.

Regionale rejsemønstre og sammenhæng med øvrig kollektiv trafik



Af Figur 3 ses de rejsekortrejser pr. hverdag, hvor der indgår minimum én regional bus- eller lokaltogsrejse. Det ses, at de regionale passagerer i Region Hovedstaden rejser i hele det kollektive transportsystem. Derfor er sammenhæng på tværs mellem transportmidler vigtigt – også på tværs af kommuner, regioner og trafikselskaber. En sammenhæng som den regionale kollektive trafik er afgørende for at skabe. Fx er det vigtigt for passageren i bussen at kunne nå sit videre skift til toget.

Den kollektive trafik er selvforstærkende i den forstand, at hvis det statslige banenet er attraktivt og har mange passagerer, kommer der også flere passagerer i de regionale og kommunale net. Hvis de regionale busser og tog kan tiltrække flere passagerer, kommer der også flere passagerer i de kommunale busser.

De fleste investeringer i den kollektive trafik forudsætter et samarbejde på tværs, hvis de skal bære frugt.

Figur 3 Antal rejser med regional bus og lokaltog samt følgerejser for april 2024.

Kortet viser rejsekortrejser pr. dag, hvor der indgår minimum én regional bus- eller lokaltogsrejse. Jo mørkere den blå farve er, desto flere rejser er foretaget med regional bus eller lokaltog.

Trængsel på det regionale busnet



Trængslen er stigende på vejene. Det stigende antal biler betyder også, at det er sværere for busserne at komme frem i trafikken.

Trængselskortet for de regionale busser i Figur 4 viser, hvor de regionale busser bliver forsinket i morgenmyldretiden. I farveskalaen fra gul til rød angives, hvor busserne bliver mest forsinket i morgenmyldretiden. Værst står det til ved den røde farve. De steder, hvor den største forsinkelse opstår, er også der hvor det største potentiale er for at få busserne hurtigere frem.

Det ses, at trængsel er en udfordring for de regionale busser i byerne i Nordsjælland og i omkring København. Region Hovedstaden har pt. fremkommelighedsprojekter i Frederikssund, Hillerød, Allerød, Ballerup, København og Frederiksberg. Projekterne i Hillerød og Frederikssund medfinansieres af staten.

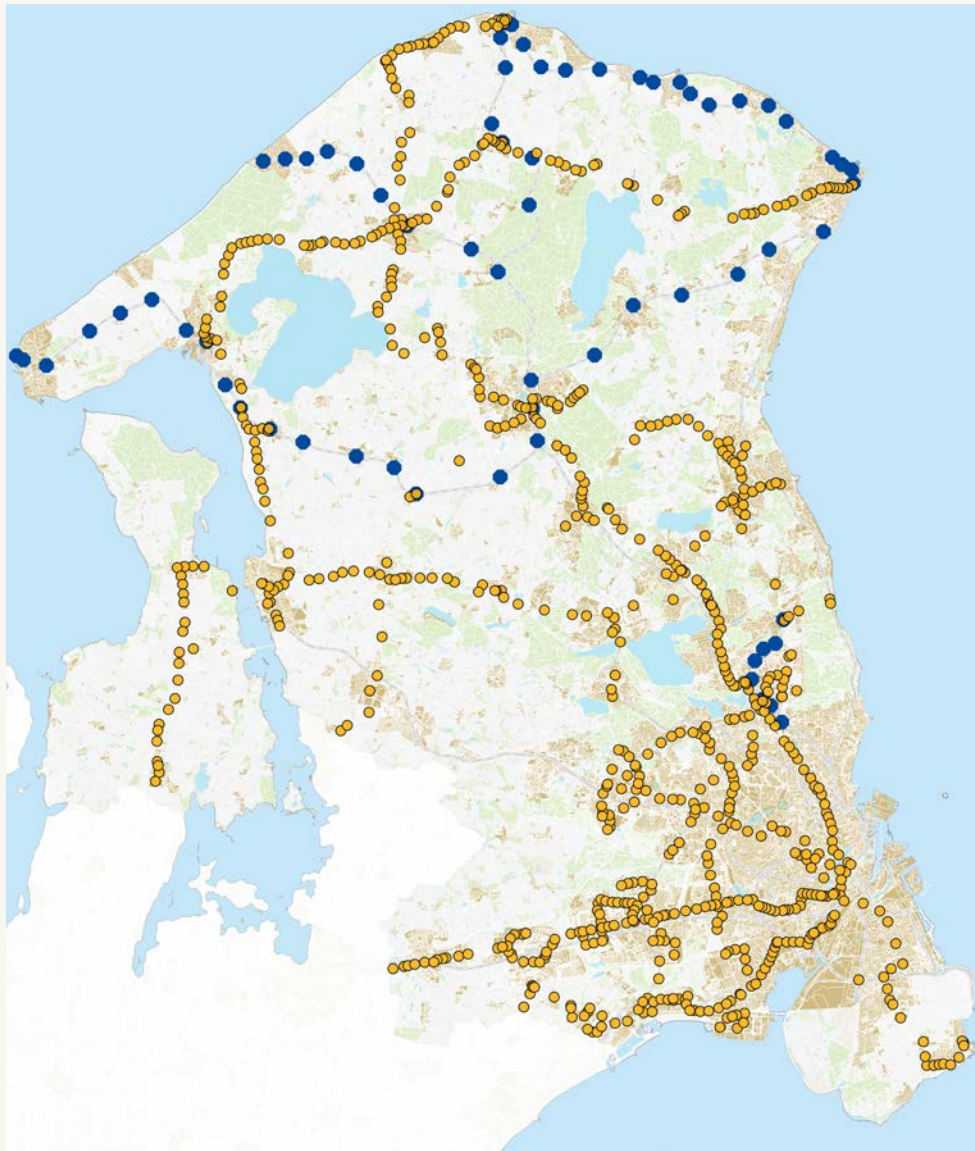
Busser, der bruger mere tid på at komme frem, får udgiften til de regionale busser til at stige af to årsager:

- **Øget køretid og flere busser:** Når bussen kører langsommere, bruges der mere køretid, chaufføren skal have løn for at sidde længere tid i bussen og det kan være nødvendigt med flere chauffører og busser for at tilbagelægge de samme ruter. Fx er der i løbet af det seneste år lagt ekstra køretid på 250S, som betyder en merudgift på 1 mio. kr. om året, da ruten ikke længere kan køres på den samme tid.
- **Færre passagerer:** Dertil kommer, at det er mindre attraktivt for passagererne at benytte bussen og nogle passagerer vil vælge bussen fra. F.eks. har 300S og 30E tilsammen tabt ca. 46 % af passagererne under anlægsarbejdet med letbanen, hvilket har resulteret i et indtægtstab på ca. 30 mio. kr. om året.

Figur 4 Kort over fremkommelighedspotentialer i Region Hovedstaden.

Data er fra januar 2023 til og med marts 2023 for hverdage. Farven angiver fremkommelighedspotentialet i s/km i timen i morgenmyldretiden.

Forskellig kvalitet af stoppestedsudstyr



Region Hovedstadens busser betjener hver dag ved 736 stoppesteder (markeret med gult) og lokaltogene ved 67 stationer (markeret med blå) i Figur 5.

Stoppestederne er det første sted passagererne møder på deres rejse med kollektiv trafik.

Det er meget forskelligt om stoppestedet har læskærm, cykelparkering og countdown, der viser, hvornår den næste bus kommer.

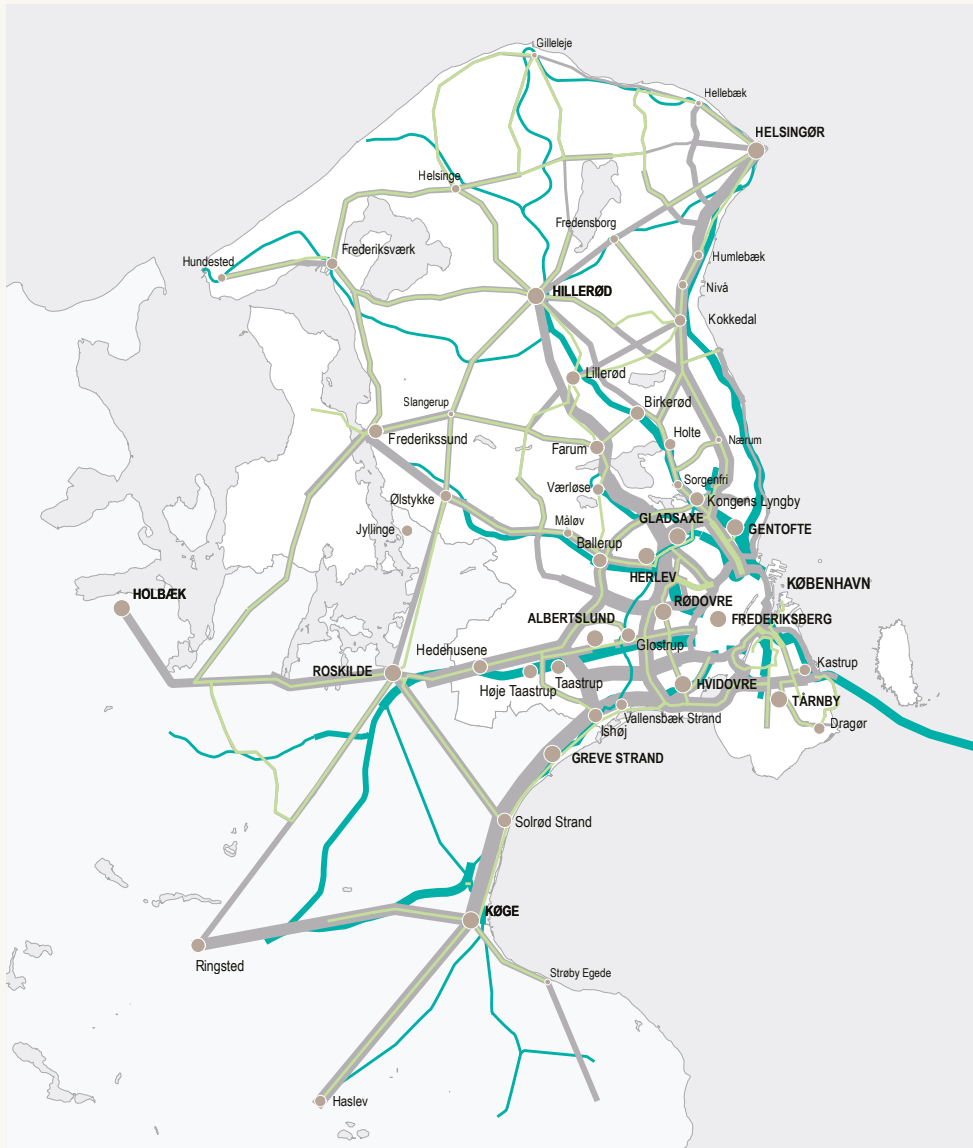
Det er derfor også forskelligt om passageren kan parkere sin cykel, stå i læ for regnvej, sidde og vente på en bænk samt om passageren nemt kan holde øje med hvor lang tid der er til næste bus.

Dertil kommer, at busruterne ændrer sig. Det gør de f.eks. når lokalsamfundene omkring stoppestederne ændrer sig - nogle bysamfund forsvinder og nye bysamfund opstår. Her kan det være relevant at opgradere stoppestedsfaciliteter, men det er en udfordring, da det kræver finansiering.

I dag vurderes der et efterslæb på at forbedre stoppestedsforholdene i regionen. Regionen har løbende forbedret stoppesteder fx med puljer til countdown-moduler og cykelparkering, men der er potentiale for et endnu større løft.

Figur 5 Stoppesteder i Region Hovedhovedstaden. Busstoppestederne er markeret med gul, lokaltogsstationerne med blå.

Dækning af regionale rejsestrømme



I et eftersyn af den regionale kollektive trafik, er det muligt at undersøge potentialet for nye forbindelser, og om de regionale linjer understøtter de rigtige strækninger og de store passagerstrømme.

Af Figur 6 ses de store passagerstrømme i regionen. Tog er markeret med tyrkis, biler med grå og busser med grøn. Jo tykkere stregen er, desto flere rejser i den pågældende korridor.

Af kortet ses det, at de regionale busser i høj grad understøtter de store rejsestrømme, hvor de særligt giver hurtige og direkte forbindelser på tværs af banestrækninger og understøtter de store rejsestrømme på Ringvejene.

På kortet illustreres dette ved, at de grønne streger (bus) overlapper med de grå (bil).

For også at give et bedre overblik over potentialer i de mere lokale rejsestrømme, er der udarbejdet fire kort i Bilag 1.1-1.4, der zoomer ind på de lokale områder: København og Amager, Vestegnen, Ringbyen og Nordsjælland. Der vurderes især et potentiale ved rejsestrømmene på indfaldsvejene mod København, hvor der ikke er banebetjening.

Der er identificeret seks korridorer ud fra, hvor der er høj intensitet af biltrafik, men begrænsede muligheder med kollektiv trafik. I løsningsfasen kan der ses nærmere på økonomi og passagerer for hver af de potentielle buskorridorer.

Figur 6 Kort over rejsestrømme i Region Hovedstaden med bil, bus og tog for 2025.

Kortet viser rejsestrømme fordelt på antal rejser i bus (grøn), bil (grå) og tog (tyrkis). Busrejser ligger øverst i laget efterfulgt af bilture og togrejser. Jo tykkere en rejsestrøm, desto flere rejser i den pågældende korridor. Data er fra Københavns Kommunes COMPASS-model. Kortet er udarbejdet af COWI.



Tabel 1 Rejser pr. hverdag mellem to byer fra Compass fra Københavns Kommune for 2025.

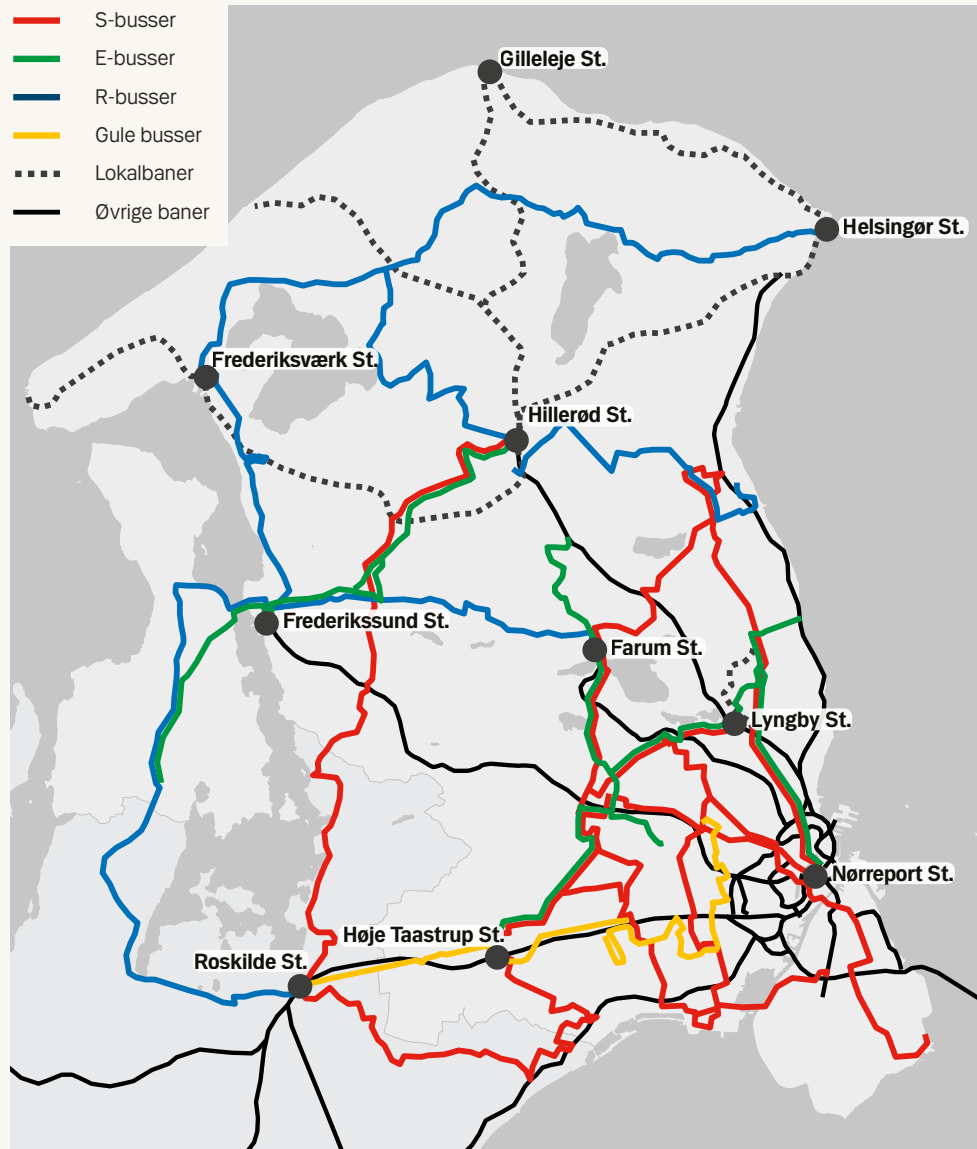
Antallet af rejsende, er for rejsende der starter og slutter deres rejser i de pågældende byer. Rejsende, der rejser igennem byerne, men uden at starte og slutte deres rejse i de pågældende byer, er ikke talt med. Eksempelvis, en bilist, der tager fra Albertslund til Valby, tæller ikke med i antallet af rejser mellem Albertslund og Sydhavn. Det reelle potentiale i korridorerne vil derfor være højere.

	Fra	Til	Antal daglige bilrejser	Antal daglige rejser kollektiv
1.	Hillerød	Farum	1500	300
2.	Hillerød	Gladsaxe	1500	200
3.	Helsingør	Lyngby	700	100
4.	Albertslund	Nørrebro/Østerbro	400	600
5.	Albertslund	Sydhavn	100	200
6.	Amager	Hvidovre	300	100



Del 2

De regionale busser



Af Figur 7 ses Region Hovedstadens 19 buslinjer (eksklusiv 300S, der udgår, når letbanen åbner), der kører om dagen, og som indgår i kortlægningen. Nogle af disse buslinjer kører også om natten.

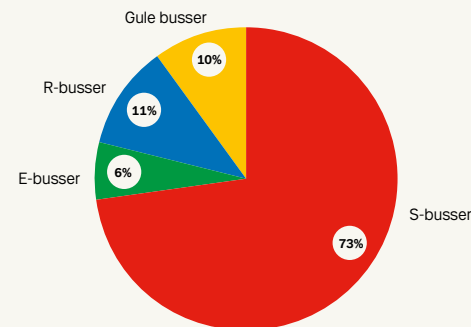
S-busserne, der sikrer busbetjening på tværs af S-togsnettet samt i de store korridorer til og fra København. S-busserne kører i de passagertunge korridorer.

E-busserne, der supplerer de passagertunge strækninger og skaber mere direkte rejseveje.

R-busserne, som sammen med lokalbanerne (sort-hvid stiptet) danner R-nettet. R-nettet kører i Nordsjælland og på Hornsherred hver halve time.

Og to gule busser, linje 123 samt et regionalt tilskud til linje 22.

På følgende sider ser vi nærmere på de forskellige typer af buslinjer. S-bussernes farve på hjørnerne eller destinationsskiltet er normalt blå ligesom på R-busserne. For at kunne skille de to buslinjetyper ad, er S-busserne i denne analyse markeret med rød. Nedenfor ses hvilken type bus passagererne tager.



Figur 7 Kort over den regionale busbetjening

Kortet viser alle regionens S- (eksklusiv 300S) (rød), E- (grøn) og R-buslinjer (blå), Lokaltog (sort-hvid stiptet) samt regionens gule buslinjer (gul).

S-busserne



Formålet med S-busserne er at skabe forbindelser på tværs af S-togsnettet samt sikre højfrekvent betjening i de store korridorer til og fra København.

Hvert år rejser 24,5 mio. passagerer med S-busserne (73 % af buspassagererne). Passagertallet er inklusiv linje 300S. Det svarer til, at to ud af tre rejser i den regionale kollektive transport foretages i en S-bus.

S-busserne er kendetegnet ved:

- **Direkte ruter:** Bussen kører direkte mellem stationerne.
- **Ens linjeføring:** Bussen kører den samme rute hele dagen.
- **Få stop:** Buslinjen standser ved de mest benyttede stoppesteder. Der er minimum 700 m mellem stoppestederne og i gennemsnit ca. 1.200 meter mellem stoppestederne.
- **Frekvens:** Bussen kører hvert 10. min. i dagtimerne.

Figur 8 Eksempel på en s-bus, linje 400S.

Foto: Region Hovedstaden. Af hensyn til privatlivets fred, er personer generet med Ai.



Figur 9 Kort over S-buslinjerne i Region Hovedstaden. Buslinjerne er markeret med rødt.

Af Figur 9 ses de syv S-busser og deres ruter:

150S Kokkedal St. – Nørreport St.

200S Buddinge St. – Avedøreholmen

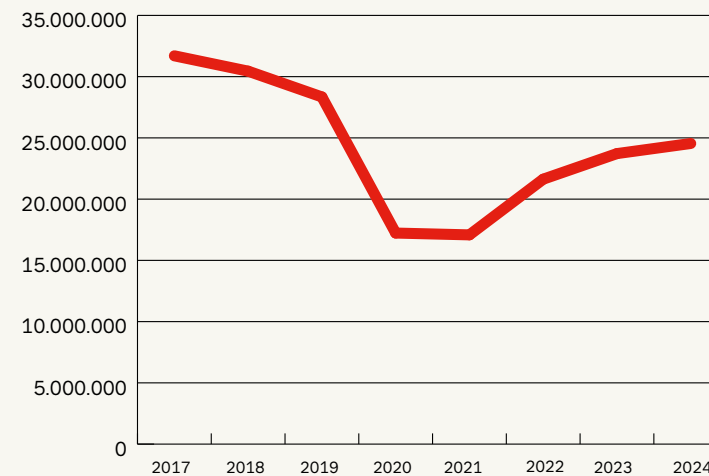
250S Dragør Stationsplads – Bagsværd St.

350S Ballerup St. – Nørreport St.

400S Lyngby St. – Hundige St.

500S Kokkedal St. – Ørestad St.

600S Hillerød St. – Hundige St.



Figur 10 Udvikling i antallet af passagerer i S-busserne i Region Hovedstaden pr. år fra 2017 til 2024.

Af Figur 10 ses passagerudviklingen for S-busserne.

S-busserne (uden 300S) har siden 2017 mistet hver femte passager. På flere af S-buslinjerne, er der dog gennemført større ændringer siden 2017. Der er stor forskel på passagerudviklingen på de enkelte buslinjer, som det fremgår af Figur 11. Nærmere forklaring kan ses ved et kig på de enkelte buslinjer:

300S er ikke analyseret, da letbanen overtager betjeningen af strækningen. Buslinjerne 150S, 200S, 500S og 600S er tilbage på omtrent samme passagerniveau som i 2017.

Buslinjerne 250S og 350S blev i forbindelse med tilpasning til Metro Cityringen i 2019 ændret markant. Linje 350S blev afkortet til Nørreport St., mens linje 250S overtog

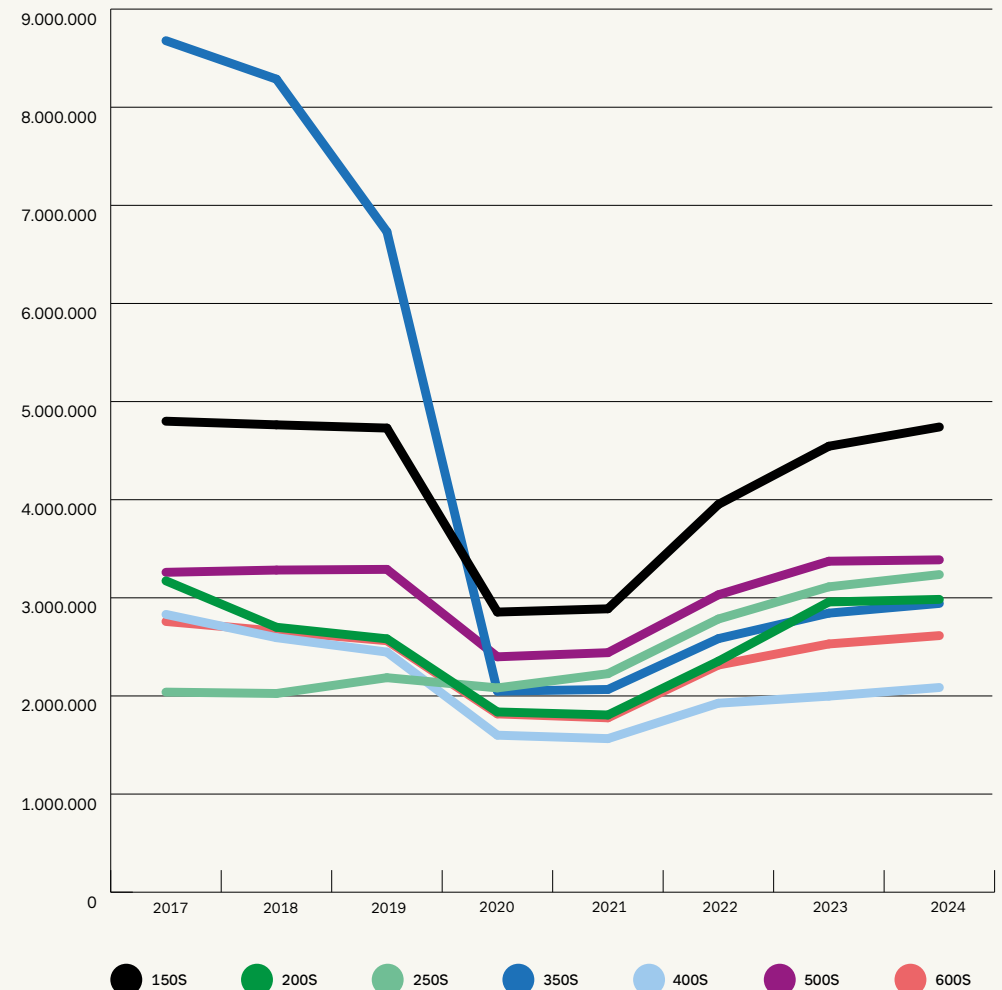
betjeningen imellem København H og Dragør. En kommunal linje overtog linje 250S tidligere rute på Amager. Samlet set er antallet af køreplantimer, på linjerne 250S og 350S, reduceret med 21 % fra 2017 til 2024. I samme periode er de to linjers passagertal faldet med 42 %. Det samlede store passagerfald kan bl.a. skyldes ændrede rejsevaner efter åbningen af Metro Cityringen og ustabil drift på linje 250S indtil medio 2024.

For buslinje 400S er den samlede rejsetid steget pga. trængsel. For ikke at udvide antallet af driftsbusser, er der reduceret med ti afgang primært i myldretiden i perioden 2017 til 2024. Trængslen skyldes primært anlægsarbejdet af letbanen. De færre afgang og trængslen har medført at antallet af passagerer er faldet knap 30 % i perioden. Omkring 10 procentpoint af passagererne antages at være overflyttet til linje 40E, der i samme periode har haft en passagerfremgang i det centrale Lyngby.

Potentialer for flere passagerer

Der kan potentielt fås flere passagerer i S-busserne ved at se nærmere på:

- **Stoppestedsmønster:** Stoppestederne er på flere af buslinjerne placeret tæt på hinanden og er ikke nødvendigvis placeret optimalt i forhold til hvor borgerne bor og arbejder. Der er potentiale for at se nærmere på optimering af stoppestedernes placering.
- **Linjeføring:** Flere delstrækninger på buslinjerne kører ikke direkte til nærmeste station. Det betyder, at passagererne får en længere rejsevej i forhold til deres samlede rejse.
- **Ens linjeføring:** Buslinjen kører ikke den samme rute hele dagen. Det kan være forvirrende for passageren, når bussen ikke kører hele ruten på hver afgang, eller at rutemønsteret skifter på forskellige tidspunkter af døgnet.



Figur 11 Udvikling i antallet af passagerer for hver S-buslinje pr. år fra 2017-2024.

For linje 600S, der finansieres af både Region Hovedstaden og Region Sjælland, samt for linje 400S, der indtil december 2024 har været finansieret af begge regioner, vises passagertallet for hele linjen og ikke blot den andel, som Region Hovedstaden finansierer. Passagerfrafaldet for linje 350S fremstår usædvanligt stort, men linjen blev afkortet markant i forbindelse med bustilpasningen til Metro Cityringen i 2020.

E-busserne

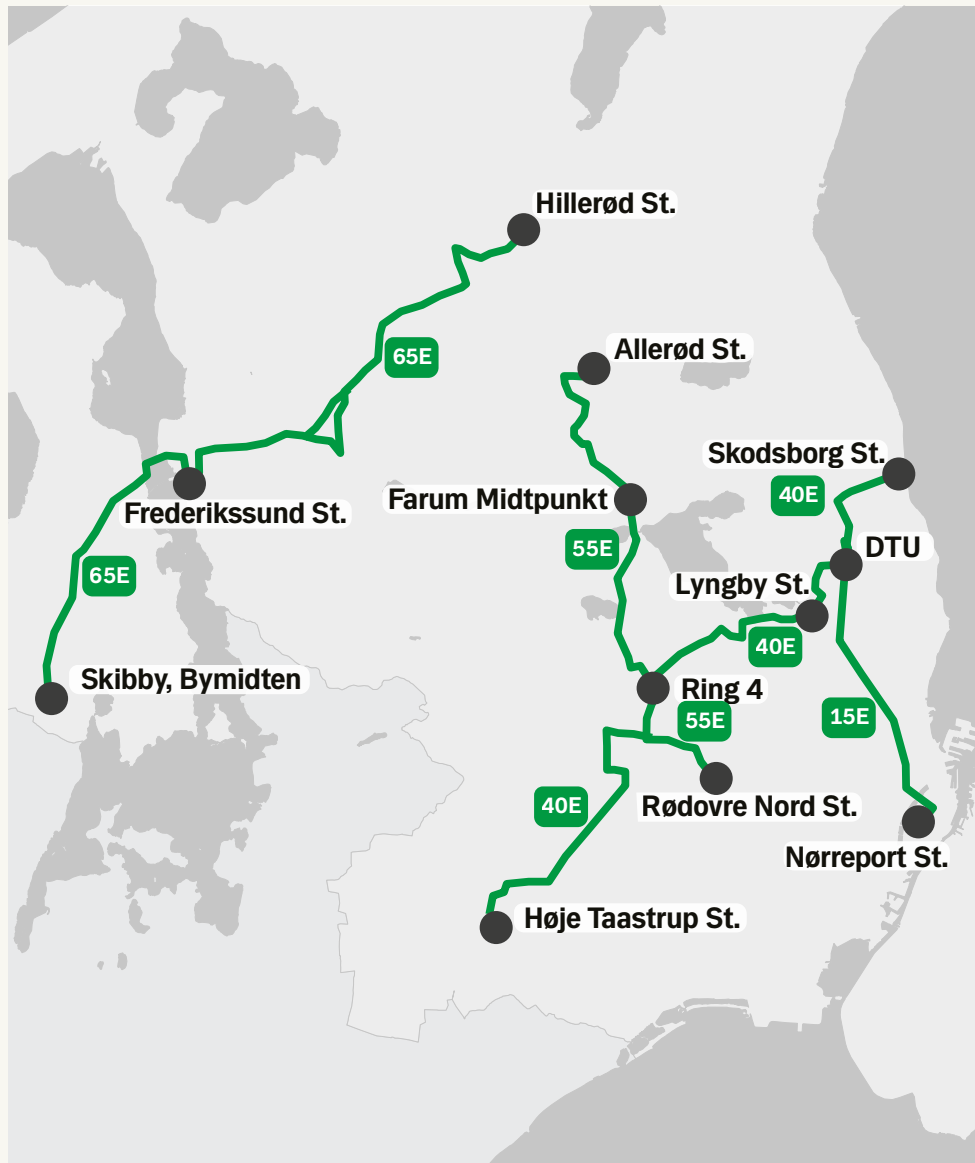


E-busserne blev indført i deres nuværende form i 2016. Formålet med E-busser er at understøtte de passagertunge strækninger samt at skabe mere direkte rejser – særligt med fokus på pendlerne i myldretiden. Hvert år rejser 2 mio. passagerer med E-busserne (6 % af buspassagererne).

E-busserne er kendetegnet ved:

- **Direkte ruter:** Bussen kører direkte mellem stationerne.
- **Ens linjeføring:** Bussen kører den samme rute hele dagen.
- **Meget få stop:** Buslinjen standser ved de mest benyttede stoppesteder. Der er minimum 800 m mellem stoppestederne og i gennemsnit ca. 1.800 meter mellem stoppestederne.
- **Frekvens:** Efter behov, men med et hovedfokus på at servicere pendlerne i myldretiden.

Figur 12 Eksempel på en E-bus, linje 65E.



Figur 13 Kort over E-buslinjerne i Region Hovedstaden. Buslinjerne er markeret med grønt.

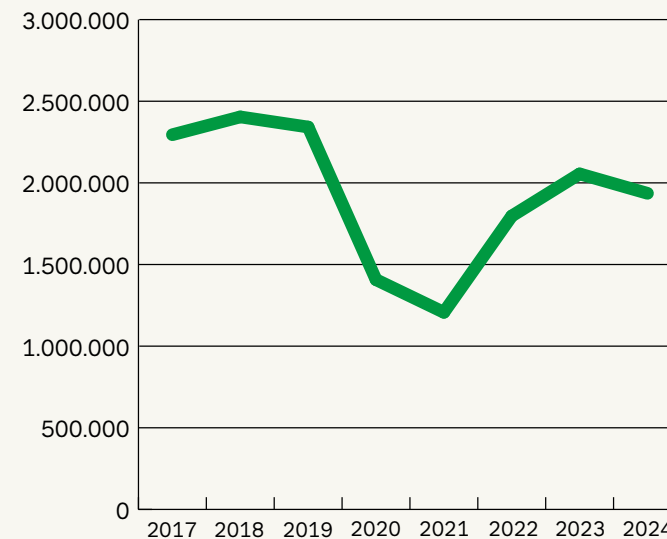
Af Figur 13 ses de fire E-busser og deres ruter:

15E Nørreport St. – Rævehøjvej (DTU)

40E Skodsborg St. – Høje Taastrup St.

55E Allerød St. – Malmparken St.

65E Skibby – Hillerød St.



Figur 14 Udvikling i antallet af passagerer i E-busserne i Region Hovedstaden pr. år fra 2017 til 2024.

Af figur 14 ses passagerudviklingen for e-busserne. E-busserne har i perioden fra 2017 til 2014 tabt hver sjette passager. En nærmere forklaring på passagertabet kan findes ved at dykke ned i passagerudviklingen for de enkelte buslinjer, som kan ses i Figur 15.

Der ses et fald i antallet af passagerer på 15E fra 2023 til 2024. Betjeningen på linje 15E og 150S blev i marts 2024 tilpasset ifm. idriftsættelsen af ny kontrakt. Det betød, at linje 15E gik fra at have rute fra Nørreport St. til Forskerparken i det nordlige Rudersdal, til i dag kun at køre til DTU i Lyngby-Taarbæk. Linjen har dermed fået et væsentligt mindre passagergrundlag.

Linje 40E er tilbage på samme niveau som i 2017. Den positive udvikling på linjen formodes bl.a. at kunne tilskrives en overflytning af passagerer fra 400S, da linjen under letbanearbejderne har været omlagt via Lyngby St. i stedet for at betjene Lyngby Storcenter. Linjen har derfor fungeret som et hurtigere alternativ til linje 400S i den rejserelation.

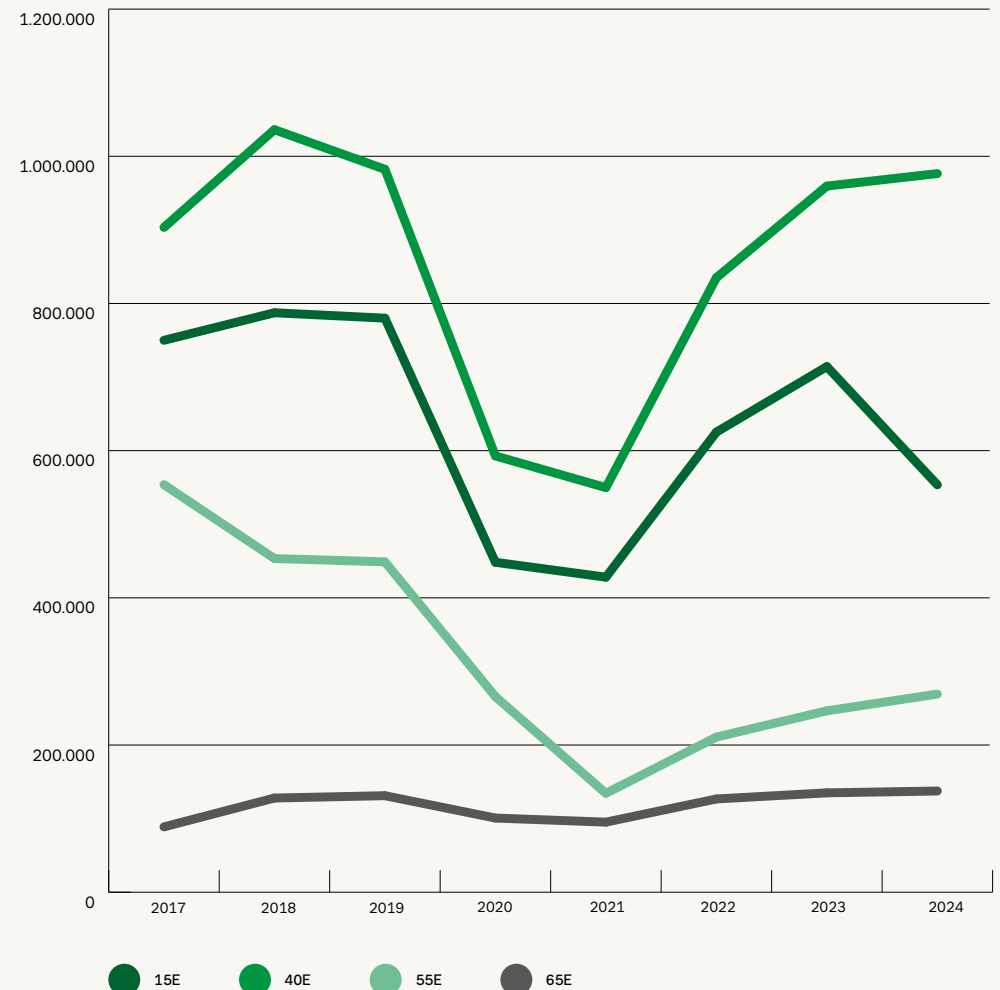
På 55E har der været et frafald af passagerer. Frekvensen på linje 55E er i perioden fra 2017 til 2024 blevet reduceret med hvad der svarer til mere end 60 % af køreplantimerne i 2017. I samme periode er linjens passagertal faldet med godt 50 %.

Linje 65E har haft en stødt stigning i passagertallet siden 2017. Linjen blev oprettet i 2016 og passagerfremgangen forventes at kunne forklares med en indfasningstid for den nye buslinje, hvor flere og flere passagerer har taget linjen til sig.

Potentialer for flere passagerer

Der kan potentielt fås flere passagerer i E-busserne ved at se nærmere på:

- **Stoppestedsmønster:** Stoppestederne er på flere af buslinjerne placeret tæt på hinanden og er ikke nødvendigvis placeret optimalt i forhold til hvor borgerne bor og arbejder. Der er potentiale for at se nærmere på optimering af stoppestedernes placering.
- **Linjeføring:** Flere delstrækninger på buslinjerne kører ikke direkte til nærmeste station. Det betyder, at passagererne får en længere rejsevej i forhold til deres samlede rejse.
- **Ens linjeføring:** Buslinjen kører ikke den samme rute hele dagen. Det kan være forvirrende for passageren, når bussen ikke kører hele ruten på hver afgang eller at rutemønsteret skifter på forskellige tidspunkter af døgnet.
- **E-busserne:** Busserne blev indført i deres nuværende form i 2016. På nogle strækninger kører de parallelt med andre buslinjer, mens de på andre strækninger kører som eneste bus på strækningen for at skabe mulighed for mere direkte rejser. E-buskonceptet er ikke evalueret, siden det blev indført



Figur 15 Udvikling i antallet af passagerer for hver E-buslinje pr. år fra 2017-2024.

R-busserne



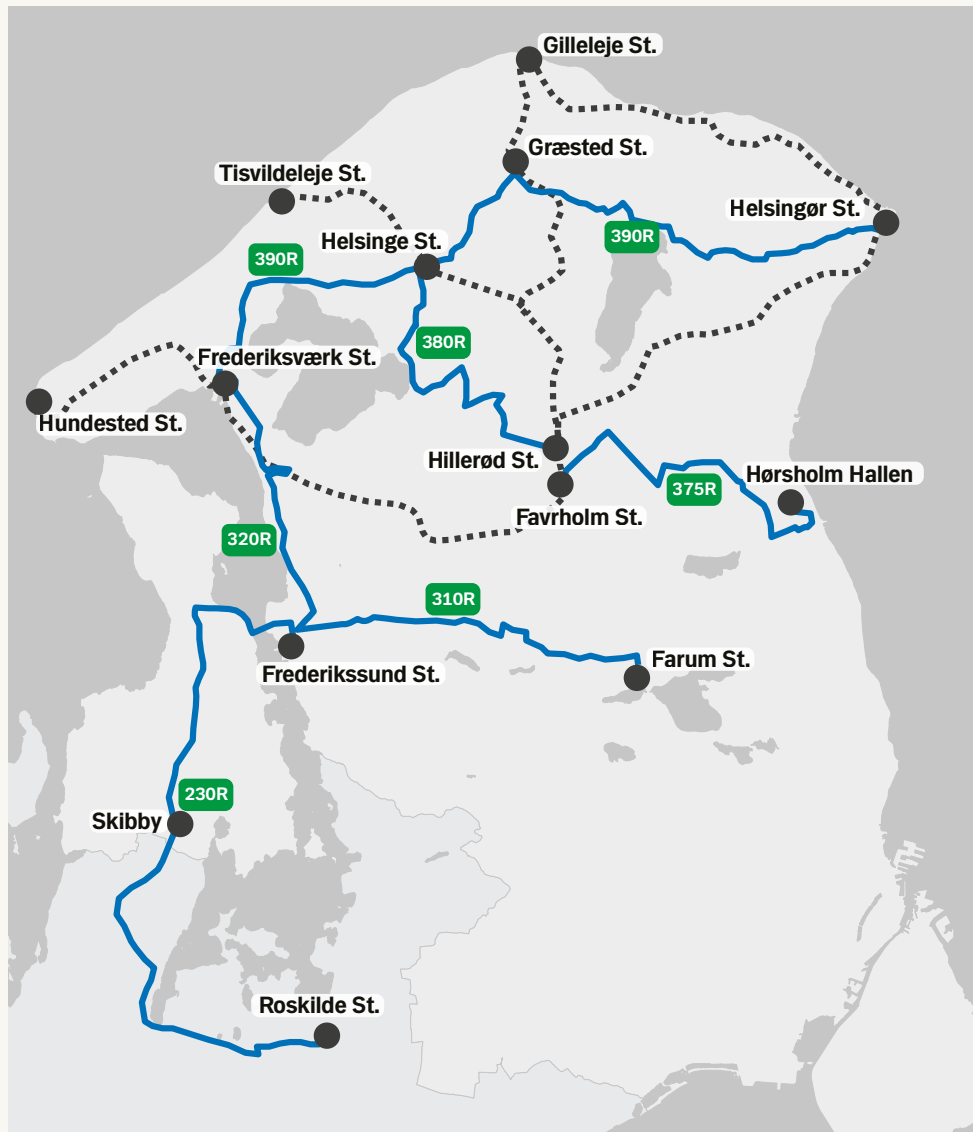
R-busserne kører i Nordsjælland, hvor de sammen med lokalbanerne danner R-nettet. Formålet med R-nettet er at tilbyde direkte rejser mellem større byer og til lokalbanerne.

Hvert år rejser 3,5 mio. passagerer med R-busserne (11 % af buspassagererne).

R-busserne er kendetegnet ved:

- **Direkte ruter:** Bussen kører direkte mellem stationerne.
- **Ens linjeføring:** Bussen kører den samme rute hele dagen.
- **Stoppestedsmønster:** R-busserne standser i udgangspunktet ved alle stop, der passeres på linjernes ruter. Der er i gennemsnit ca. 600 meter mellem stoppestederne.
- **Frekvens:** Bussen kører hver halve time i dagtimerne
- **Sammenhæng til øvrig kollektiv trafik:** R-busserne afgår hver halve time og er koordineret med R-busser og lokalbane der også afgår hver halve time samt øvrige baner. For at skabe sammenhæng til skift til tog eller andre busser.

Figur 16 Eksempel på en R-bus, linje 375R.



Figur 17 Kort over R-buslinjerne i Region Hovedstaden.

Buslinjerne er markeret med blå. Lokalbanestrækningerne, der sammen med R-busserne danner R-nettet, er sort-hvid stiplet på kortet.

Af Figur 17 ses de seks R-buslinjer og deres ruter:

230R Roskilde St. – Frederikssund St.

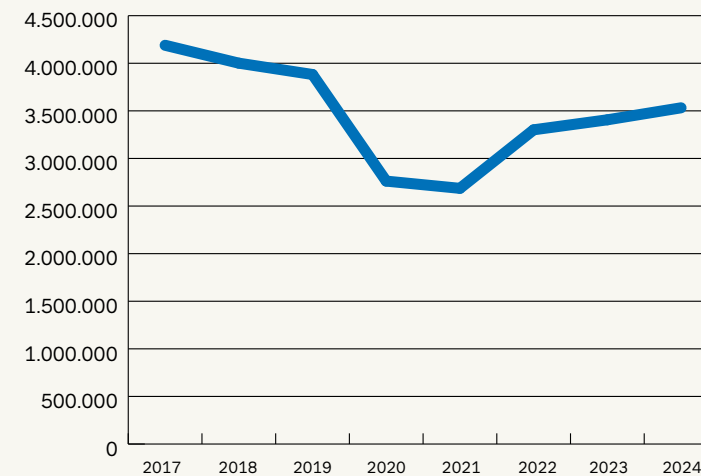
310R Frederikssund St. – Farum St.

320R Helsingør St. – Frederikssund St.

375R Hørsholmhallen – Hillerød st.

380R Helsingør St. – Hillerød St.

390R Helsingør St. – Helsingør St.



Figur 18
Udvikling i
antallet af
passagerer i
R-busserne
i Region
Hovedstaden
pr. år fra 2017 til
2024

2017 er valgt som baseline, da der skete en del ændringer på E-busserne og S-busserne i 2016. Det er dog værd at nævne, at der skete et fald på R-nettet fra 2016 til 2017.

En forklaring på passagerfaldet kan være, at Takst Sjælland, der var en stor reform af taksterne på Sjælland, som blev gennemført af trafikselskaberne på Sjælland (Movia, DSB og Metroselskabet), trådte i kraft i januar 2017. Det medførte bl.a. dyrere billetter for rejser fra Nordsjælland til København. Inden takstændringen var der et loft på køb af maksimalt 9 zoner, som gav adgang til at rejse i alle zoner, hvilket bl.a. rejsende fra Nordsjælland drog fordel af. Som følge af det kom et passagerfald på R-busserne (10 %) og lokalbanerne (7%) i Nordsjælland fra 2016 til 2017.

I Figur 18 ses passagerudviklingen for R-busserne. R-busserne har siden 2017 har mistet hver sjette passager. I Figur 19 ses udviklingen for hver af R-buslinjerne. Passagerfaldet ses på tværs af alle R-buslinjerne, på nær 230R hvor der ses en stigning i Figur 19. Stigningen i passagertallet fra 2023 til 2024 var lagt ind i Movias passagerprognose i budget 2024 2. behandling, men udeblev i de realiserede passagertal for 2024.

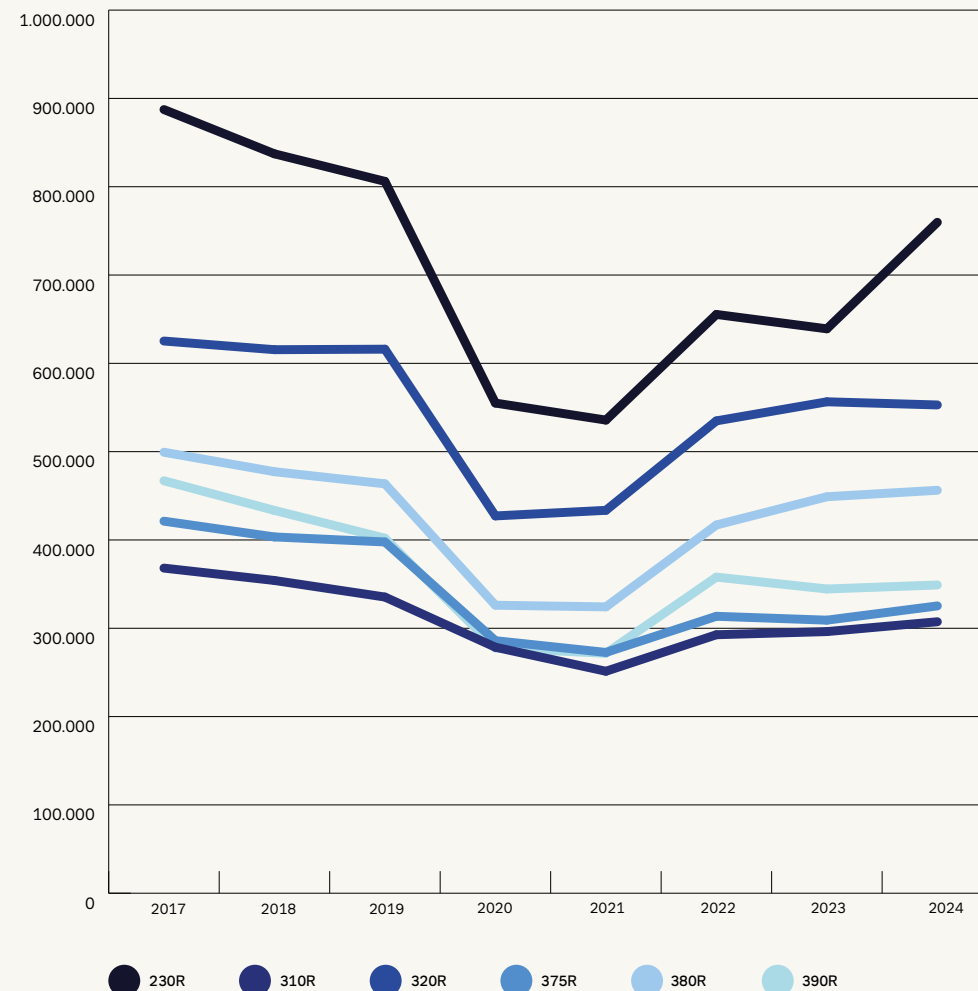
I trafiksselskabets Movias geografi, som dækker Sjælland, Lolland og Falster, ses til sammenligning et generelt fald i antallet af passagerer 24 % for bustrafikken siden 2017. Movia har set følgende generelle forklaringer på passagerfaldet, som også kan hjælpe til at forklare R-bussernes passagertab:

- Øget hjemmearbejde
- Færre pensionistrejser
- Flere biler
- Flere elcykler

Potentialer for flere passagerer

Der kan potentielt fås flere passagerer i R-busserne ved at se nærmere på:

- **Stoppestedsmønster:** Stoppestederne er på flere af buslinjerne placeret tæt på hinanden og flere af disse stoppesteder har få passagerer. Det betyder øget køretid for busserne, hvis de skal standse tit. Ved at prioritere imellem stoppesteder, således nogle springes over, kan bussen komme hurtigere frem.
- **Linjeføring:** Flere delstrækninger på buslinjerne kører ikke direkte til nærmeste station. Det betyder, at passagererne får en længere rejsevej i forhold til deres samlede rejse.
- **Sammenhæng til øvrig kollektiv trafik:** R-busserne kører hver halve time og har korrespondance med lokaltog, regionaltog og andre busser. Hvis bussen ikke er der til tiden, kan passageren risikere at skulle vente op til 29 min. på den videre rejse med bus eller tog.



Figur 19 Udvikling i antallet af passagerer for hver R-buslinje pr. år fra 2017-2024.

For linje 230R, der finansieres af både Region Hovedstaden og Region Sjælland, samt linjerne 375R og 380R, der medfinansieres af kommuner, vises passagertallet for hele linjen og ikke blot den andel, som Region Hovedstaden finansierer.

Gule busser

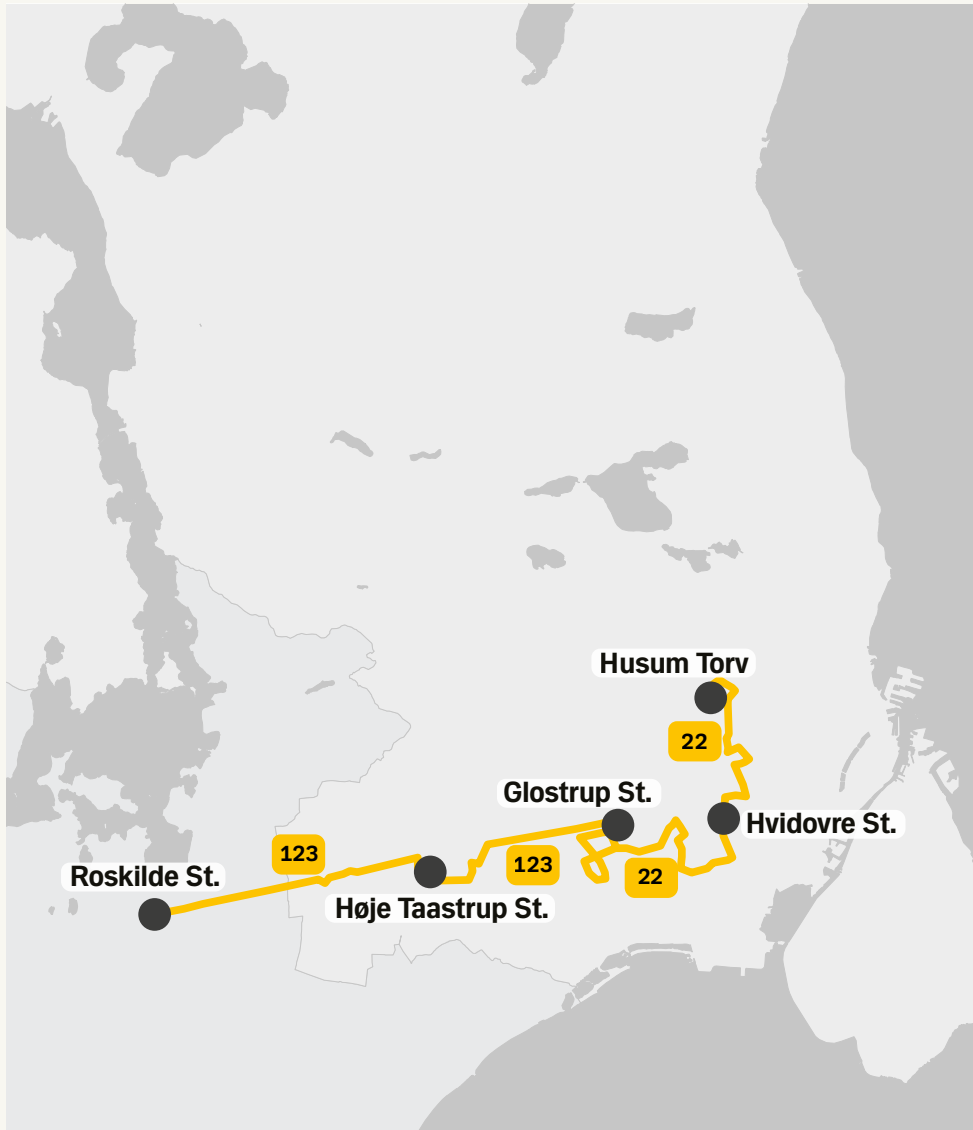


Udover E-busserne, S-busserne og R-busserne findes der også to andre regionale buslinjer som ikke er kategoriseret som en bestemt buslinjetype – nærmere bestemt linje 22 og linje 123. Linje 22 og 123 er ikke omfattet af de samme rammer, som de øvrige buslinjer i forhold til fx frekvens, linjeføringer og stoppestedsmønstre. De to buslinjer transporterer hvert år 3,5 mio. passagerer (10 % af buspassagererne).

Region Hovedstaden har siden august 2024 medfinansieret driften på den lokale linje 22 sammen med kommunerne på linjen. Region Hovedstaden giver årligt et fast bidrag på 4 mio. kr. til linjen for at forbedre rejsetiden til og fra Hvidovre Hospital, særligt fra Vestegnen.

Linje 123 er en tværregional linje som finansieres sammen med Region Sjælland. Linje 123 forbinder bolig og erhvervsområder langs Roskildevej med stationerne Roskilde, Trekroner, Hedehusene, Høje Taastrup og Glostrup.

Figur 20 Eksempel på en gul bus, linje 123.



Figur 21 Kort over gule busser i Region Hovedstaden. Buslinjerne er markeret med gult.

Af Figur 21 ses de to gule busser og deres ruter:

22 Husum Torv – Glostrup St. (Regionen medfinansierer mellem Hvidovre St. – Glostrup St.)

123 Glostrup – Roskilde St.

Af figur 21 ses passagerudviklingen for linje 22 og 123 fra 2017 til 2024.

Linje 123 har 2 mio. passagerer om året og er tilbage på samme niveau som i 2017.

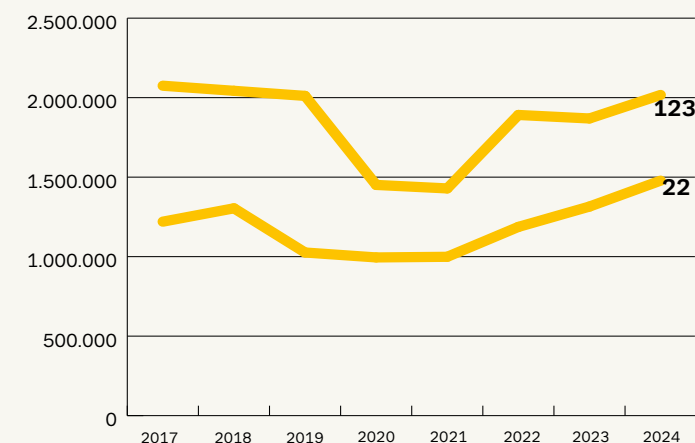
Linje 22 har siden den øgede drift trådte i kraft fået 142.000 flere passagerer i 2024.

Potentialer for flere passagerer

I dette afsnit ses der kun nærmere på linje 123, da regionens tilskud til linje 22 først lige er trådt i kraft i august 2024, og det derfor er for tidligt at evaluere på opgraderingen af buslinjen.

Der kan være potentiale for at få flere passagerer for linje 123 ved at se nærmere på:

- **Stoppestedsmønster:** Stoppestederne er på flere af buslinjerne placeret tæt på hinanden og er ikke nødvendigvis placeret optimalt i forhold til hvor borgerne bor og arbejder. Der er potentiale for at se nærmere på optimering af stoppestedernes placering.
- **Buslinjetype:** Linje 123 er ikke i dag klassificeret som en E-bus, R-bus eller S-bus. Ved fx at sætte de samme rammer op for linje 123 som fx S-busser eller A-busser kan buslinjen styrkes – fx ved en højere frekvens eller mere direkte linjeføring og stoppestedsmønster.



Del 3



Katalog over alternative mobilitetsløsninger

I Danmark har vi efterhånden en del erfaring med alternative mobilitetsløsninger – både som supplement eller som erstatning for den konventionelle kollektive trafik. I et serviceeftersyn af regionens kollektive trafik, er det derfor oplagt også at undersøge muligheden for at benytte alternative mobilitetsløsninger til at erstatte eller supplere den regionale kollektive trafik.

Nedenfor følger en kortlægning af alternative mobilitetsløsninger:

Nærbus

Nærbus er fleksibel offentlig transport, hvor bussen kan bestilles efter behov i stedet for at køre efter en fast rute. Det giver passagererne større fleksibilitet, og kan betjene et større opland med mere direkte ruter og skræddersyede ture. Turene bestilles gennem app eller telefonisk.

Nærbus vurderes særligt egnet til lokal/kommunal kørsel i landområder, hvor der er få passagerer og lange afstande, og hvor der ofte er et smalt kollektivt trafiktilbud.

Movia tester Nærbus i Faxe Kommune, hvor forsøget erstatter tre kommunale buslinjer. Brugere er tilfredse og mange ser Nærbus som en forbedring af den kollektive trafik. Nærbus vurderes at have bidraget til en passagerfremgang på 4%.

Plustur

Plustur er kørsel til eller fra anden kollektiv trafik. Det kan fx være imellem ens hjem og nærmeste togstation, hvis der ikke er anden kollektiv trafik på strækningen. Turen skal bestilles minimum to timer i forvejen. I Movia koster en Plustur 27 kr. uanset længde på turen.

Plustur er et kommunalt finansieret tilbud, som det er frivilligt for kommunerne at tilbyde borgerne. 11 ud af regionens 28 kommuner tilbyder Plustur.

I Region Nordjylland har man for nyligt gennemført en større tilpasningsøvelse af den kollektive trafik. Her blev en række mindre ruter nedlagt mod, at regionen i stedet styrker ekspresbusserne og medfinansierer 50% af udgifterne til Plustur. Formålet er at øge transportmulighederne i hele regionen og for at understøtte, at passagererne kan komme til og fra det regionale hovednet. Alle kommuner i Nordjylland tilbyder Plustur.

Flextur

Flextur er kørsel fra adresse til adresse, og kan benyttes af alle borgere på linje med bus, tog og metro, såfremt ens kommune tilbyder Flextur. Turen skal ligesom for Plustur bestilles minimum to timer i forvejen.

Flextur er et kommunalt finansieret tilbud, som det er frivilligt for kommunerne at tilbyde borgerne. 19 ud af regionens 28 kommuner tilbyder Flextur. Der er også en liciteret ordning for bevægelseshæmmede og blinde og svagtseende, der er et obligatorisk tilbud i alle kommuner.

Prisen på flextur varierer fra kommune til kommune mellem 30 kr. og 75 kr. for de første 10 km. Tilbuddet er meget omkostningstungt for kommunerne, hvorfor nogle kommuner har en højere pris for passagererne, og hvorfor nogle potentielle passagerer fravælger tilbuddet.

Region Sjælland opstarter forsøg i Vordingborg Kommune, hvor regionen finansierer flexture. De planlægger også forsøg mellem campus Odsherred og Odden/Rørvig.

Samkørsel

Der er flere private udbydere af samkørsel i Danmark, hvor brugerne gennem apps kan tilbyde, bestille og betale for samkørsler. Flere har særligt fokus på pendlerrejser, hvor trængslen er størst og hvor flest kører alene i egen bil.

Flere kommuner, regioner og trafikselskaber har indgået aftaler med samkørselsudbydere med henblik på at understøtte samkørsel gennem tilskud til udbyderen. I Region Hovedstaden har fire kommuner på nuværende tidspunkt et samarbejde med en samkørselsudbyder.

I Region Midtjylland og Region Syddanmark finansierer de to regioner en samkørselsordning målrettet elever på ungdomsuddannelser.

Frivilligbusser

Frivilligbusser er busser uden en fast rute, som drives af frivillige chauffører. Regeringen vil skabe bedre muligheder for frivilligbusser i landdistriktsområder. Frivilligbusserne anvendes typisk til fritidsture (fx til indkøb, sportsaktiviteter eller familiebesøg), og der er projekter, der tester konceptet flere steder i landet. Bl.a. i Sønderborg Kommune, hvor tre mini elbusser skal testes som alternativ til borgernes bil nummer 2 og 3.

Frivilligbusserne vurderes ikke at være et alternativ til pendling og er egnet til områder med lidt eller ingen øvrig kollektiv trafik.

Delecykler

Delecykler er cykler, der deles af flere brugere. I landets fire største byer er der mange forskellige udbydere af delecykler - både med og uden el. Delecykler giver mulighed for at forlænge turen med den kollektive trafik, hvor brugeren fx kan tage cyklen videre til hjemmet eller arbejdspladsen. Data viser, at en stor andel af turene på delecykler foretages i kombination med kollektiv trafik.

Delecykler er meget begrænset udbredt udenfor de større byer, hvor udbyderne ikke ser samme forretningsgrundlag. Opsætning af delecykler udenfor disse kræver derfor offentligt tilskud, som regionen fx har bidraget med i projektet "Delemobilitet i forstæderne", hvor 1.800 deleelcykler er opsat i ni forstadskommuner langs den kommende letbane. Projektet løber resten af 2025.

Delecykler kan også tænkes anderledes som man fx har gjort i Region Midtjylland. Her finansierer regionen et projekt, hvor der opsættes deleelcykler i 27 landsbyer.

Cyklerne er gratis for brugerne at anvende. Med projektet ønsker regionen at teste, om elcykler kan være et alternativ til bilen i landsbyer, hvor der typisk er stort bilejerskab. Her er elcyklerne i højere grad et alternativ til den kollektive trafik.

Delebiler

Delebiler er biler, der deles af flere brugere. Der er efterhånden en del delebilsudbydere i Danmark. Delebiler er primært attraktivt for brugere, der kun skal bruge bil en gang imellem. Brugere anvender typisk ofte kollektiv transport.

Brugere af delebiler har brug for anden transport til de hyppige rejser som pendling - fx kollektiv transport eller cykel. Delebiler vurderes ikke som et alternativ til regional kollektiv trafik, da de er dyre at anvende til daglig transport.

Region Hovedstaden tester gennem EU-Horizon projektet, GEMINI, forskellige typer af delebiler i Rudersdal Kommune. Projektet evalueres i løbet af sommeren 2025.



Del 4

Seks mulige indsatsområder

På baggrund af analysen vurderes seks gennemgående indsatsområder, der potentielt kan få flere passagerer i den regionale kollektive trafik og forbedre den regionale busøkonomi.

De seks indsatsområder skal drøftes og prioriteres i regionens udvalg for trafik og regional udvikling med henblik på at udpege hvilke indsatser, som administrationen skal arbejde videre med i løsningsfasen. Her belyses de økonomiske og passagermæssige konsekvenser af hver indsats. De færdige løsningsforslag præsenteres for udvalget i starten af 2026, hvor udvalget skal træffe beslutning om evt. implementering af disse.



Kilde: Movia, fotograf: Territorium

1. Mere direkte ruter med optimeret stopmønster

De regionale linjers hovedformål er at bringe passagererne direkte mellem de store rejsemål – så det er hurtigt at rejse på tværs.

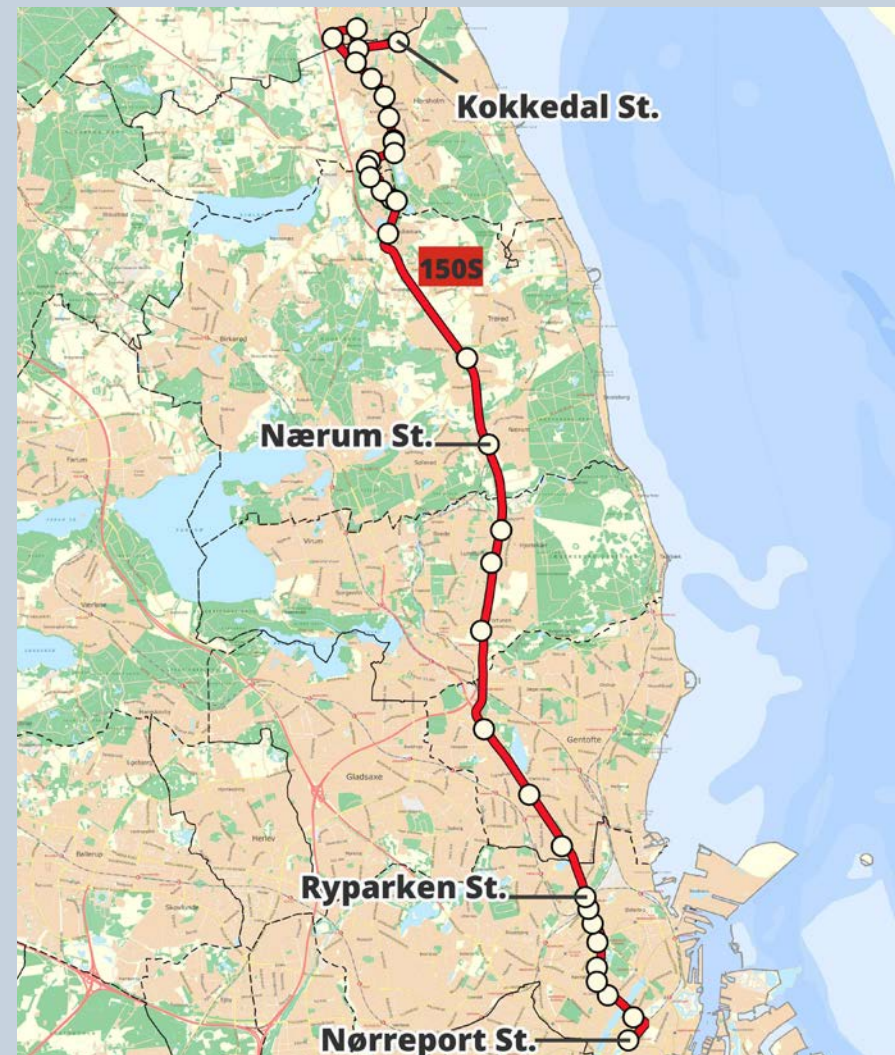
I kortlægningen ses, at flere ruter på flere delstrækninger ikke er direkte. Det giver længere rejsetid til passagererne og potentielt højere driftsudgifter end mere direkte ruter.

Enkelte ruter har derudover forskellige kørselsmønstre. Nogle busser kører fx en rute om dagen og en anden om aftenen. Det kan være forvirrende for passagererne.

Derudover ses et potentiale i at analysere linjernes stopmønstre nærmere, da stoppestederne flere steder kan ligge bedre i forhold til hvor der bor flest. Mange stop medfører også en lavere rejsehastighed og enkelte stoppesteder har meget lav benyttelse.

Et eksempel på en linje, der kører mindre direkte på dele af strækningen er linje 150S som ses af Figur 22. Buslinjen kører direkte og med få stop indtil den nordligste del af linjen. Den nordlige linjeføring og antallet af stoppesteder betyder fx, at busturen fra DTU Science Park til Kokkedal St. tager 21 min., mens samme tur i bil blot tager 9 min.

I løsningsfasen kan man se nærmere de på de økonomiske og passagermæssige potentialer ved en mere direkte rute, et mere ensartet kørselsmønster og ved at optimere stoppestedernes placering.



Figur 22 Kort over linjeføringen for buslinje 150S.

2. Evaluering af de forskellige buslinjetyper – særligt E-busserne

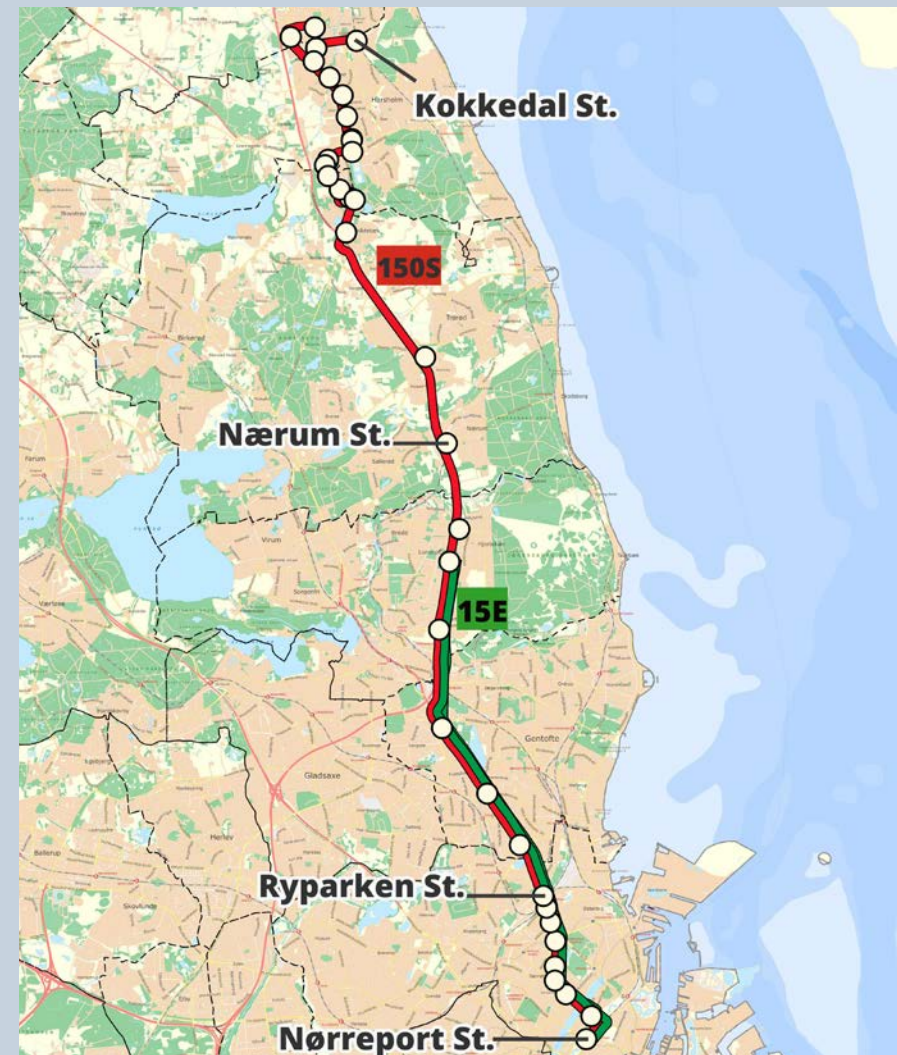
De første S-busser blev oprettet i 1990, R-busserne kom til i starten af 2010'erne og E-busserne fik deres nuværende ruter i 2017.

Grundet passagerudviklingen på særligt E- og R-busserne, kan det være relevant at evaluere på bustypernes form og kendetegn.

Formålet med E-busserne var hurtigere buslinjer som supplement til S-busserne og de øvrige buslinjer. Der er ikke foretaget en evaluering af E-busserne siden de blev indført, og om passagererne vurderer, at de giver et hurtigere og bedre alternativ.

Figur 23 viser linje 15E og 150S. Buslinjerne supplerer hinanden på store dele af strækningen, men 15E kan fx ikke overhale 150S i København grundet BRT-busbanerne, hvor busserne har deres egen bane (Den Kvikke Vej).

I løsningsfasen kan R-, S- og E-buslinjerne evalueres for at se, om de hver især rammer passagerernes behov og ønsker på de pågældende strækninger.



Figur 23 Kort over linjeføringen for buslinjerne 150S og 15E.

3. Potentialer for nye buslinjer og styrkelsen af frekvensen på eksisterende

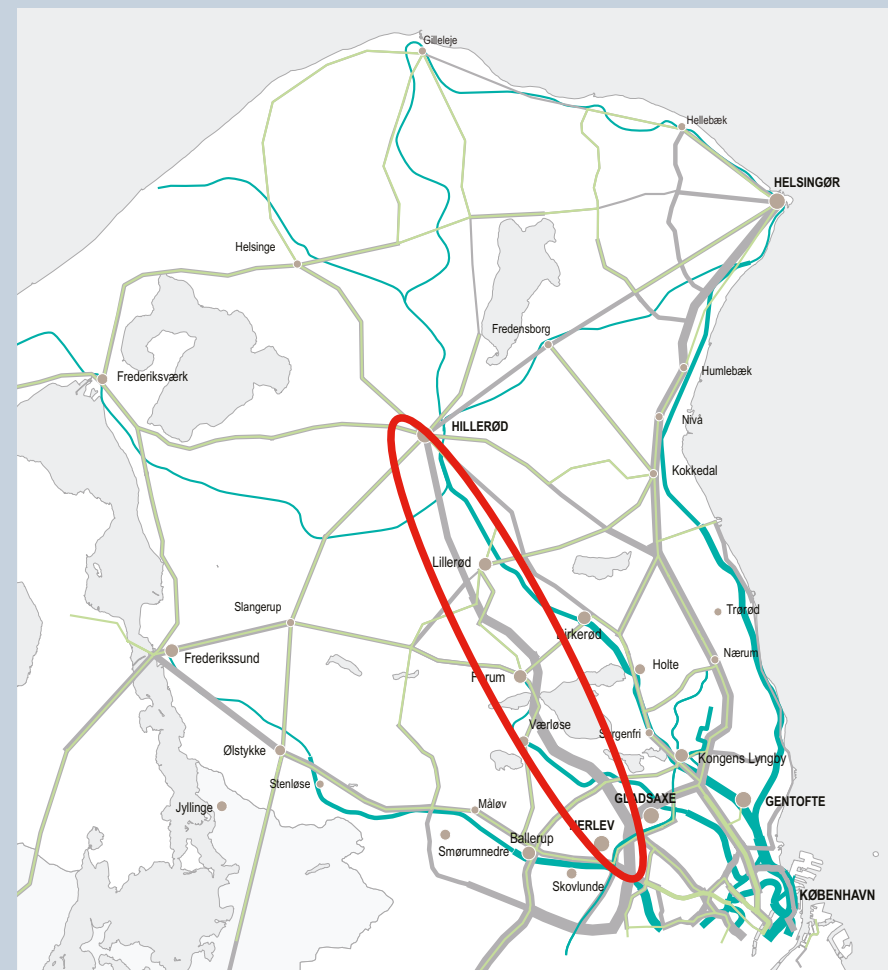
På baggrund af data om rejser med bil, tog og bus i Region Hovedstaden, er der kortlagt fem korridorer, hvor der vurderes at være et potentiale for at etablere nye busruter.

I løsningsfasen kan disse fem korridorer undersøges nærmere. Undersøgelsen kan rumme, hvor mange potentielle passagerer en ny buslinje kan medføre, samt hvad denne vil koste årligt.

Figur 24 viser et eksempel på en af de potentielle buslinjer – Hillerød – Farum – Gladsaxe. Her er der mange daglige bilrejser, men ingen direkte muligheder for at rejse med kollektiv transport.

Derudover kan det undersøges, om der er et potentiale for at styrke frekvensen på eksisterende linjer i vækst og understøtte den gode passagerudvikling. Særligt på linjerne 123, 230R og 65E har der været vækst i antallet af passagerer siden coronapandemien.

Figur 24 Potentiel ny buslinje mellem Hillerød - Farum - Gladsaxe. Strækningen ligger i den røde cirkel og vil løbe langs Hillerød motorvejen.



4. Potentiale for alternative mobilitetsformer

I del 3 redegøres for forskellige alternative mobilitetsløsninger, og deres muligheder for at erstatte og supplere almindelig kollektiv trafik.

Regionens buslinjer har flere passagerer og et noget større driftsomfang sammenlignet med buslinjer, der andre steder er blevet erstattet af alternative mobilitetsløsninger som fx Nærbus eller Plustur.

Som eksempel har Nærbus 10.000 årlige passagerer og er bestilling med app efter behov. Linje 65E er den mindste regionale buslinje med 140.000 årlige passagerer. Derfor vurderes det ikke at have hverken økonomiske eller passagermæssige gevinster at erstatte den regionale kollektive trafik i Region Hovedstaden med alternative mobilitetsløsninger – snarere tværtimod.

I løsningsfasen kan man i stedet undersøge, hvor det regionale net med fordel kan understøttes af alternative mobilitetsløsninger. Fx til at bringe passagerer til og fra det regionale hovednet. Tiltagene kræver finansiering for at kunne blive effektiviseret.



Figur 25 Delecykler ved Nærum St.

5. Bedre fremkommelighed for busserne

Trængslen er kommet for at blive og den tager til. Det er en kontinuerlig udfordring, som betyder øgede driftsomkostninger til de regionale busser.

Med det mål at holde de økonomiske udgifter i bero, og for at bevare et attraktivt og hurtigt busnet, kan man udarbejde en fremkommelighedsstrategi. Strategien kan sætte en retning og være bundet op på et fast årligt beløb.

Et årligt beløb gør det muligt at arbejde strategisk med fremkommelighed og sikre, at udfordringerne bliver tacklet løbende.

Fremkommelighedsstrategien kan indeholde:

- Forslag til prioritering af en buslinje der er særlig udfordret på køretid
- Forslag til en prioriteret liste, hvor der arbejdes med de tiltag, der har størst rejsetidseffekt først
- Et fast årligt beløb til at øge fremkommeligheden.



Figur 26 Bus i trængsel.

6. Bedre stoppestedsfaciliteter

De regionale buslinjer betjener i dag 736 stoppesteder og lokaltog 67 stationer.

På 150S-stoppestedet ved Gl. Holte ved Helsingørmotorvejen blev der i 2019 etableret 75 overdækkede cykelparkeringspladser. Et billede heraf kan ses i Figur 27. Etableringen af cykelparkeringen gav 19 % flere passagerer ved stoppestedet.

Regionens opgaveudvalg for Rejsen med bus, tog og cykler havde stor fokus på forhold og faciliteter ved stationer og stoppesteder. For at få flere passagerer i bussen og yde en bedre service til passagererne kan der udarbejdes en stoppestedsstrategi.

Stoppestedsstrategien kan indeholde:

- Forslag til prioriteret liste for opsætning af læskærme og countdown-moduler ved stoppestederne.
- Forslag til en prioriteret liste for etablering af cykelparkering med udgangspunkt i, hvor der er størst potentiale for at øge oplandet til stoppestedet
- Et fast årligt beløb til opgradering og vedligehold af stoppestederne.



Figur 27 Cykelparkering for stoppestedet 150S ved stoppestedet Gl. Holte Øverødvej ved Helsingørmotorvejen



Bilag 1



Potentialekort

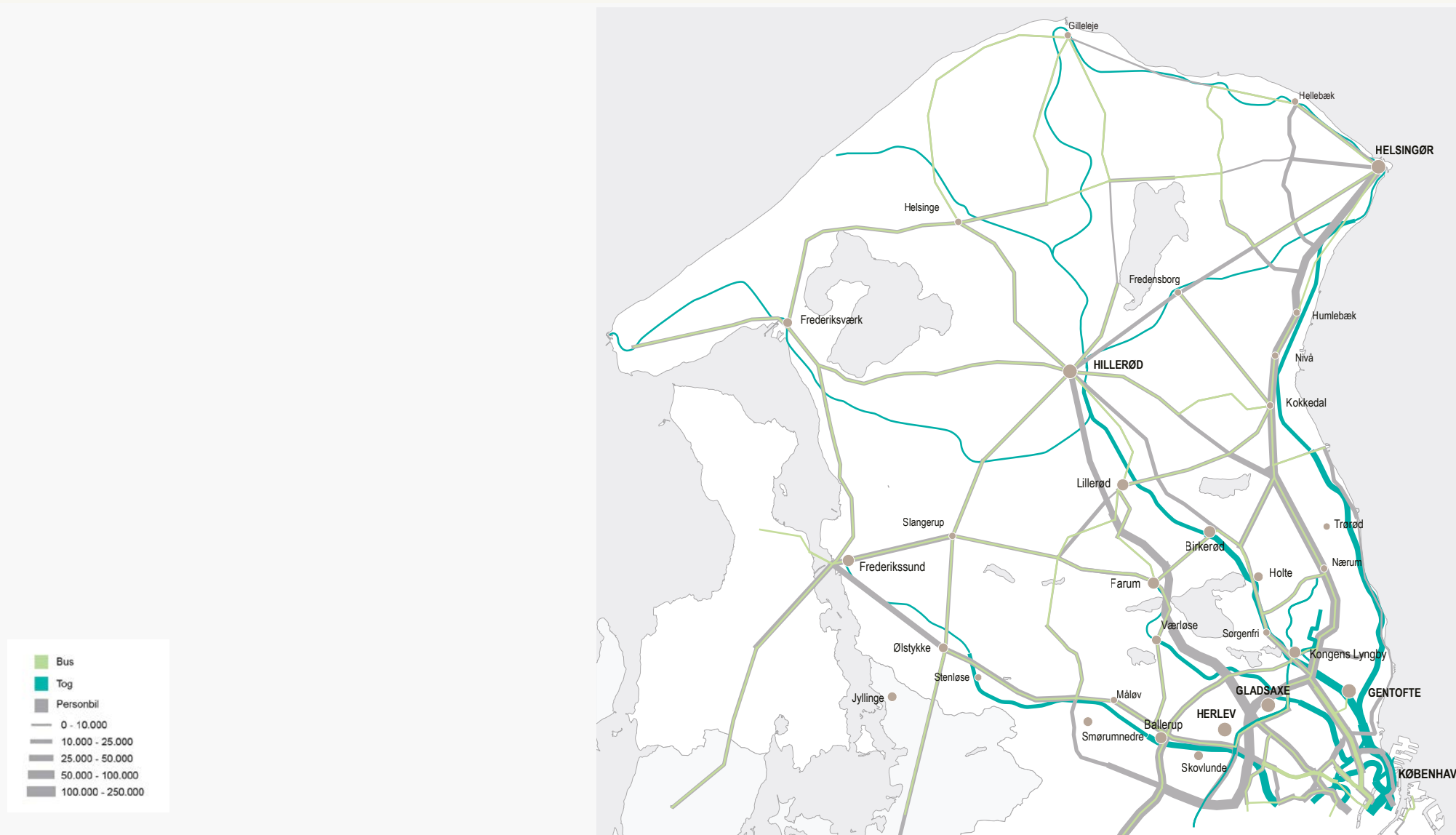
Potentialekortene udgør i alt fem kort, der viser antallet af rejsende pr. hverdag for biler, busser og tog i Region Hovedstaden. Det første kort, som viser et overordnet kort for hele Region Hovedstaden ses i Del 1 Overordnede analyser. De fire øvrige kort vises i dette bilag for følgende fire geografier:

- 1) Nordsjælland,
- 2) Ringbyen,
- 3) Vestegnen og
- 4) København og Amager.

Formålet er at give et nemt overblik over antallet af rejsende pr. hverdag pr. transportmiddel. Kortet viser de største trafikstrømme. De mindste trafikstrømme er sorteret fra.

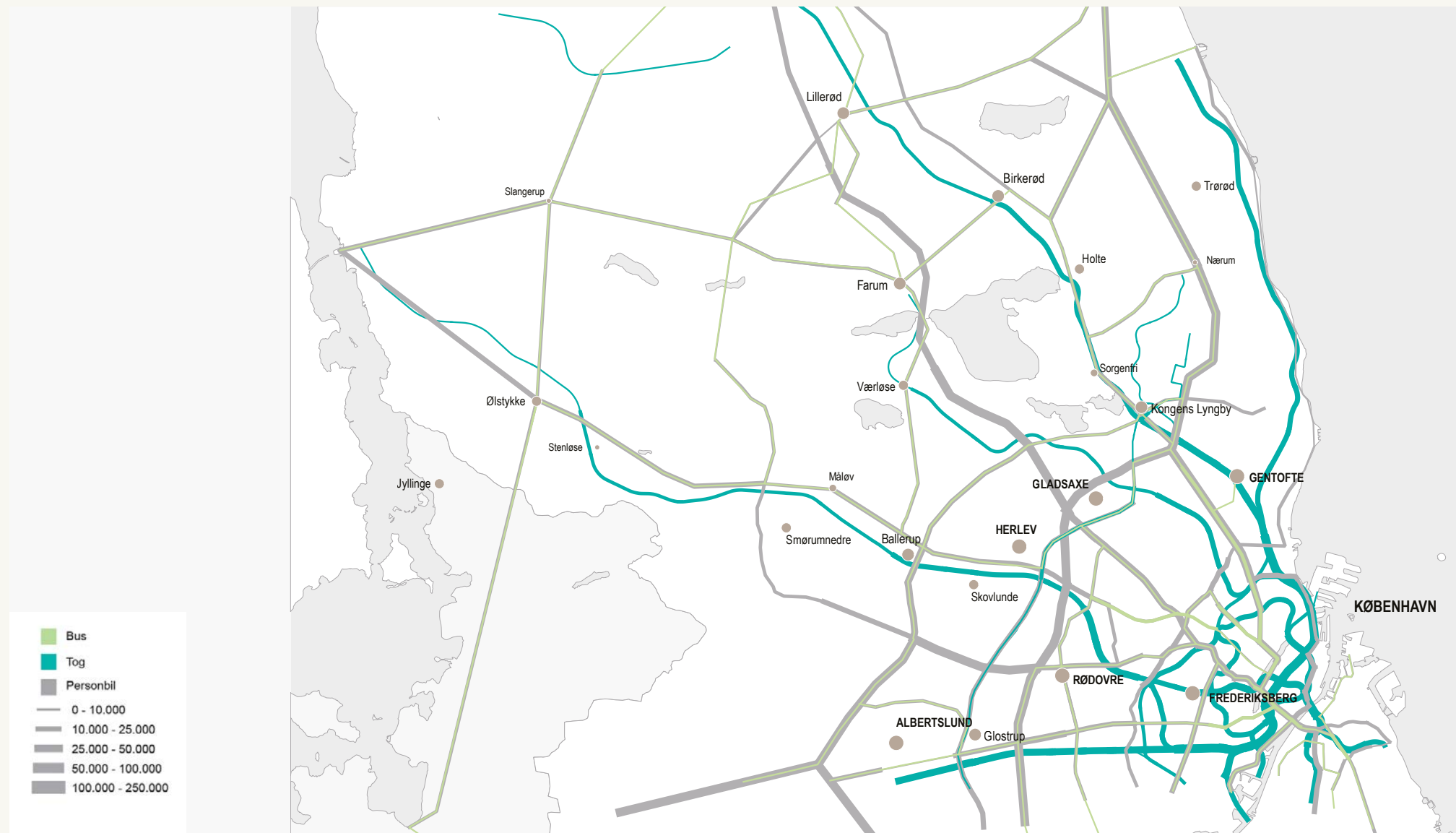
Data er fra trafikmodellen, COMPASS, som Københavns Kommunes administrerer.

Nordsjælland



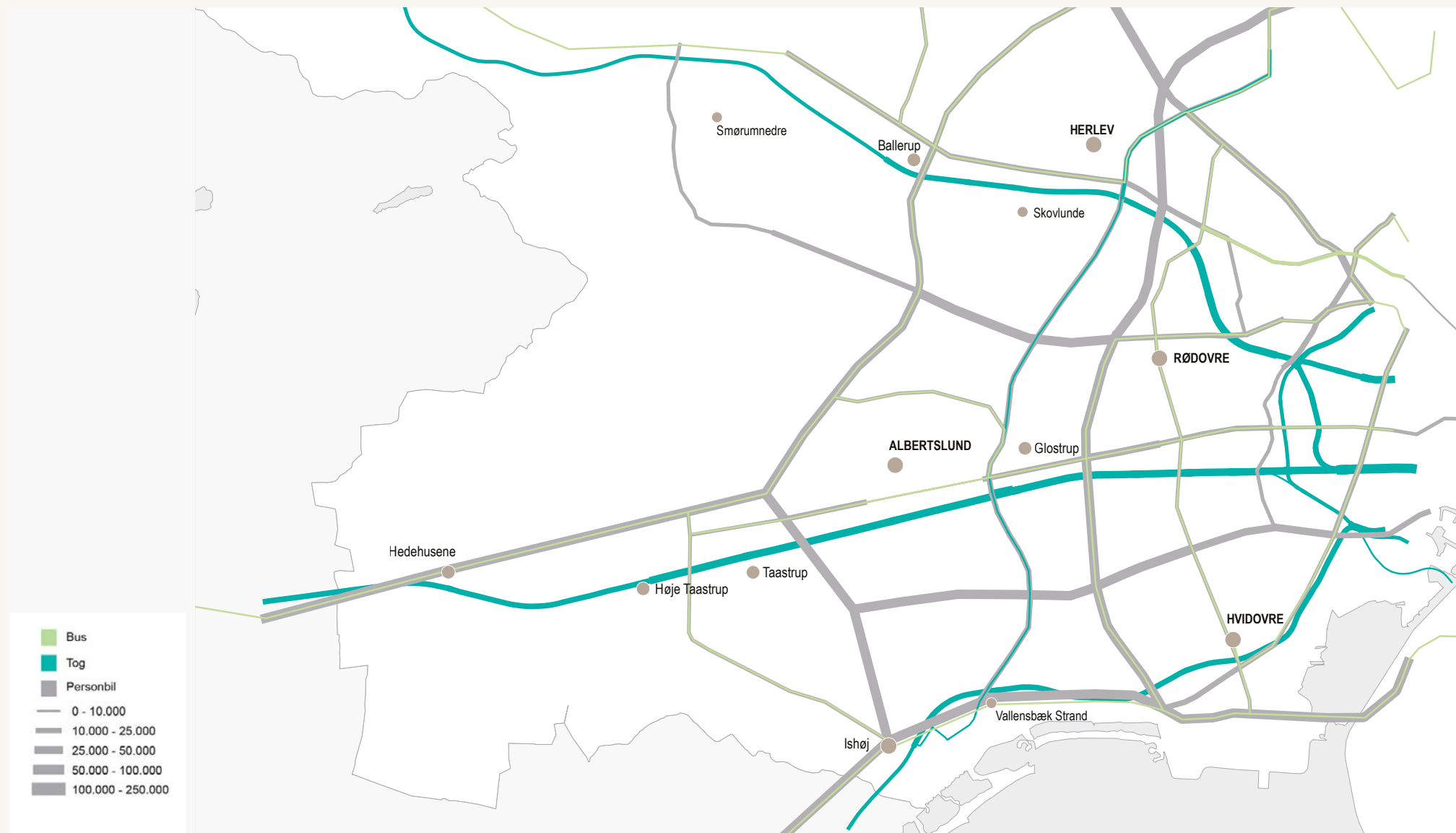
Bilag 1.1 Kort over rejsestrømme i Region Hovedstaden med bil, bus og tog for 2025 for Nordsjælland.

Ringbyen



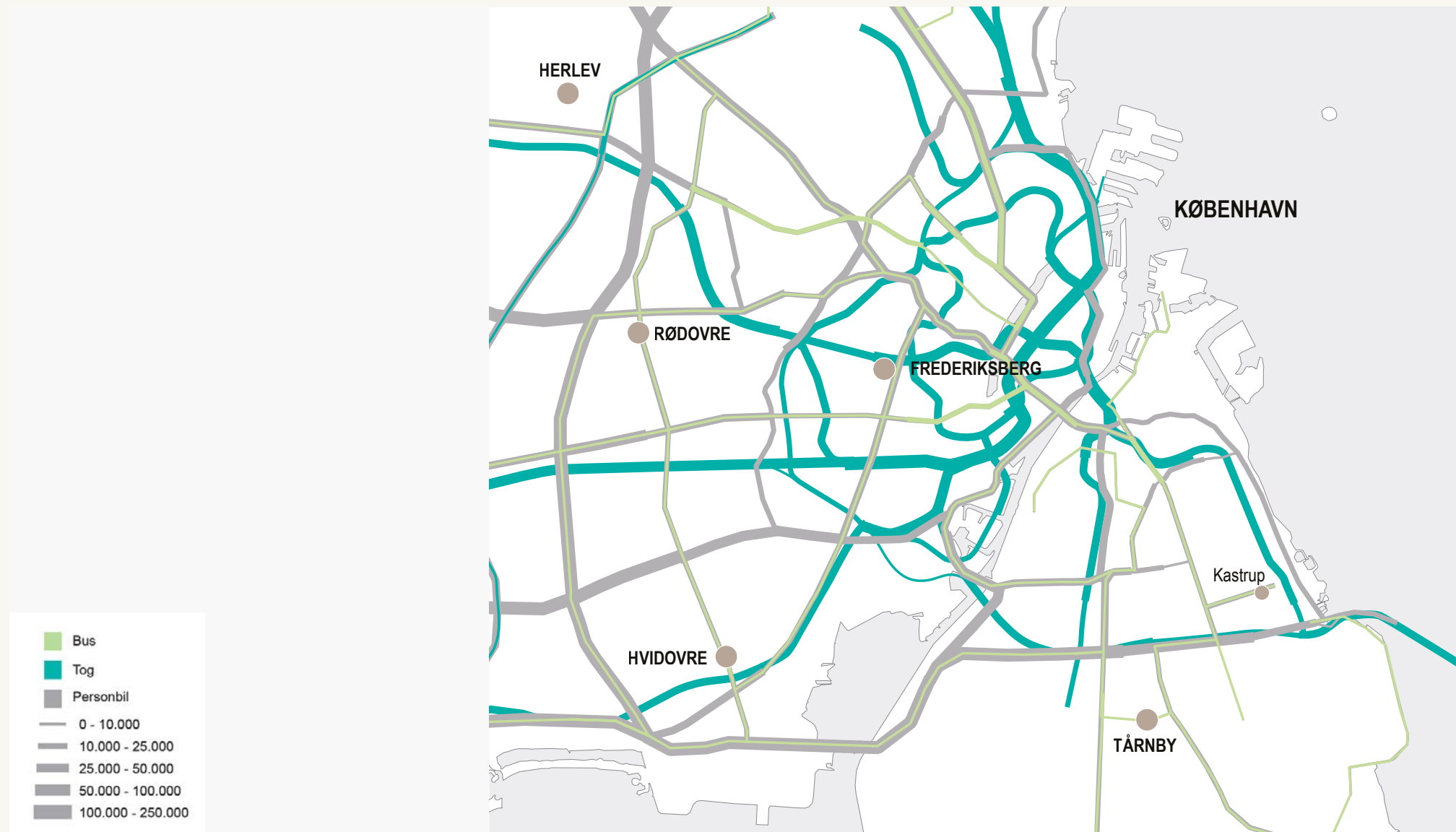
Bilag 1.2 Kort over rejsestrømme i Region Hovedstaden med bil, bus og tog for 2025 for Ringbyen.

Vestegnen



Bilag 1.3 Kort over rejsestrømme i Region Hovedstaden med bil, bus og tog for 2025 for Vestegnen.

København og Amager



Bilag 1.4 Kort over rejsestrømme i Region Hovedstaden med bil, bus og tog for 2025 for København og Amager.



Bilag 2



Faktaark for hver buslinje

I Tabel 2 nedenfor ses de økonomiske og passagermæssige nøgletal for alle buslinjerne, der kører i dagtimerne i Region Hovedstaden. På de efterfølgende sider ses faktaark for de enkelte linjer. Faktaarkene indeholder en beskrivelse af linjen, passagerudviklingen, økonomiske nøgletal samt et kort med passagerer pr. stoppested.

Formålet er at give et indblik i, hvordan det går med de enkelte linjer. Ved tværregionale linjer er kørslen beregnet udelukkende i Region Hovedstaden. Dvs. for linjer, der også kører i Region Sjælland, er denne del af linjen ikke medregnet. Passagerantal er dog opgjort for hele ruten.

Faktaarkene bygger på Region Hovedstadens budget 2024 2. behandlingen. Linjekortene med antal passagerer pr. stoppested er fra 2023. Det skyldes, at passagerdata pr. stoppested for 2024 ikke var klar på tidspunktet for udarbejdelse af kortlægningen. For stoppestedskortene er antallet af passagerer samlet for begge retninger. Antallet af passagerer er beregnet som påstigere og afstigere lagt sammen. Summen er divideret med to.

**Tabel 2** Overblik over buslinjer der kører i dagtimerne i Region Hovedstaden

Linjenr	Strækning	Passagerer	Tilskudsbehov	Tilskud pr. passagerer	Selvfinansierungsgrad
150S	Nørreport St. – Nærum St. – Kokkedal St.	4.470 t.	6,8 mio. kr.	1,5 kr.	91 %
200S	Buddinge St. – Friheden St. – Avedøreholmen	2.380 t.	8,1 mio. kr.	3,4 kr.	76 %
250S	Bagsværd St.- Dragør Stationsplads	3.310 t.	25,0 mio. kr.	7,6 kr.	62 %
350S	Nørreport St.- Ballerup St.	2.880 t.	10,5 mio. kr.	3,6 kr.	76 %
400S	Lyngby St. - Ishøj St.	1.890 t.	16,2 mio. kr.	11,2 kr.	59 %
500S	Kokkedal St. - Ørestad St.	3.330 t.	30,6 mio. kr.	9,2 kr.	62 %
600S	Hillerød St. - Ishøj St.	2.620 t.	9,0 mio. kr.	11,1 kr.	63 %
15E	Nørreport St.- Rævehøjvej (DTU)	680 t.	5,1 mio. kr.	7,6 kr.	70 %
40E	Høje Taastrup St. – DTU – Skodsborg St.	950 t.	15,3 mio. kr.	16,2 kr.	50 %
55E	Allerød St. – Malmparken St.	220 t.	6,1 mio. kr.	27,9 kr.	31 %
65E	Hillerød St.- Skibby St.	140 t.	2,4 mio. kr.	17,4 kr.	57 %
230R	Roskilde St. - Frederikssund St.	760 t.	2,2 mio. kr.	7,8 kr.	72 %
310R	Frederikssund St. - Farum St.	310 t.	6,8 mio. kr.	22,1 kr.	42 %
320R	Helsingør St. - Frederikssund St.	600 t.	11,4 mio. kr.	19,1 kr.	44 %
375R	Hillerød St. - Hørsholmhallen	250 t.	5,7 mio. kr.	22,4 kr.	43 %
380R	Hillerød St. - Helsingør St.	420 t.	3,7 mio. kr.	8,7 kr.	61 %
390R	Helsingør St. - Helsingør St.	370 t.	10,1 mio. kr.	27,4 kr.	39 %
123	Glostrup St. – Roskilde St.	2.020 t.	2,5 mio. kr.	2,1 kr.	87 %
22*	Husum Torv – Glostrup St.	1.336 t.	4,0 mio. kr.	13,8 kr.	41 %

* For linje 22 er tilskud pr. passagerer og selvfinansierungsgrad for de medfinansierende kommunerne, da regionen giver et fast beløb på 4 mio. kr. pr. år.

Linje 150S Nørreport St.- Nærum St. – Kokkedal St.

Linjens formål er at give en direkte forbindelse til København for pendlere, og derudover at binde København og Hørsholm sammen med Danmarks Tekniske Universitet (DTU). Linjen suppleres i myldretiden af linje 15E.

Linje 150S er giver gode skiftemuligheder til bl.a. lokalbanen ved Nærum St., Ringbanen ved Ryparken St. samt Intercitytog, Regionaltog, S-tog og metro ved Nørreport St.

Linje 150S er den regionale buslinjer, der årligt transporterer flest passagerer med 4,4 mio. passagerer om året.

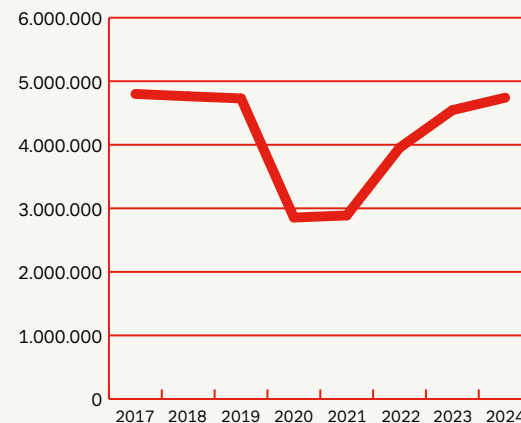
I dagtimerne uden for myldretiden er der 10 min. drift på strækningen Nørreport – Nærum St. og 20 min. drift mellem Nærum St. og Kokkedal St.

Af Figur 28 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 1 % i perioden.

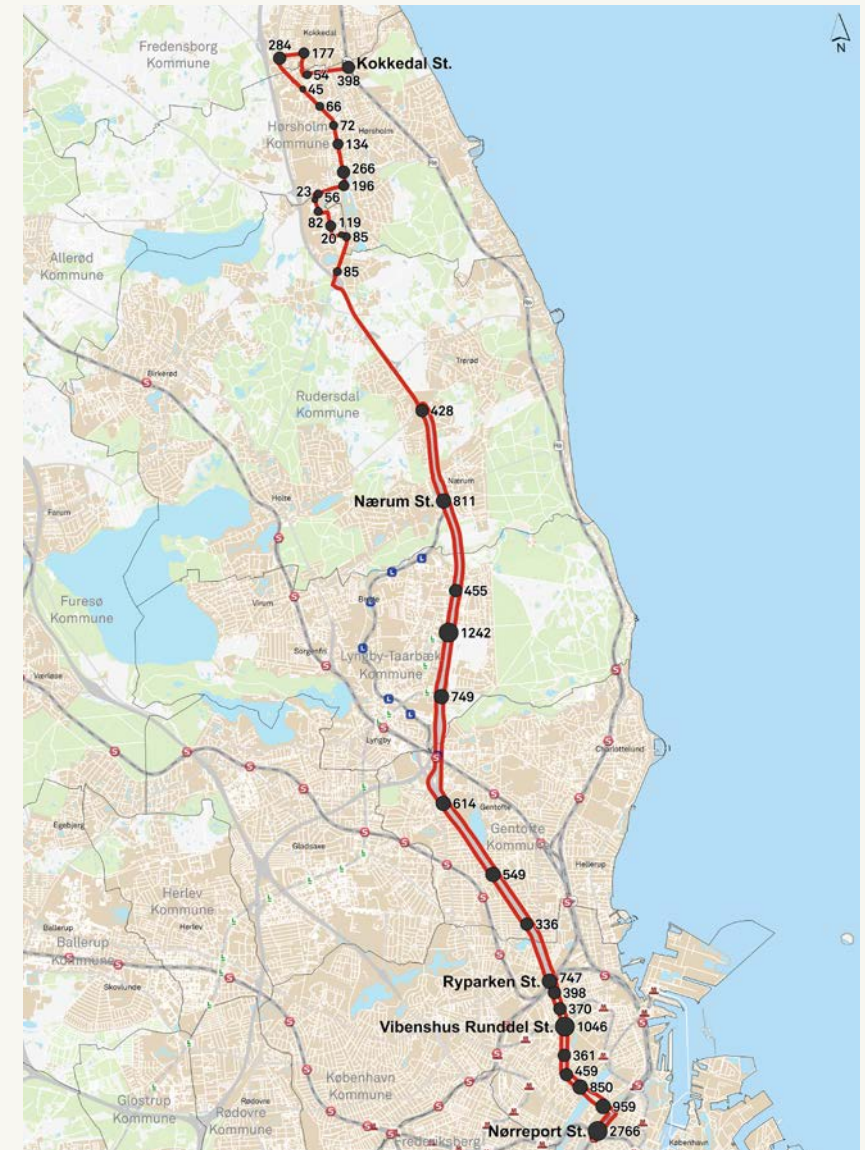
Årsagen til stigningen fra 2023 til 2024, er at 150S i marts 2024 har overtaget betjeningen af Forskerparken fra 15E og dermed også passagererne. Samtidig er aftendriften også øget på linjen i marts 2024.

Af Figur 29 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 150S for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 10-20 min. (uden for myldretiden) Hvert 3.-12 min (myldretiden)
Passagerer	4,4 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	6,8 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad	91 %
Tilskud pr. passagerer	1,5 kr.



Figur 28 Antal passagerer pr. år for linje 150S fra 2017 til 2024.



Figur 29 Antal passagerer pr. stoppested for 150S for en gennemsnitshverdag i 2023. Strækningen mellem DTU Rævehøjvej og Nørreport har højere frekvens og er derfor markeret med to streger.

Linje 200S Buddinge St. – Friheden St. – Avedøreholmen

Linje 200S kører langs Ring 2 i København, fra Buddinge St. i nord til Avedøre Holme samt Friheden St. i syd. Som med de øvrige ringlinjer er en væsentlig funktion for linjen sammenbinding af S-togsstationer. Et af linjens primære formål er betjeningen af det store industriområde, Avedøre Holme, i Hvidovre. Derudover betjener linjen også Nørre Gymnasium samt industriområdet omkring Mørkhøj/Gladsaxe.

Strækningen Buddinge St. – Friheden St. betjenes med 10 min. drift uden for myldretiden mens strækningen Friheden St. – Avedøreholmen betjenes med 30 min. drift.

Af Figur 30 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 6 % i perioden.

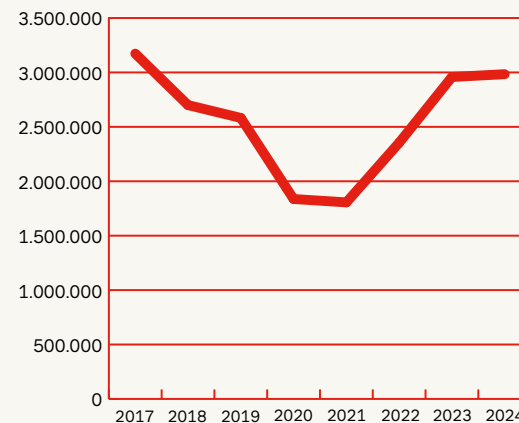
Af Figur 31 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 200S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Gladsaxe Kommune finansierer i dag driften mellem Gladsaxe Trafikplads og Buddinge St.

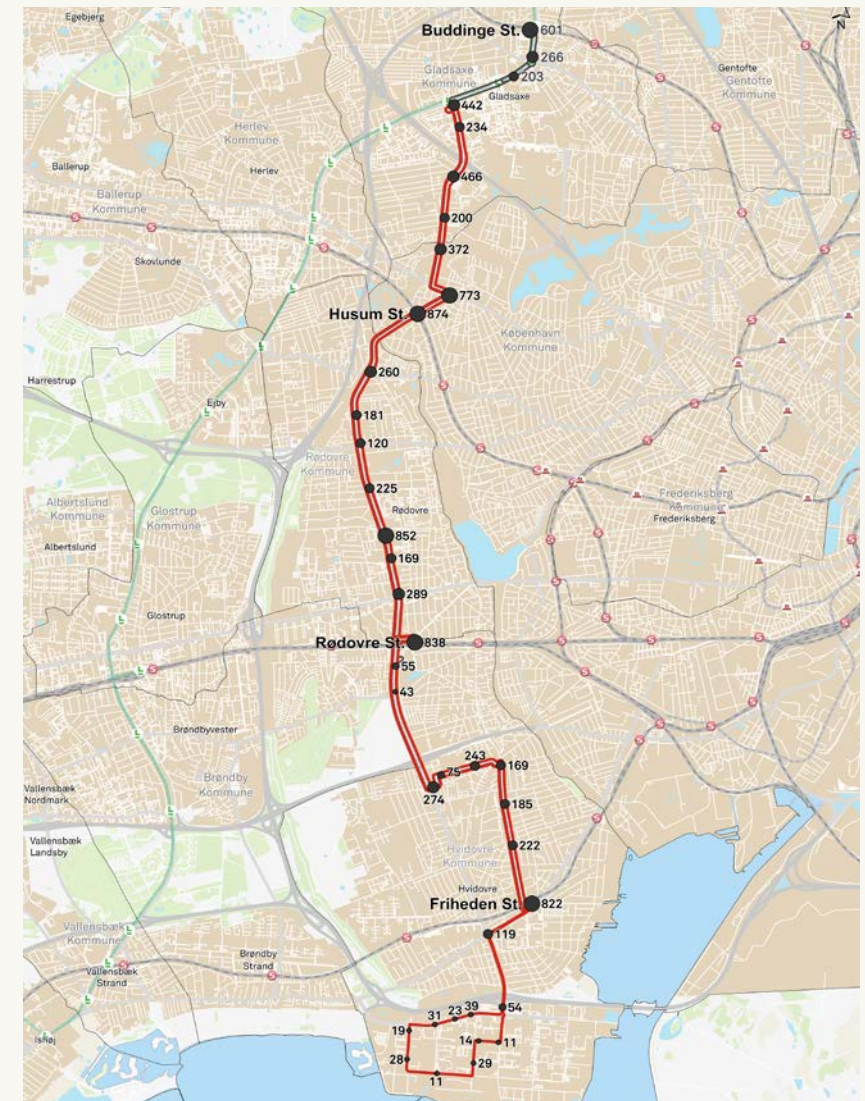
I Figur 31 er del af linjen, som Gladsaxe Kommune finansierer markeret med gråt. Når letbanen åbner, overtager letbanen betjeningen af strækningen og linje 200S rute bliver afkortet til Gladsaxe Trafikplads – Friheden St.

Der arbejdes med BRT på 200S.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 15.-20. min. (uden for myldretiden) Hvert 10. min (myldretiden)
Passagerer	3,3 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	25,8 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad	76 %
Tilskud pr. passagerer	7,8 kr.



Figur 30 Antal passagerer pr. år for linje 200S fra 2017 til 2024



Figur 31 Antal passagerer pr. stoppested for linje 200S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Den grå strækning markerer den del af linjen, som Region Hovedstaden medfinansierer sammen med Gladsaxe Kommune. Strækningen mellem Buddinge St. og Friheden har højere frekvens i dagtimerne end resten af strækningen og er derfor markeret med to streger.

Linje 250S Bagsværd St.- Dragør Stationsplads

Linje 250S kører mellem Bagsværd St. og Dragør Stationsplads. Linjen forbinder stor bolig- og erhvervsområde i Gladsaxe Kommune til S-tog og Metro Cityringen i det centrale København. Derudover forbinder linjen Dragør, Tårnby og Amagerbro med det centrale København og metroen.

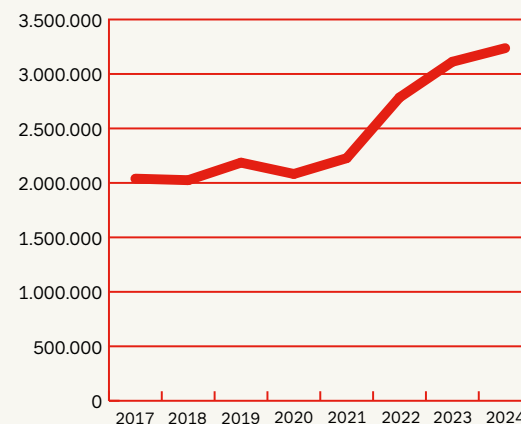
Linjen blev ændret markant i forbindelse med bustilpasningen til Metro Cityringen i 2019. Linje 250S overtog betjeningen mellem København H og Dragør fra 350S.

Af Figur 32 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er steget med 59 % i perioden. Grundet den ændrede linjeføring kan passagertallet ikke sammenlignes før og efter tilpasningen af busnettet til Metro Cityringen i august 2019.

Af Figur 33 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 250S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linjen samfinansieres med Gladsaxe Kommune, der finansierer, at linjen kører en mere lokal rute igennem Bagsværd Erhvervskvarter i stedet for den tidligere linjeføring på Hillerød motorvejen. I Figur 33 er den del af linjen, som Gladsaxe samfinansierer, markeret med brun. Linjen har været samfinansieret siden december 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden og Gladsaxe Kommune
Frekvens i dagtimerne	Hvert 10-30 min. (uden for myldretiden) Hvert 8.-10 min (myldretiden)
Passagerer	2,4 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	8,1 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad	62 %
Tilskud pr. passagerer	3,4 kr.



Figur 32 Antal passagerer pr. år for linje 250S fra 2017 til 2024.



Figur 33 Antal passagerer pr. stoppested for linje 250S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Den brune strækning mellem Gladsaxe og Buddinge St. finansieres af Gladsaxe Kommune. Strækningen falder bort, når letbanen åbner og overtager betjeningen - forventet i sommer 2026.

Linje 350S Nørreport St.- Ballerup St.

Linje 350S kører fra Nørreport St. til Ballerup St., og forbinder dermed forstæderne Herlev og Ballerup med det centrale København. Linjen giver forbindelse til S-banen og Metroen. Linjen er en central buslinje på Nørrebrogade, Frederikssundsvej og gennem Herlev. Desuden giver linjen forbindelse til de mange studie- og arbejdspladser i Laurupgård.

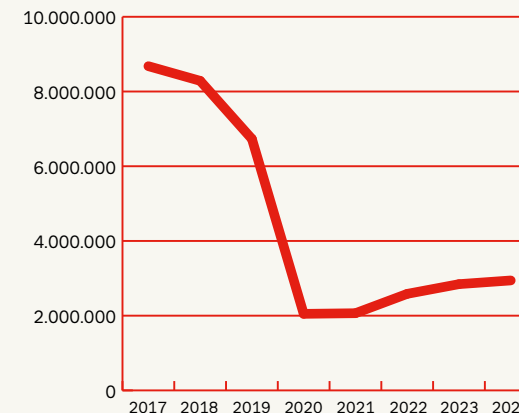
Af Figur 34 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 66 % i perioden.

Passagerfaldet skyldes, at linjen blev afkortet til Nørreport St. i forbindelse med bustilpasningen til Metro Cityringen i 2019. Buslinje 250S overtog betjeningen imellem København H og Dragør. En lokal linje overtog linje 250S' tidligere rute på Amager.

Samlet set er antallet af køreplantimer på de to linjer reduceret med 21 % fra 2017 til 2024. I samme periode er de to linjers passagertal faldet med 42 %. Det samlede store passagerfald kan skyldes ændrede rejsevaner efter åbningen af Metro Cityringen, ustabil drift på linje 250S samt ændrede rejsevaner efter corona.

Af Figur 35 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 350S for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 20.-30. min. (uden for myldretiden) Hvert 10. min. (myldretiden)
Passagerer	3,0 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	8,8 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	80 %
Tilskud pr. passagerer	3,0 kr.



Figur 34 Antal passagerer pr. år for linje 350S fra 2017 til 2024.



Figur 35 Antal passagerer pr. stoppested for linje 350S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linje 400S Lyngby St. - Ishøj St.

Linje 400S har til formål at betjene området langs Ring 4, fra Lyngby i nord til Hundige i syd. Rejsende med linjen får således mulighed for at rejse mellem S-togsfingrene. Linjen betjener desuden større erhvervsområder i Ballerup og Høje Taastrup. I myldretiden suppleres linjen af 40E. Linjen indgår i arbejdet omkring BRT i Ring 4.

Af Figur 37 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 400S for en gennemsnitshverdag i 2023.

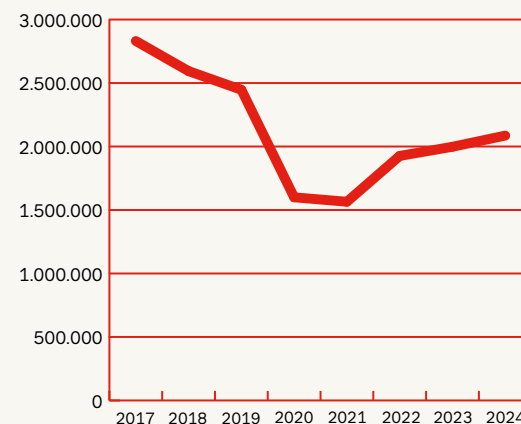
Som en del af bustilpasningerne til den kommende letbane (Nyt Ringnet) blev buslinjerne 400 og 400S lagt sammen og linjen blev forkortet ved Ishøj St. Strækningen imellem Ishøj St. og Hundige St. blev overtaget af buslinje 600S. Tilpasningerne blev implementeret i december 2024.

Af Figur 36 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 26 % i perioden.

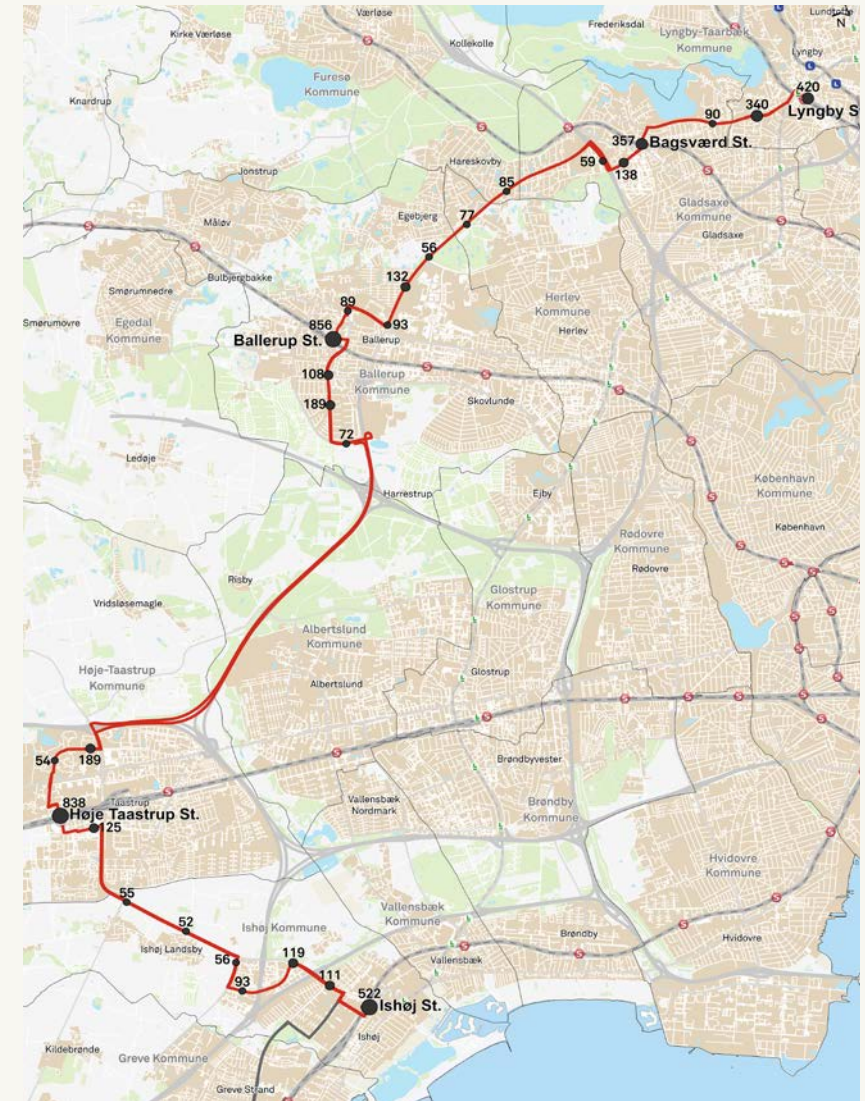
Pga. øget trængsel er den samlede rejsetid på linje 400S steget så meget, at antallet af ture på en hverdag er reduceret med 10 ture fra 2017 til 2024 (svarende til 8% af turene).

Størstedelen af turene er bortfaldet i myldretiderne, hvor trængslen er størst – særligt pga. omfattende letbanearbejder. En del af passagererne er skiftet fra 400S til 40E.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 10-20 min. (uden for myldretiden) Hvert 10. min. (myldretiden)
Passagerer	2,1 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	15,9 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	59 %
Tilskud pr. passagerer	11,1 kr.



Figur 36 Antal passagerer pr. år for linje 400S fra 2017 til 2024.



Figur 37 Antal passagerer pr. stoppested for linje 400S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Den grå strækning mellem Ishøj St. og Greve St. viser den del, der overgik til 600S.

Linje 500S Kokkedal St. - Ørestad St.

Formålet med linje 500S er sammenbinding af banenettet. Det drejer sig om Kokkedal St., Birkerød St., Værløse St., Ballerup St., Glostrup St., Brøndby Stand St. og Ørestad St. På ruten findes en hel del større rejsemål bl.a. Hørsholm Midtpunkt, Hersted Erhvervsområde, Glostrup Hospital, Fabriksparken i Glostrup, Avedøre Holme og Fields.

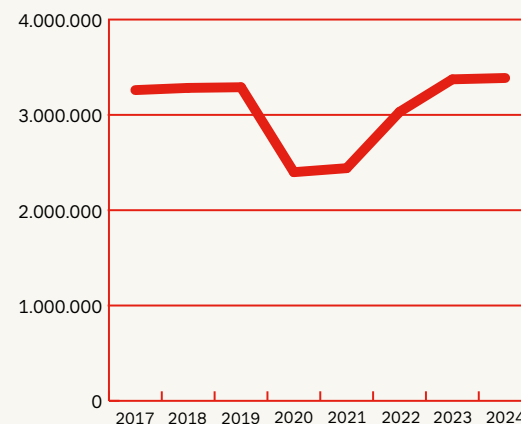
I myldretiden er linjen udfordret af trængselsproblemer, bl.a. på Amagermotorvejen, Ring 4 motorvejen og ved Glostrup St. Strækningen mellem Avedøre Holme og Glostrup St. er blevet opgraderet til +way for at forbedre linjens fremkommelighed.

Af Figur 38 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er steget med 4 % i perioden.

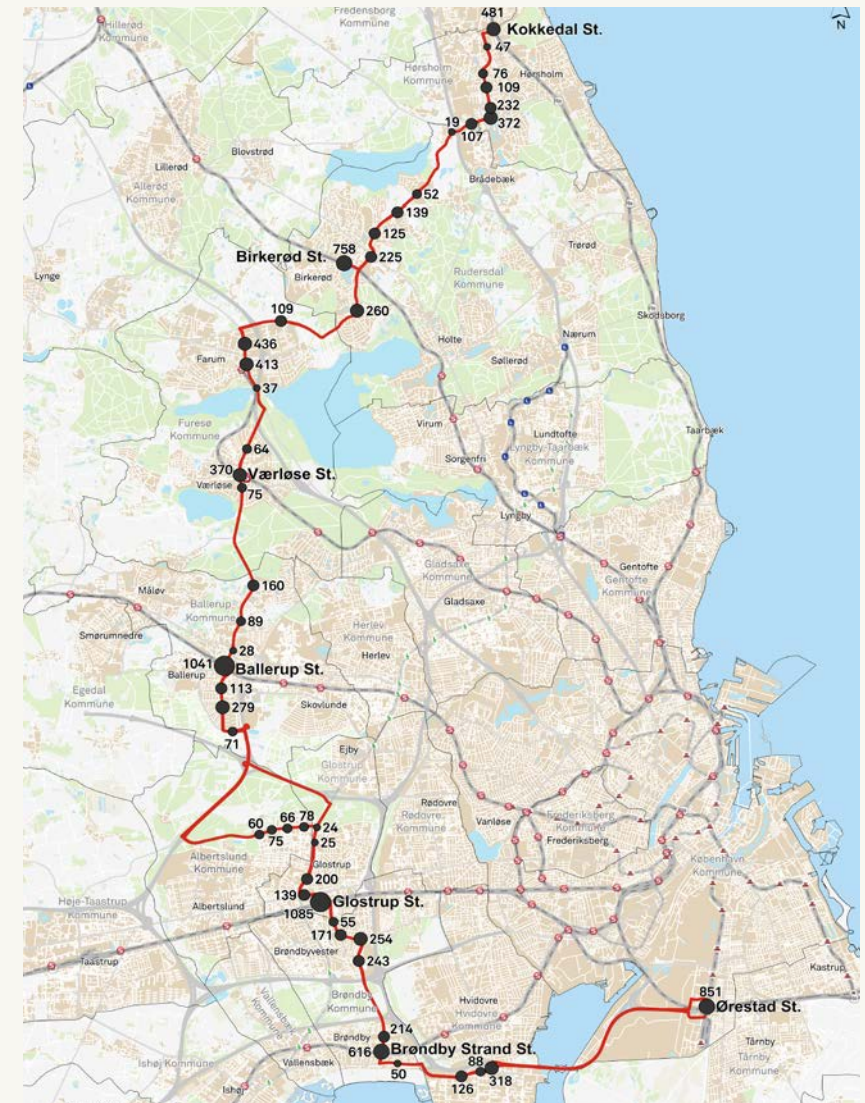
Af Figur 39 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 500S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linjen er regionens anden længste buslinje med 61 km imellem endestationerne.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 15-30 min. (uden for myldretiden) Hvert 10. min. (myldretiden)
Passagerer	3,5 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	28,5 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	64 %
Tilskud pr. passagerer	8,2 kr.



Figur 38 Antal passagerer pr. år for linje 500S fra 2017 til 2024.



Figur 39 Antal passagerer pr. stoppested for linje 500S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linje 600S Hillerød St. - Ishøj St.

Den yderste ringkorridor i Region Hovedstaden betjenes af linje 600S, som kører fra Hillerød i nord til Hundige St. i syd. Linjen krydser således de fleste togsystemer i Regionen; Lokalbaneln (Hillerød og Gørlose St.), S-tog (Ølstykke, Greve og Hundige) samt regional- og intercitytog (Roskilde). Linje 600S betjener også DTU Risø samt byerne Freerslev, Slangerup, Jyllinge og Tune. I disse byer er 600S den primære kollektive færdselsåre mod Hillerød, Roskilde og Hundige. I Hillerød og Roskilde udgør en stor del af passagergrundlaget unge til uddannelser i Roskilde og Hillerød.

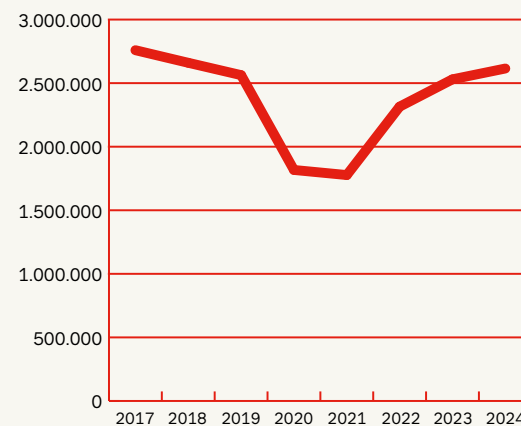
Af Figur 40 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 5 % i perioden.

Af Figur 41 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 600S for en gennemsnitshverdag i 2023.

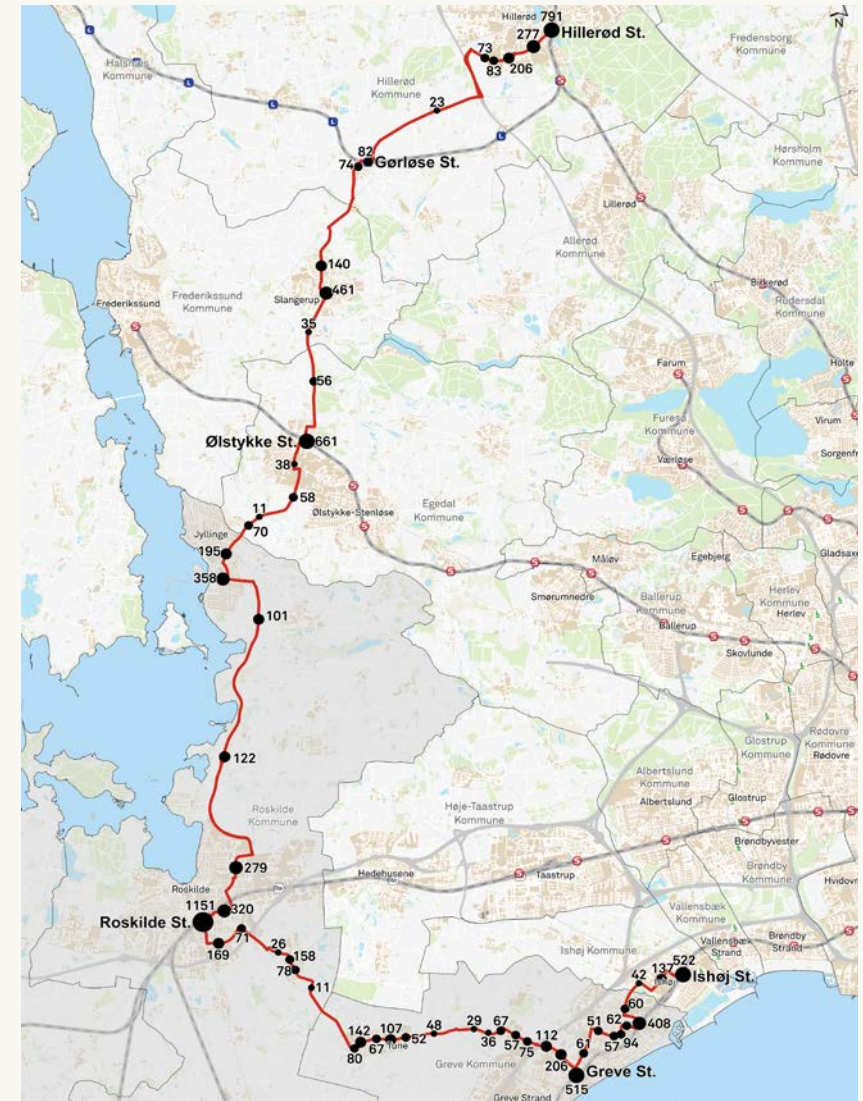
Som en del af bustilpasningerne til den kommende letbane blev linje 600S forlænget til Ishøj St., hvor den erstatter 400S på strækningen imellem Hundige St. og Ishøj St. Tilpasningerne blev implementeret i december 2024.

600S er regionens længste buslinje med 74 km imellem endestationerne.

	2024
Finansieres af	Region Sjælland og Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 15-30 min. (uden for myldretiden) Hvert 15. min. (myldretiden)
Passagerer	2,6 mio. passagerer om året (Region H + S)
Årligt tilskud	8,5 mio. kr. (Region H)
Selvfinansieringsgrad	64 %
Tilskud pr. passagerer	10,6 kr.



Figur 40 Antal passagerer pr. år for linje 600S fra 2017 til 2024.



Figur 41 Antal passagerer pr. stoppested for linje 600S for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linje 15E Nørreport St.- Rævehøjvej (DTU)

15E supplerer linje 150S for at sikre ekstra kapacitet i myldretiden til bl.a. Rigshospitalet og Danmarks Tekniske Universitet samt at sikre hurtig rejsetid på strækningen. E-bussen har færre stop og derfor hurtigere rejsetid til de passagerer, der rejser langt.

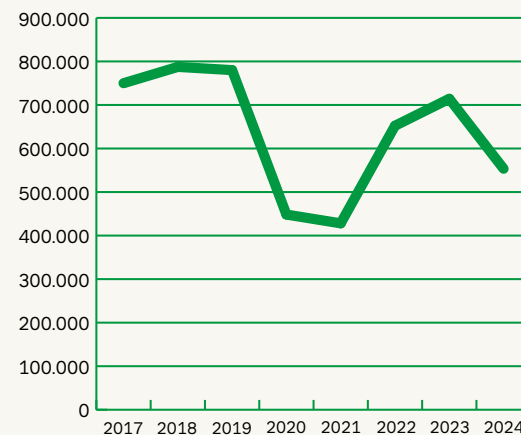
Linjen udgør sammen med linje 150S en vigtig skiftemulighed til metroen og tog fra Nørreport St.

Af Figur 42 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 26 % i perioden.

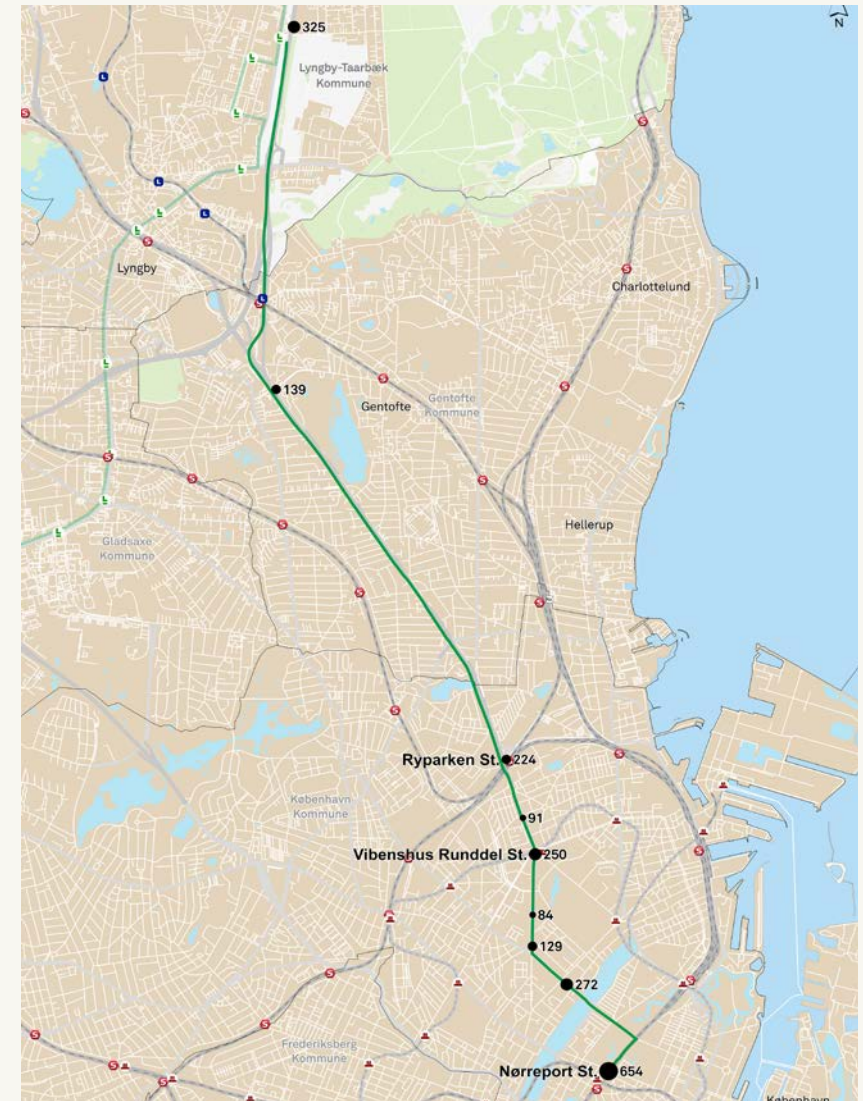
Årsagen er, at linjeføringen blev ændret i marts 2023, hvor linjen blev afkortet til DTU Rævehøjvej. 150S overtog betjeningen af Forskerparken fra 15E og dermed også passagererne. Derfor ses et passagertab fra 2023 til 2024.

Af Figur 43 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 15E for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 10.-20. minut i myldretiden
Passagerer	0,7 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	5,1 mio. kr. (Region H)
Selvfinansierungsgrad	70 %
Tilskud pr. passagerer	7,6 kr.



Figur 42 Antal passagerer pr. år for linje 15E fra 2017 til 2024.



Figur 43 Antal passagerer pr. stoppested for linje 15E for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linje 40E Høje Taastrup St. – DTU – Skodsborg St.

Linje 40E kører mellem Høje Taastrup St., DTU og Skodsborg St. Mellem Høje Taastrup og DTU kører bussen hvert 15. min., mens bussen kører hvert 30. min. mellem DTU og Skodsborg.

Linjen skaber forbindelser på tværs ved at forbinde regional- og S-tog med arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner langs Ring 4 – bl.a. campusområderne for DTU i Lyngby og Ballerup.

Linjen giver mulighed for hurtig rejsetid til Lautrupparken i Ballerup og Malmparken St., bl.a. fra Høje Taastrup St. Linjen er et hurtigere alternativ til 400S. 40E deler linjeføring med 400S på store dele af strækningen.

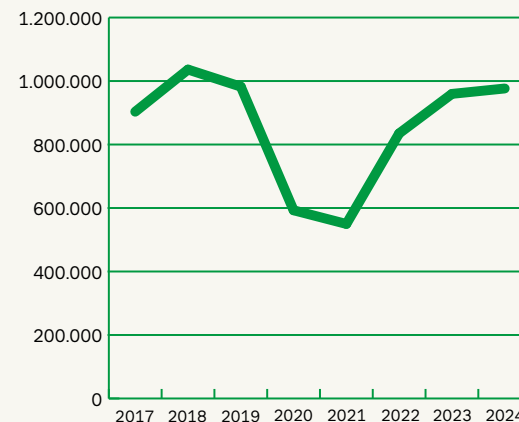
Af Figur 44 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er steget med 8 % i perioden.

Af Figur 45 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 40E for en gennemsnitshverdag i 2023.

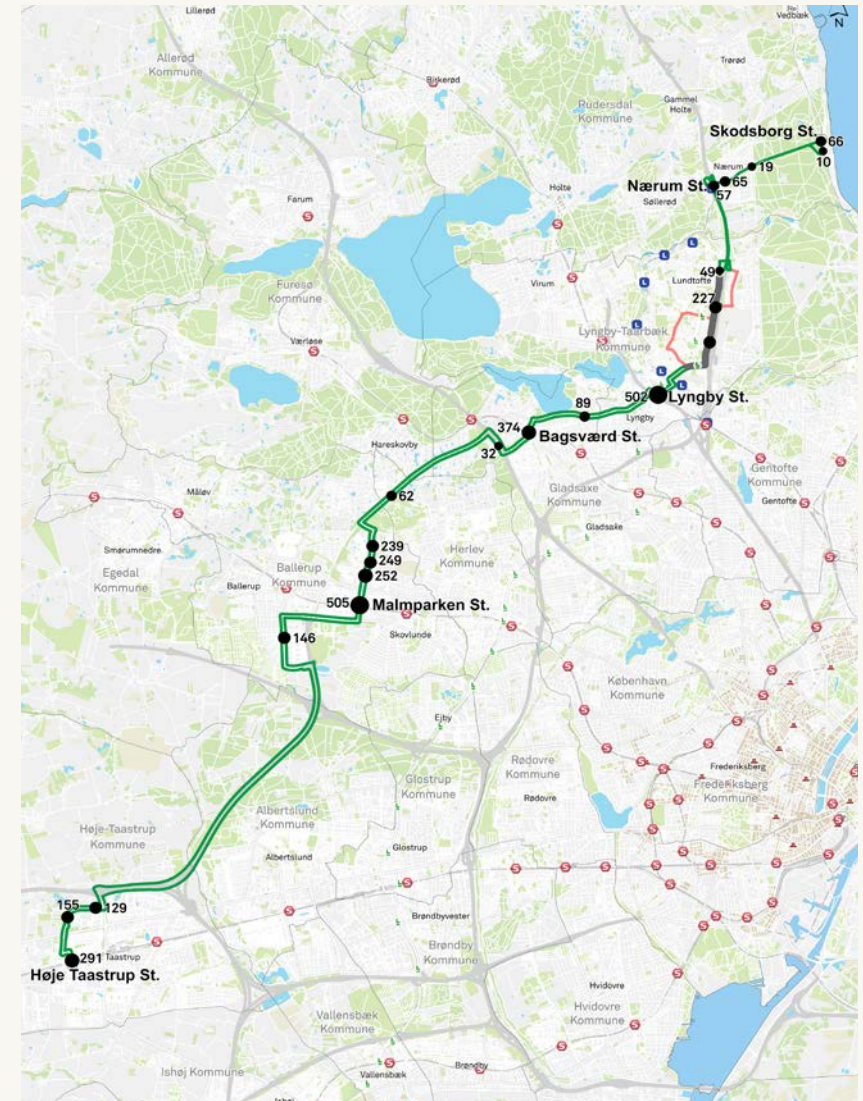
40E ændrer rute, når den nordlige etape af letbanen åbner til sommeren 2026. Årsagen er, at delstrækninger af 40E kører hvor letbanen kommer til at køre. For at undgå dobbeltbetjening ændres ruten omkring Lyngby. Den ændrede linjeføring er markeret med rosa i stoppestedskortet i Figur 45.

Linje 40E indgår i arbejdet omkring BRT i Ring 4.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 15.-30 min.
Passagerer	0,9 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	15 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad	50 %
Tilskud pr. passagerer	16,2 kr.



Figur 44 Antal passagerer pr. år for linje 40E fra 2017 til 2024.



Figur 45 Antal passagerer pr. stoppested for linje 40E for en gennemsnitshverdag i 2023.

Den rosa strækning mellem Lyngby og Lundtofte viser den nye ruteføring, der træder i kraft, når letbanen forventeligt åbner sommeren 2026. Den grå strækning viser den strækning der falder bort, når letbanen åbner.

Linje 55E Allerød St. – Malmparken St.

Linje 55E sikrer forbindelse på tværs af tre S-togslinjer og til bl.a. Laurupparken, Allerød Gymnasium og stationerne Allerød, Værløse og Malmparken.

Af Figur 46 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 51 % i perioden.

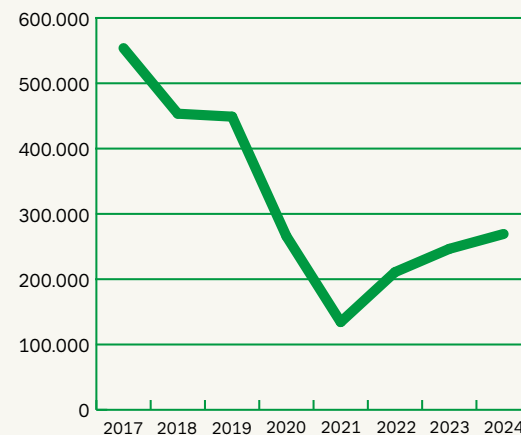
Passagerfaldet skyldes at linjen blev reduceret til kun at køre i myldretiden medio 2022.

Af Figur 47 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 55E for en gennemsnitshverdag i 2023.

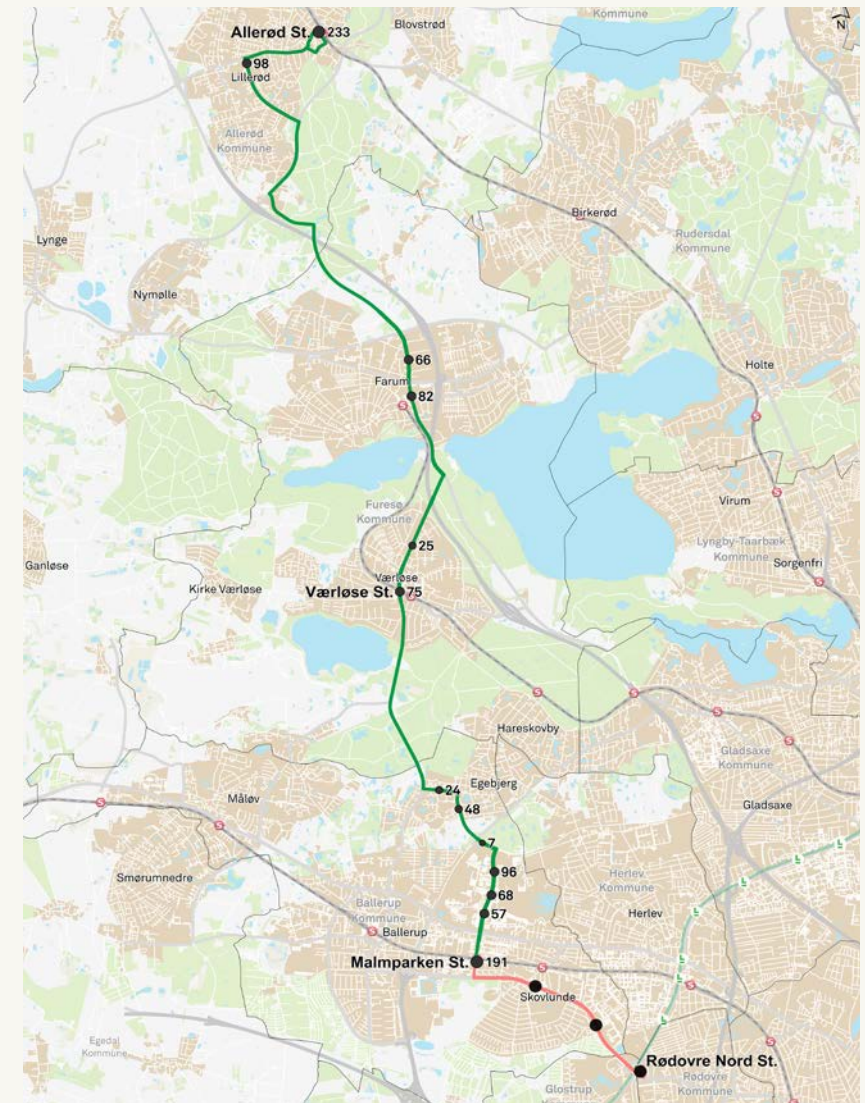
Linjen forlænges fra Malmparken St. til den nye letbanestation, Rødovre Nord, når den sydlige del af letbanen åbner ultimo 2025.

Den forlængede linjeføring er markeret med rosa i Figur 46.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 20. min. (kun myldretid)
Passagerer	0,2 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	6 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad	31 %
Tilskud pr. passagerer	27,9 kr.



Figur 46 Antal passagerer pr. år for linje 55E fra 2017 til 2024.



Figur 47 Antal passagerer pr. stoppested for linje 55E for en gennemsnitshverdag i 2023.

Den rosa strækning mellem Malmparken St. og Rødovre Nord St. viser forlængelsen af 55E til december 2025. Ændringerne er planlagt i forbindelse med bustilpasningen til letbanen.

Linje 65E Hillerød St.- Skibby St.

65E forbinder det nordlige Hornsherred med uddannelsesinstitutioner i Frederikssund og Hillerød. Linjen giver i myldretiderne mulighed for en hurtig og direkte rejse mellem disse lokaliteter.

Formålet er derfor at mindske afstanden mellem by og land i regionen samt give unge på Hornsherred bedre mulighed for at komme til og fra uddannelse. Linjen har få stoppesteder og en direkte linjeføring, hvilket giver en lav rejsetid.

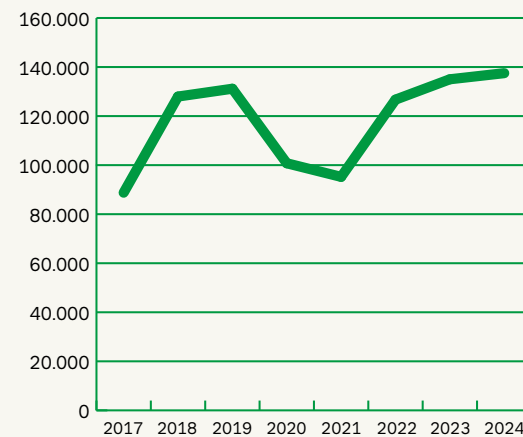
Linjen er den eneste direkte linje mellem Hillerød og Frederikssund.

Linjen har en morgenafgang der kører ind forbi Slangerup.

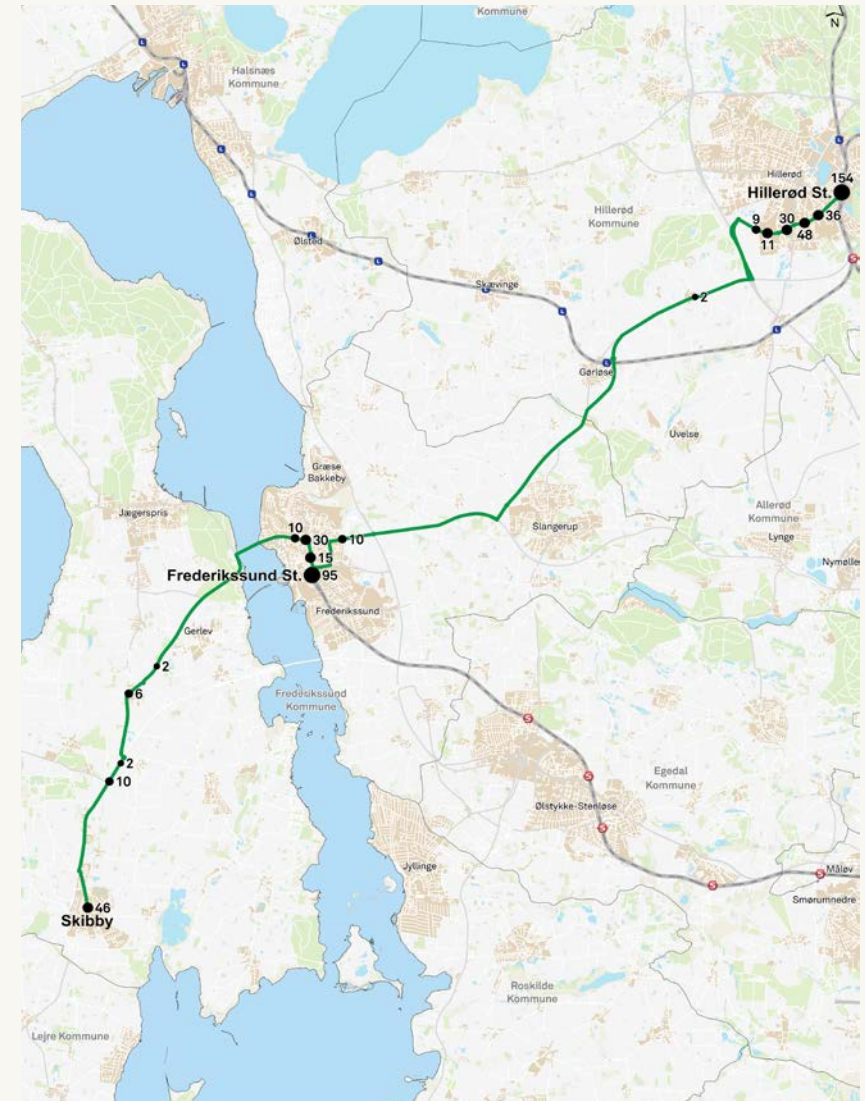
Af Figur 48 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er steget med 55 % i perioden.

Af Figur 49 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 65E for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hver time (kun myldretiden)
Passagerer	0,1 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	2,4 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad	57 %
Tilskud pr. passagerer	17,4 kr.



Figur 48 Antal passagerer pr. år for linje 65E fra 2017 til 2024.



Figur 49 Antal passagerer pr. stoppested for linje 65E for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linje 230R Roskilde St. - Frederikssund St.

Mellem Roskilde St. og Frederikssund St., via Hornsherred, kører linje 230R. Udover at forbinde de to stationer er det primære regionale sigte hurtig betjening af bysamfund på Hornsherred; det drejer sig bl.a. om Kirke Hyllinge, Skibby og Jægerspris. I Frederikssund og Roskilde bliver linjen også brugt af elever til de mange ungdomsuddannelser i de to byer.

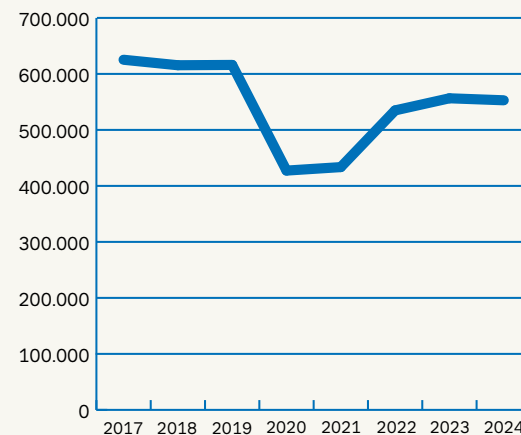
Linje 230R suppleres af linje 65E imellem Skibby og Frederikssund.

Buslinjen har det højeste passagertal blandt regionens R-busser og den højeste selvfinansierungsgrad.

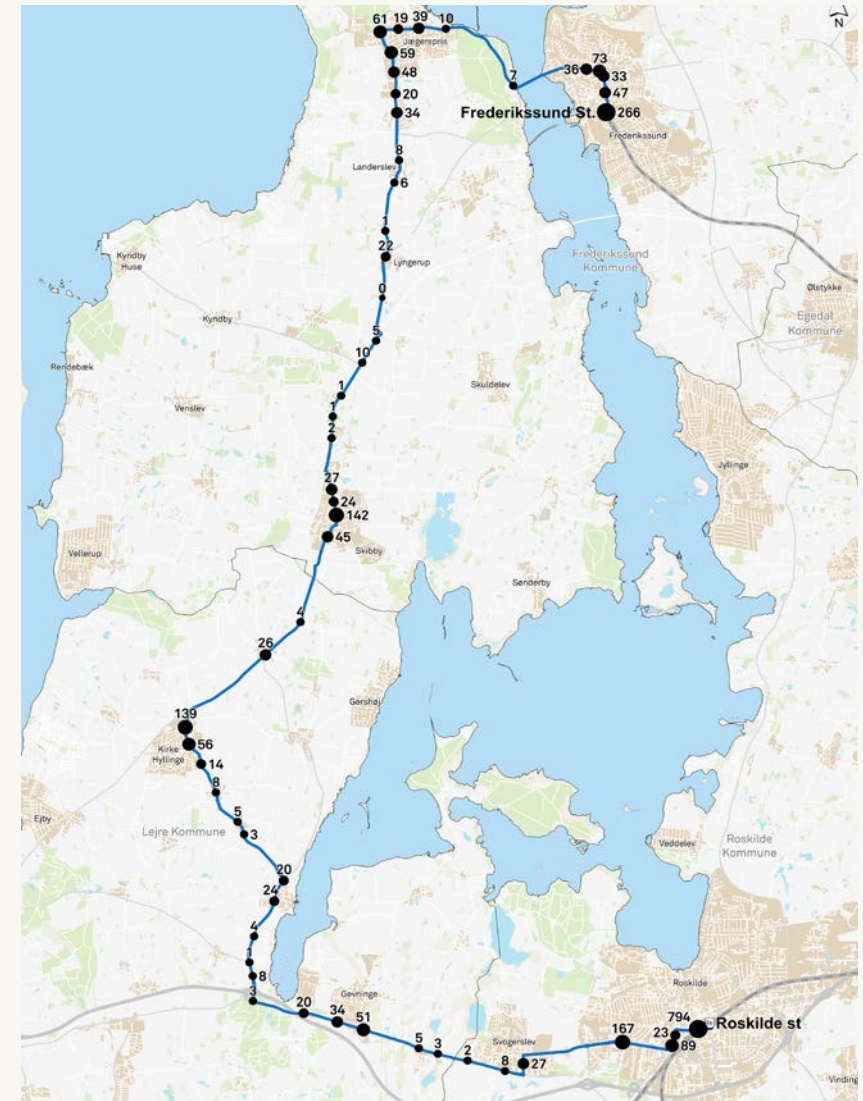
Af Figur 50 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 14 % i perioden.

Af Figur 51 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 230R for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Sjælland og Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 30-60 min. (uden for myldretiden) Hvert 30. min. (myldretiden)
Passagerer	0,7 mio. passagerer om året (Region H + S)
Årligt tilskud	2,4 mio. kr. (Region H)
Selvfinansierungsgrad	69 %
Tilskud pr. passagerer	8,8 kr.



Figur 50 Antal passagerer pr. år for linje 230R fra 2017 til 2024.



Figur 51 Antal passagerer pr. stoppested for linje 230R for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linje 310R Frederikssund St. - Farum St.

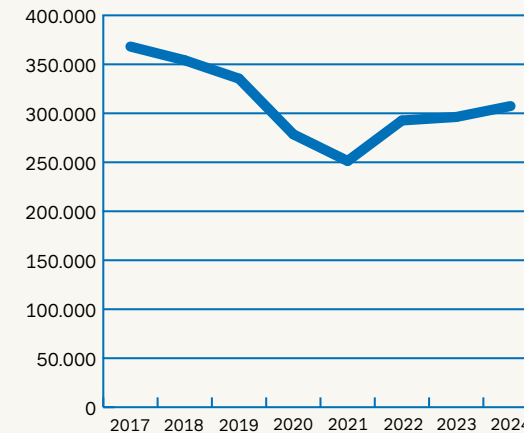
Linje 310R giver forbindelse imellem S-togslinjerne i Frederikssund og Farum, hvor den undervejs betjener passagerer i Slangerup og Lyngø og sikrer en hurtig og effektiv forbindelse til stationerne.

Linjen vil fra december 2026 standse tættere på Frederikssund Campus for at give kortere gangafstand til campus og dermed kortere rejsetid for elever fra Slangerup og Lyngø til campus.

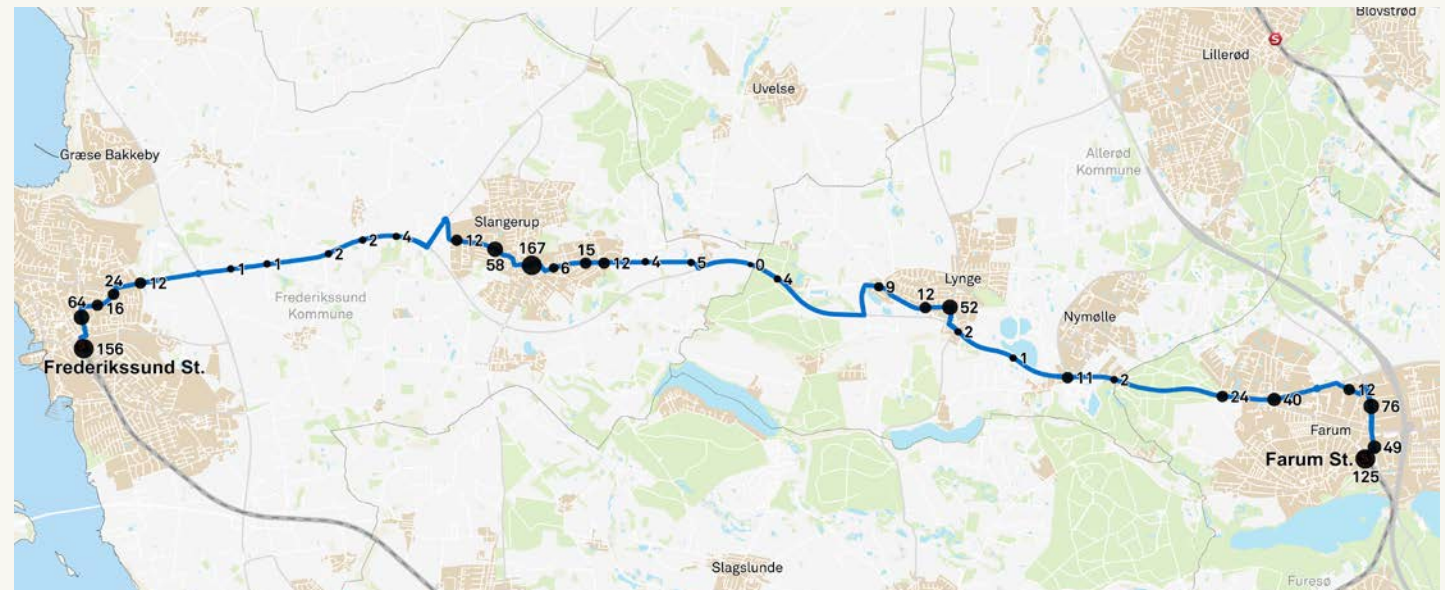
Af Figur 52 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 17 % i perioden.

Af Figur 53 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 310R for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 30-60 min. (uden for myldretiden) Hvert 30. min. (myldretiden)
Passagerer	0,3 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	6,6 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	43 %
Tilskud pr. passagerer	21,3 kr.



Figur 52 Antal passagerer pr. år for linje 310R fra 2017 til 2024.



Figur 53 Antal passagerer pr. stoppested for linje 310R for en gennemsnitshverdag i 2023.

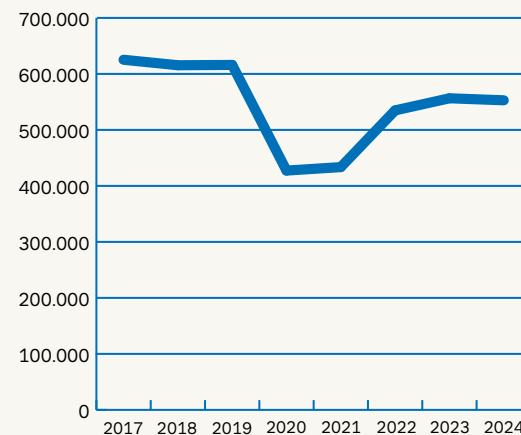
Linje 320R Helsinge St. - Frederikssund St.

Det regionale formål med linje 320R er at forbinde byerne mellem Helsinge og Frederikssund. Linjen betjener således byerne Ølsted, Kregme, Frederiksværk og Ramløse, hvor der desuden kan opnås korrespondancer til lokalbanen til Hillerød eller Hundested. I Helsinge er det ligeledes muligt at opnå forbindelse til Tisvildeleje og fra Frederikssund med S-toget.

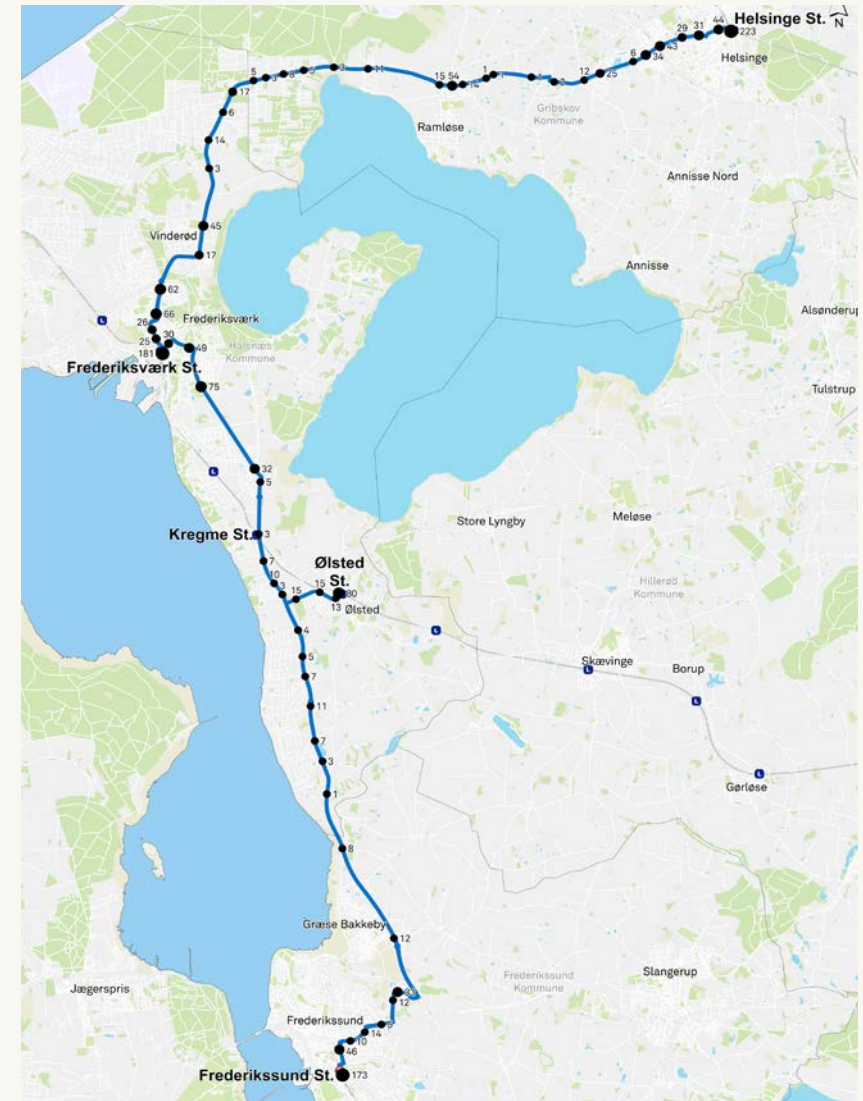
Af Figur 54 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 12 % i perioden.

Af Figur 55 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 320R for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 30-60 min. (uden for myldretiden) Hvert 30. min. (myldretiden)
Passagerer	0,5 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	11,8 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	42 %
Tilskud pr. passagerer	21,5 kr.



Figur 54 Antal passagerer pr. år for linje 320R fra 2017 til 2024.



Figur 55 Antal passagerer pr. stoppested for linje 320R for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linje 375R Hillerød St. - Hørsholmhallen

Linje 375R betjener en række erhvervsområder i Hillerød ved at binde dem sammen med Hørsholm og Kystbanen. Langs linjeføringen findes bl.a. Nordsjællands Hospital, Regionsgården og ATP, hvorfra man kan opnå forbindelse til og fra Rungsted Kyst St. (Kystbanen) og Hillerød St. (Lokaltog og S-tog).

Buslinjen samfinansieres med Hørsholm Kommune, der finansierer, at buslinjen har mere lokal betjening i Hørsholm Kommune.

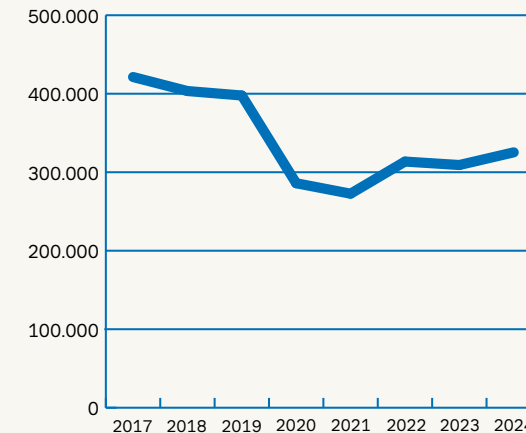
Af Figur 56 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 23 % i perioden.

Af Figur 57 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 375R for en gennemsnitshverdag i 2023. Den del af ruten, som Hørsholm Kommune finansierer, er markeret med rødstiplet.

Nyt Hospital Nordsjælland forventes at åbne ultimo 2026. I forbindelse med åbningen omlægges linjen til at betjene det nye hospital og Favrholm St.

Den nye linjeføring kan ses i Figur 57 markeret med rosa. Linjeføringen markeret med gråt i Figur 57 viser den del, der falder bort.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden og Hørsholm Kommune
Frekvens i dagtimerne	Hvert 30-60 min. (uden for myldretiden) Hvert 30. min. (myldretiden)
Passagerer	0,2 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	6,0 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad	40 %
Tilskud pr. passagerer	26,1 kr.



Figur 56 Antal passagerer pr. år for linje 375R fra 2017 til 2024



Linje 380R Hillerød St. - Helsingør St.

Formålet med linje 380R er at binde de mindre bysamfund mellem Helsingør og Hillerød sammen, og skabe forbindelse til lokalbanen samt S-tog i Hillerød. Det drejer sig primært om byerne Tulstrup, Alsønderup, Nejede og Anisse Nord.

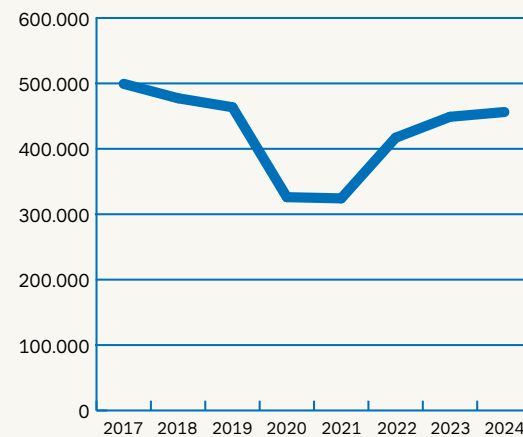
Linjen tjener dog også mere lokale formål, bl.a. ved at betjene Hillerød Vest Skolen, Gribskov Rådhus og en række mindre erhvervsområder i de to byer.

Buslinjen samfinansieres med Hillerød og Gribskov Kommuner. Kommunernes medfinansiering opretholder linjens halvtimesdrift i dagtimerne.

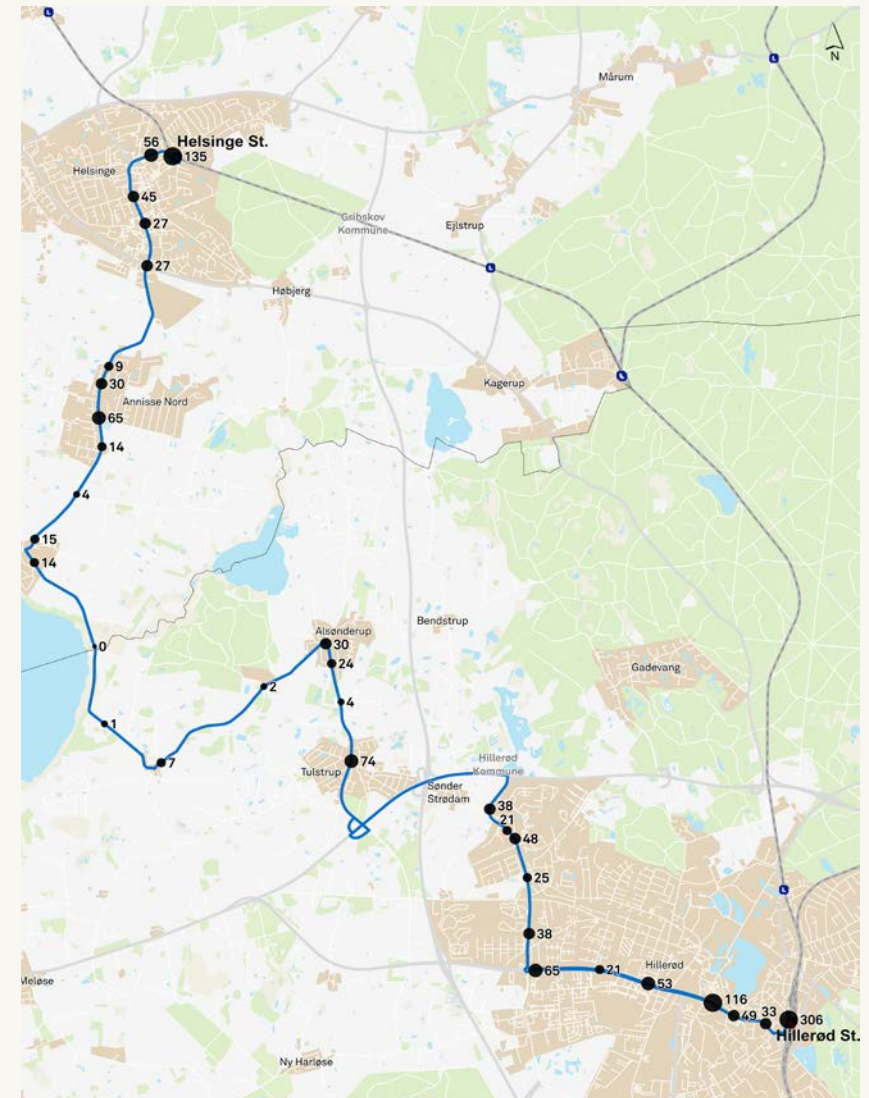
Af Figur 58 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 9 % i perioden.

Af Figur 59 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 380R for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden og Hillerød og Gribskov Kommuner
Frekvens i dagtimerne	Hvert 30-60 min. (uden for myldretiden) Hvert 30. min. (myldretiden)
Passagerer	0,4 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	3,9 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	57 %
Tilskud pr. passagerer	10,0 kr



Figur 58 Antal passagerer pr. år for linje 380R fra 2017 til 2024



Figur 59 Antal passagerer pr. stoppested for 380R for en gennemsnitshverdag i 2023.

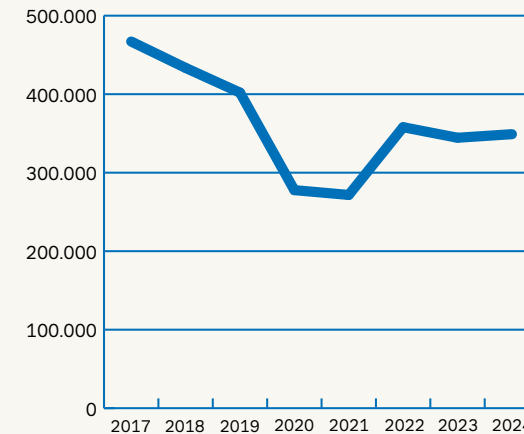
Linje 390R Helsingør St. - Helsinge St.

390R betjener områder mellem Helsingør og Helsingør, som ikke kan benytte sig af lokaltog. Det drejer sig primært om byerne Græsted, Esrum, Tikøb, Gurre og Spidsbjerg. I Helsingør og Helsingør betjenes desuden en række mindre erhvervsområder samt kystbaneforbindelse i Helsingør.

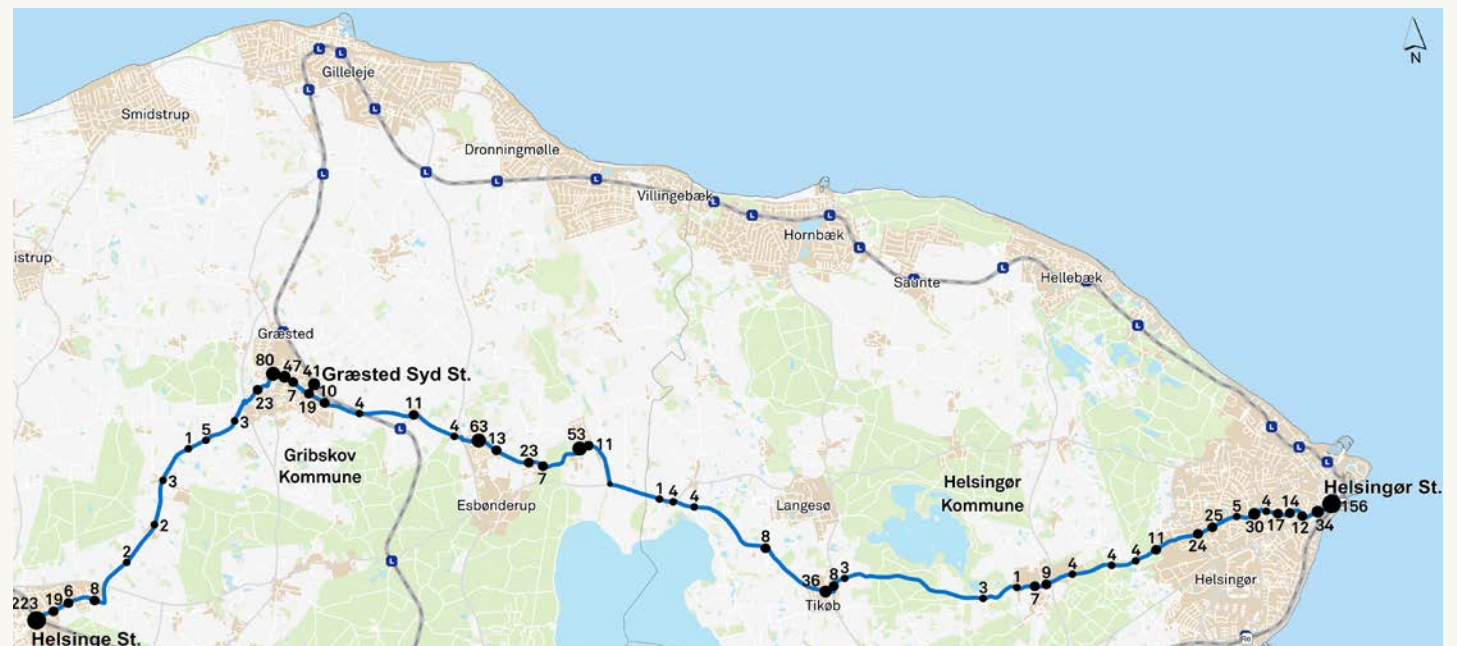
Af Figur 60 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 25 % i perioden.

Af Figur 61 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 390R for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert 30-60 min. (uden for myldretiden) Hvert 30. min. (i myldretiden)
Passagerer	0,4 mio. passagerer om året
Årligt tilskud	10,2 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad	37 %
Tilskud pr. passagerer	29,1 kr.



Figur 60 Antal passagerer pr. år for linje 390R fra 2017 til 2024



Figur 61 Antal passagerer pr. stoppested for linje 390R for en gennemsnitshverdag i 2023.

Linje 22 Husum Torv – Glostrup St.

Buslinjen er en tværkommunal lokal linje. Regionen finansierer en styrket betjening mellem Glostrup St. og Hvidovre St., for at forbedre betjeningen af Hvidovre Hospital.

Buslinjen forbinder hospitalet med S-toget og på sigt også Letbanen. Hvidovre St. er det mest benyttede skiftested for passagerer til og fra Hvidovre Hospital.

Regionens tilskud bidrager til en fordobling af antallet af afgang mellem Glostrup St. og Hvidovre St. fra 3 til 6 afgang i timen på hverdage i tidsrummet 7-17. Den udvidede drift har kørt siden august 2024.

Af Figur 63 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 22 for en gennemsnitshverdag i 2023. Den brunstiplede streg viser den del af strækningen som Regionen medfinansierer.

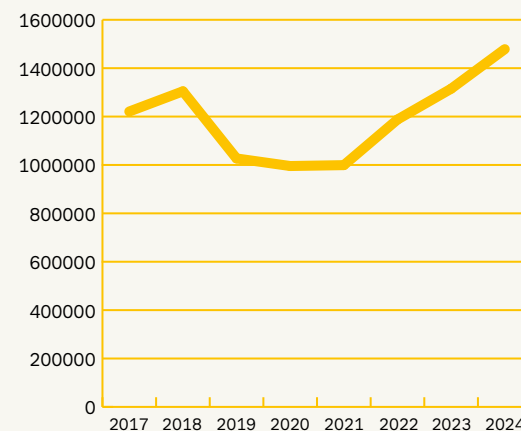
Af Figur 62 ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 21 % i perioden.

Det vurderes for tidligt at evaluere på opgraderingen. I 2024 har der været 142.000 flere passagerer på linjen - på trods af kun at have kørt siden august 2024.

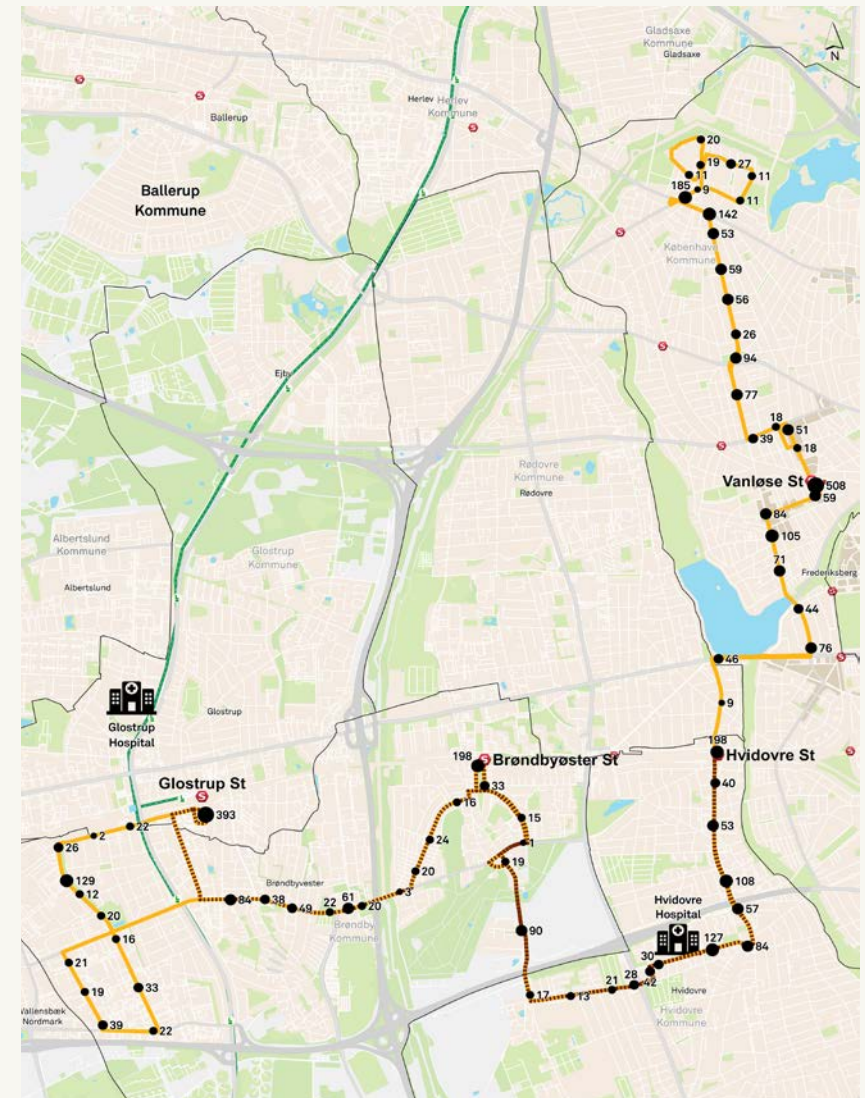
Af Figur 63 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 22 for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Hovedstaden og fem kommuner
Frekvens i dagtimerne	Hvert 10. min. (hvert 20. min. på ikke regionalt finansieret del af ruten)
Passagerer	1,4 mio. (hele linjen)
Årligt tilskud	4 mio. kr. (Region H)
Selvfinansieringsgrad	42 %*
Tilskud pr. passagerer	13,1kr.*

* For linje 22 er tilskud pr. passager og selvfinansieringsgrad for de medfinansierende kommuner, da regionen betaler et fast tilskud pr. år.



Figur 62 Antal passagerer pr. år for linje 22 fra 2017 til 2024



Figur 63 Antal passagerer pr. stoppested for linje 22 for en gennemsnitshverdag i 2023. Den del af ruten, som Regionen medfinansierer, er markeret med brun.

Linje 123 Glostrup St. – Roskilde St.

Linje 123 er en tværregional linje som finansieres sammen med Region Sjælland.

Linje 123 forbinder en række bolig- og erhvervsområder langs Roskildevej med stationerne: Roskilde, Trekroner, Hedehusene, Høje Taastrup, Taastrup og Glostrup.

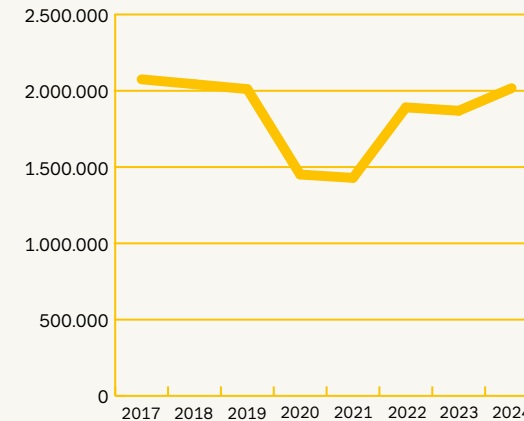
Derudover betjener linjen Ro's Torv i Roskilde og City 2 i Høje Taastrup.

Figur 64 Antal passagerer pr. år for linje 123 fra 2017 til 2024. Passagererne er det samlede antal passagerer for Region Hovedstaden og Sjælland. ses passagerudviklingen for buslinjen fra 2017 til 2024. Antallet af passagerer er faldet med 3 % i perioden.

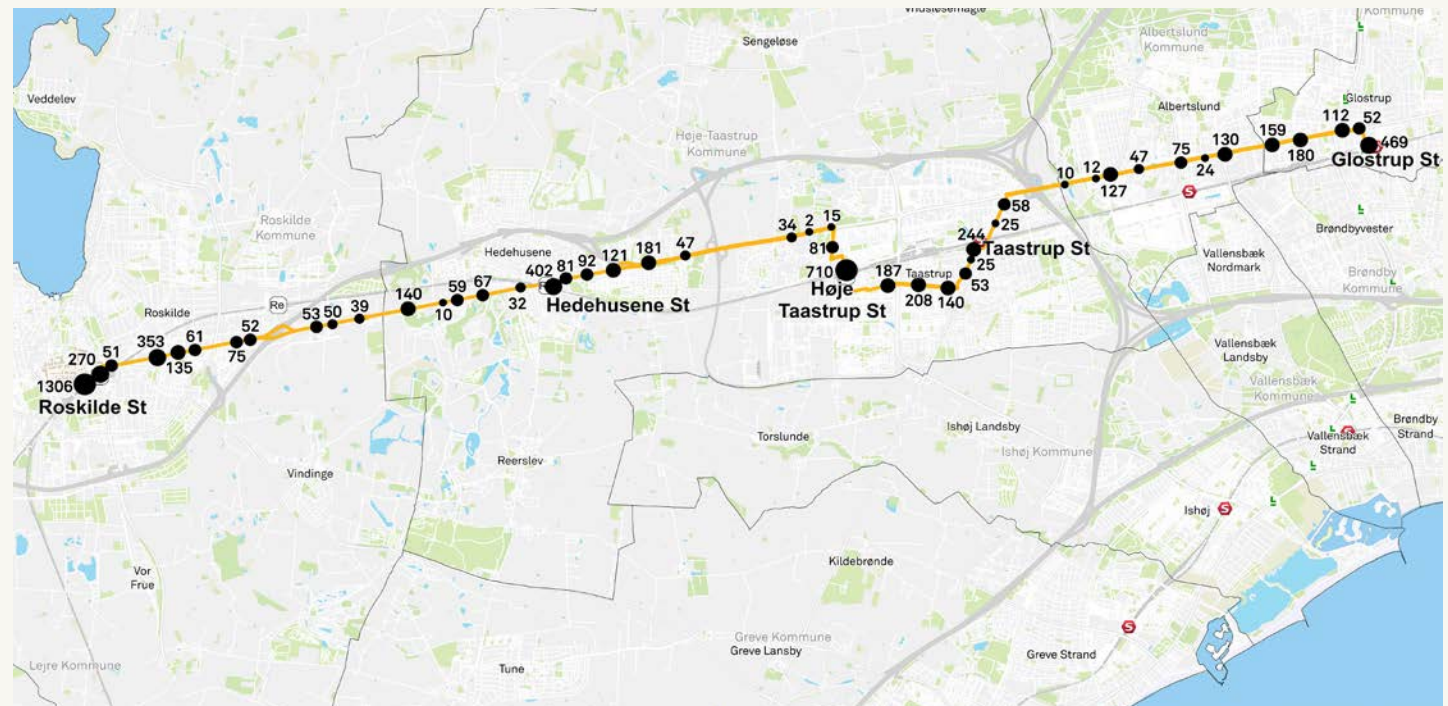
Kommunerne har arbejdet med byudvikling langs linjen, og det kan være en forklaring på at passagertallet næsten er tilbage på 2 mio. om året, som det var i 2017.

Af Figur 65 ses antallet af passagerer pr. stoppested for linje 123 for en gennemsnitshverdag i 2023.

	2024
Finansieres af	Region Sjælland og Region Hovedstaden
Frekvens i dagtimerne	Hvert kvarter
Passagerer	2 mio. passagerer om året (Region H + S)
Årligt tilskud	2,5 mio. kr. (Region H)
Selvfinansierungsgrad	87 %
Tilskud pr. passagerer	2,1 kr.



Figur 64 Antal passagerer pr. år for linje 123 fra 2017 til 2024. Passagererne er det samlede antal passagerer for Region Hovedstaden og Sjælland.



Figur 65 tal passagerer pr. stoppested for linje 123 for en gennemsnitshverdag i 2023.



Bilag 3

Regionalt tilskud pr. kommune

Disse otte kort viser kommunerne i Region Hovedstaden og hvor meget Region Hovedstaden anvender af midler i de pågældende kommuner – i forhold til tilskud i mio. kr., antal køreplanstimer, tilskud pr. indbygger samt i forhold til hvor meget kommunen selv anvender på kollektiv transport. Tallene bygger på Region Hovedstadens budget 2024 2. behandling.

I denne henseende er det vigtigt at påpege, at kortene ikke medtager, hvor meget DSB anvender i de pågældende kommuner. Tilskuddet kan derved synes højt i de nordsjællandske kommuner, hvor DSB ikke kører. Omvendt kan tilskuddet synes lavt hvor S-toget, Kystbanen, regionaltogstrafikken og metroen kører.

For linje 22 betales et fast beløb på 4 mio. kr. om året til ekstra drift på linjen og af tekniske årsager udregnes, der ikke et regionalt timetal for buslinjen i Movias budgetter og regnskaber. Det regionale økonomiske tilskud og timeforbrug i Hvidovre, Brøndby og Glostrup, er derfor reelt højere end angivet i de otte kort.



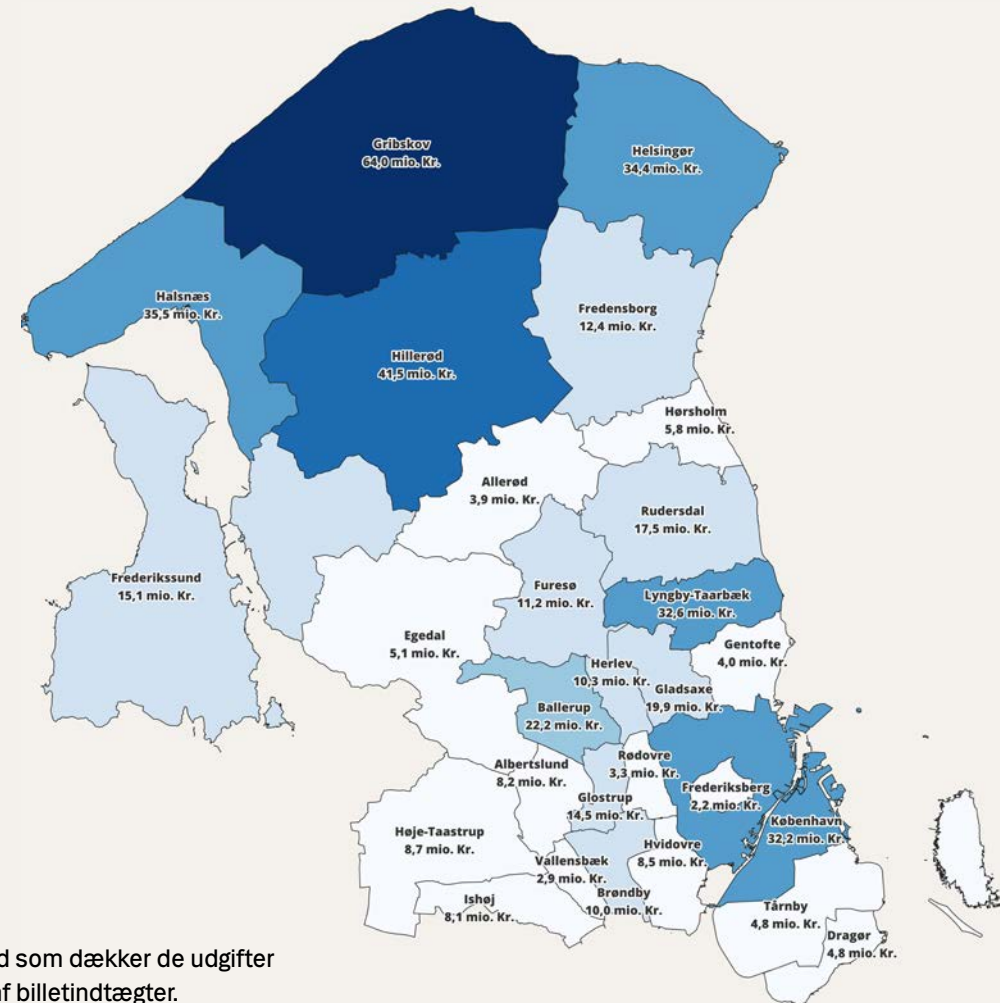
Regionalt tilskud til kollektiv trafik



Kommune	Total	Bus	Lokaltog
Albertslund	8,2 mio. kr.	8,2 mio. kr.	-
Allerød	3,9 mio. kr.	3,9 mio. kr.	-
Ballerup	22,2 mio. kr.	22,2 mio. kr.	-
Brøndby	10,0 mio. kr.	10,0 mio. kr.	-
Dragør	4,8 mio. kr.	4,8 mio. kr.	-
Egedal	5,1 mio. kr.	5,1 mio. kr.	-
Fredensborg	12,4 mio. kr.	3,2 mio. kr.	9,2 mio. kr.
Frederiksberg	2,2 mio. kr.	2,2 mio. kr.	-
Frederikssund	15,1 mio. kr.	15,1 mio. kr.	-
Furesø	11,2 mio. kr.	11,2 mio. kr.	-
Gentofte	4,0 mio. kr.	2,6 mio. kr.	1,4 mio. kr.
Gladsaxe	19,9 mio. kr.	19,9 mio. kr.	-
Glostrup	14,5 mio. kr.	14,5 mio. kr.	-
Gribskov	64,0 mio. kr.	10,4 mio. kr.	53,7 mio. kr.
Halsnæs	35,5 mio. kr.	7,0 mio. kr.	28,5 mio. kr.
Helsingør	34,4 mio. kr.	5,9 mio. kr.	28,5 mio. kr.
Herlev	10,3 mio. kr.	10,3 mio. kr.	-
Hillerød	41,5 mio. kr.	13,8 mio. kr.	27,8 mio. kr.
Hvidovre	8,5 mio. kr.	8,5 mio. kr.	-
Høje-Taastrup	8,7 mio. kr.	8,7 mio. kr.	-
Hørsholm	5,8 mio. kr.	5,8 mio. kr.	-
Ishøj	8,1 mio. kr.	8,1 mio. kr.	-
København	32,2 mio. kr.	32,2 mio. kr.	-
Lyngby-Taarbæk	32,6 mio. kr.	16,2 mio. kr.	16,4 mio. kr.
Rudersdal	17,5 mio. kr.	12,5 mio. kr.	5,0 mio. kr.
Rødovre	3,3 mio. kr.	3,3 mio. kr.	-
Tårnby	4,8 mio. kr.	4,8 mio. kr.	-
Vallensbæk	2,9 mio. kr.	2,9 mio. kr.	-

Kort 1

Regionalt tilskud:



Tilskud

Årligt økonomisk tilskud som dækker de udgifter som ikke kan dækkes af billetindtægter.

Tilskuddet er fordelt på kommuner ud fra antallet af timer der køres i de respektive kommuner.

Tilskuddet er fra Movias kommune- og regionsspecifikke opgørelser for budget 2024 2. behandling.

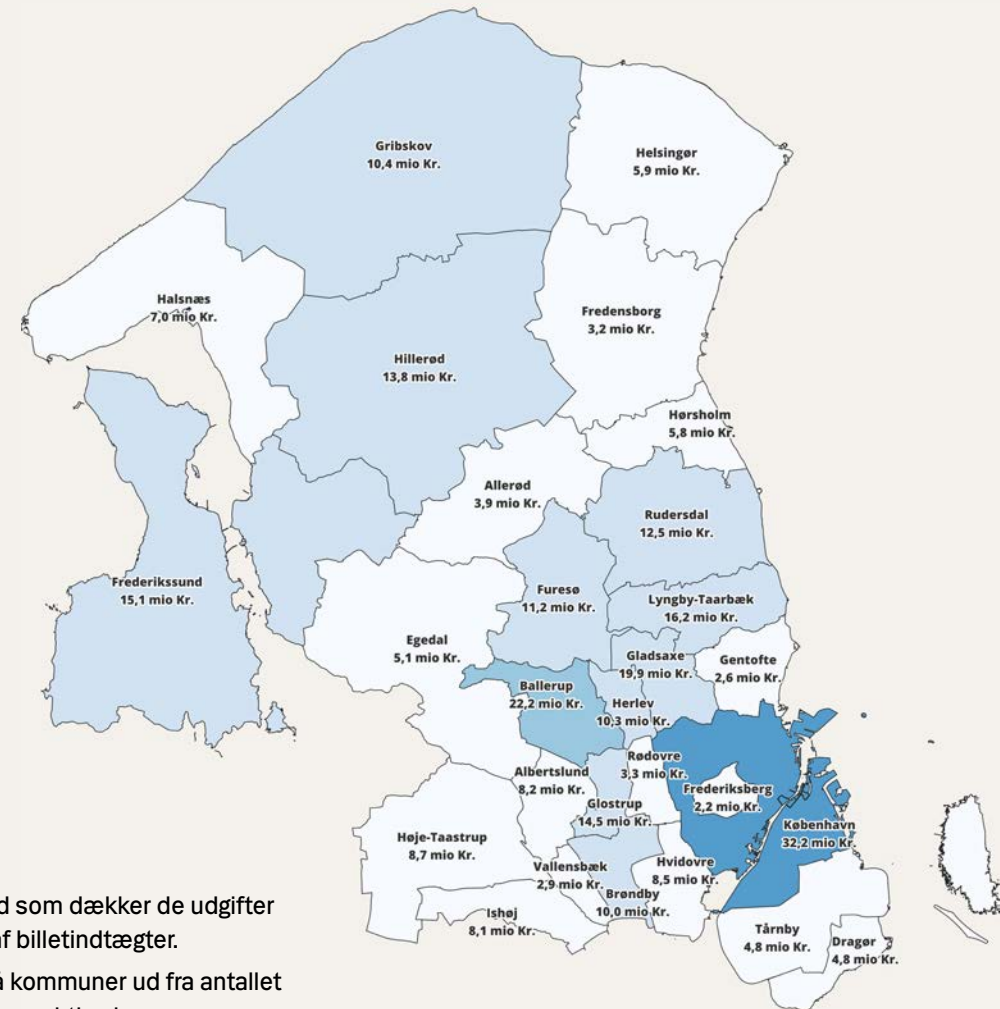
Regionalt tilskud til kollektiv trafik



Kommune	Total	Bus	Lokaltog
Albertslund	8,2 mio. kr.	8,2 mio. kr.	-
Allerød	3,9 mio. kr.	3,9 mio. kr.	-
Ballerup	22,2 mio. kr.	22,2 mio. kr.	-
Brøndby	10,0 mio. kr.	10,0 mio. kr.	-
Dragør	4,8 mio. kr.	4,8 mio. kr.	-
Egedal	5,1 mio. kr.	5,1 mio. kr.	-
Fredensborg	12,4 mio. kr.	3,2 mio. kr.	9,2 mio. kr.
Frederiksberg	2,2 mio. kr.	2,2 mio. kr.	-
Frederikssund	15,1 mio. kr.	15,1 mio. kr.	-
Furesø	11,2 mio. kr.	11,2 mio. kr.	-
Gentofte	4,0 mio. kr.	2,6 mio. kr.	1,4 mio. kr.
Gladsaxe	19,9 mio. kr.	19,9 mio. kr.	-
Glostrup	14,5 mio. kr.	14,5 mio. kr.	-
Gribskov	64,0 mio. kr.	10,4 mio. kr.	53,7 mio. kr.
Halsnæs	35,5 mio. kr.	7,0 mio. kr.	28,5 mio. kr.
Helsingør	34,4 mio. kr.	5,9 mio. kr.	28,5 mio. kr.
Herlev	10,3 mio. kr.	10,3 mio. kr.	-
Hillerød	41,5 mio. kr.	13,8 mio. kr.	27,8 mio. kr.
Hvidovre	8,5 mio. kr.	8,5 mio. kr.	-
Høje-Taastrup	8,7 mio. kr.	8,7 mio. kr.	-
Hørsholm	5,8 mio. kr.	5,8 mio. kr.	-
Ishøj	8,1 mio. kr.	8,1 mio. kr.	-
København	32,2 mio. kr.	32,2 mio. kr.	-
Lyngby-Taarbæk	32,6 mio. kr.	16,2 mio. kr.	16,4 mio. kr.
Rudersdal	17,5 mio. kr.	12,5 mio. kr.	5,0 mio. kr.
Rødovre	3,3 mio. kr.	3,3 mio. kr.	-
Tårnby	4,8 mio. kr.	4,8 mio. kr.	-
Vallensbæk	2,9 mio. kr.	2,9 mio. kr.	-

Kort 2

Regionalt tilskud:



Tilskud

Årligt økonomisk tilskud som dækker de udgifter som ikke kan dækkes af billetindtægter.

Tilskuddet er fordelt på kommuner ud fra antallet af timer der køres i de respektive kommuner.

Tilskuddet er fra Movias kommune- og regionsspecifikke opgørelser for budget 2024 2. behandling.

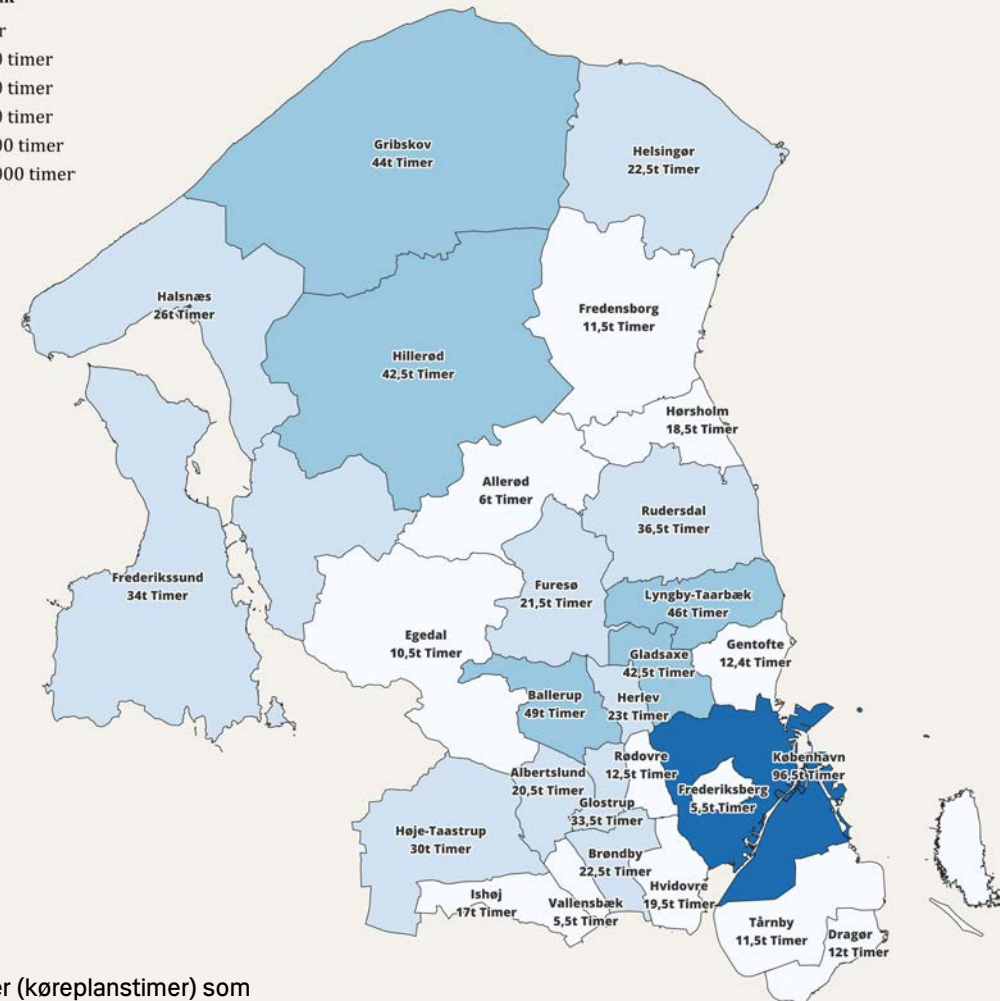
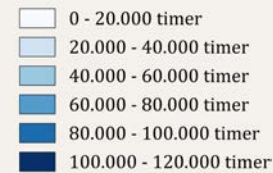
Regionalt tilskud til kollektiv trafik



Kommune	Total	Bus-timer	Lokaltog
Albertslund	20.500 timer	20.500 timer	-
Allerød	6.000 timer	6.000 timer	-
Ballerup	49.000 timer	49.000 timer	-
Brøndby	22.500 timer	22.500 timer	-
Dragør	12.000 timer	12.000 timer	-
Egedal	10.500 timer	10.500 timer	-
Fredensborg	11.500 timer	7.500 timer	4.500 timer
Frederiksberg	5.500 timer	5.500 timer	-
Frederikssund	34.000 timer	34.000 timer	-
Furesø	21.500 timer	21.500 timer	-
Gentofte	12.500 timer	12.000 timer	500 timer
Gladsaxe	42.500 timer	42.500 timer	-
Glostrup	33.500 timer	33.500 timer	-
Gribskov	44.000 timer	18.500 timer	25.000 timer
Halsnæs	26.000 timer	12.500 timer	13.500 timer
Helsingør	22.500 timer	9.500 timer	13.500 timer
Herlev	23.000 timer	23.000 timer	-
Hillerød	42.500 timer	29.500 timer	13.000 timer
Hvidovre	19.500 timer	19.500 timer	-
Høje-Taastrup	30.000 timer	30.000 timer	-
Hørsholm	18.500 timer	18.500 timer	-
Ishøj	17.000 timer	17.000 timer	-
København	96.500 timer	96.500 timer	-
Lyngby-Taarbæk	46.000 timer	38.000 timer	7.500 timer
Rudersdal	36.500 timer	34.500 timer	2.500 timer
Rødovre	12.500 timer	12.500 timer	-
Tårnby	11.500 timer	11.500 timer	-
Vallensbæk	5.500 timer	5.500 timer	-

Kort 3

Regional kollektiv trafik



Timer

Det samlede antal timer (køreplanstimer) som regionale busser kører i de respektive kommuner.

Timerne er fra Movias kommune- og regionsspecifikke opgørelser for budget 2024 2. behandling.

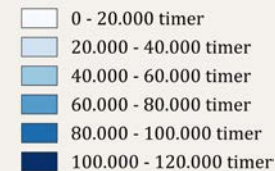
Regionalt tilskud til kollektiv trafik



Kommune	Total	Bus-timer	Lokaltog
Albertslund	20.500 timer	20.500 timer	-
Allerød	6.000 timer	6.000 timer	-
Ballerup	49.000 timer	49.000 timer	-
Brøndby	22.500 timer	22.500 timer	-
Dragør	12.000 timer	12.000 timer	-
Egedal	10.500 timer	10.500 timer	-
Fredensborg	11.500 timer	7.500 timer	4.500 timer
Frederiksberg	5.500 timer	5.500 timer	-
Frederikssund	34.000 timer	34.000 timer	-
Furesø	21.500 timer	21.500 timer	-
Gentofte	12.500 timer	12.000 timer	500 timer
Gladsaxe	42.500 timer	42.500 timer	-
Glostrup	33.500 timer	33.500 timer	-
Gribskov	44.000 timer	18.500 timer	25.000 timer
Halsnæs	26.000 timer	12.500 timer	13.500 timer
Helsingør	22.500 timer	9.500 timer	13.500 timer
Herlev	23.000 timer	23.000 timer	-
Hillerød	42.500 timer	29.500 timer	13.000 timer
Hvidovre	19.500 timer	19.500 timer	-
Høje-Taastrup	30.000 timer	30.000 timer	-
Hørsholm	18.500 timer	18.500 timer	-
Ishøj	17.000 timer	17.000 timer	-
København	96.500 timer	96.500 timer	-
Lyngby-Taarbæk	46.000 timer	38.000 timer	7.500 timer
Rudersdal	36.500 timer	34.500 timer	2.500 timer
Rødovre	12.500 timer	12.500 timer	-
Tårnby	11.500 timer	11.500 timer	-
Vallensbæk	5.500 timer	5.500 timer	-

Kort 4

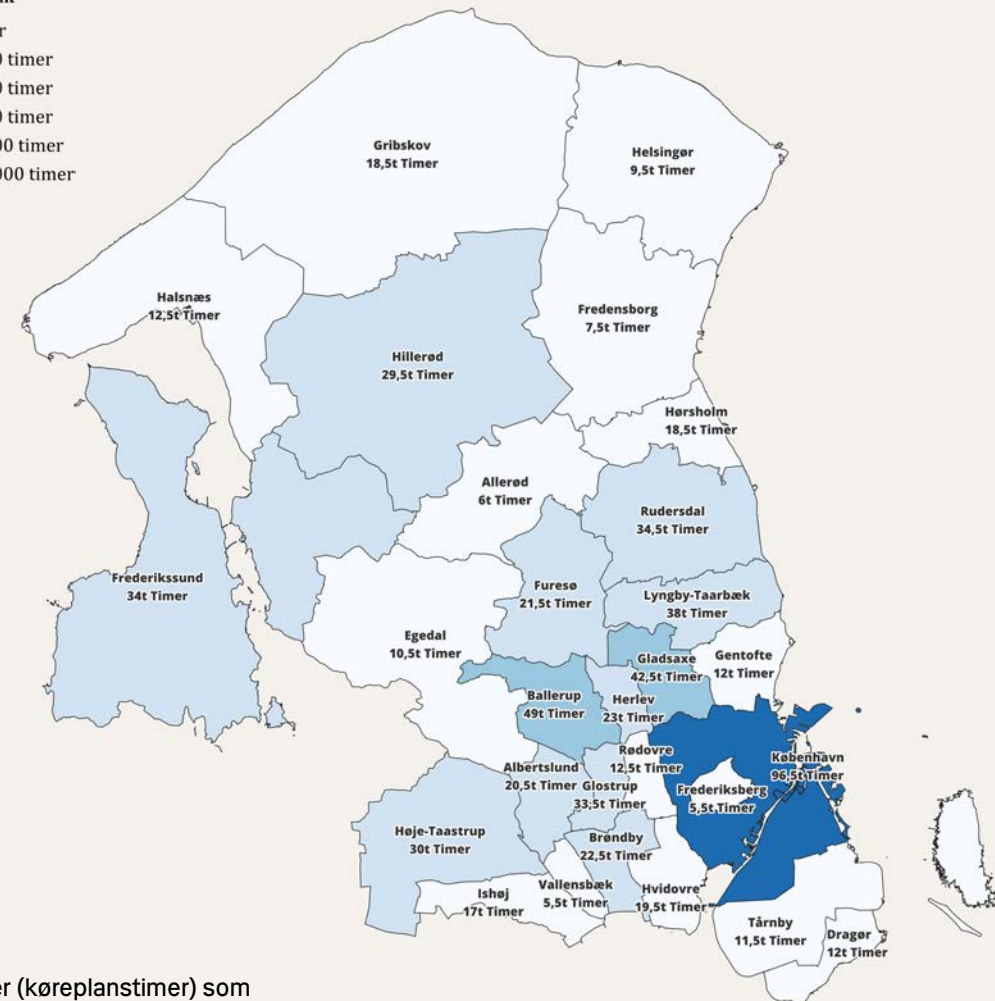
Regional kollektiv trafik



Timer

Det samlede antal timer (køreplanstimer) som regionale busser kører i de respektive kommuner.

Timerne er fra Movias kommune- og regionsspecifikke opgørelser for budget 2024 2. behandling.



Regionalt tilskud pr indbygger

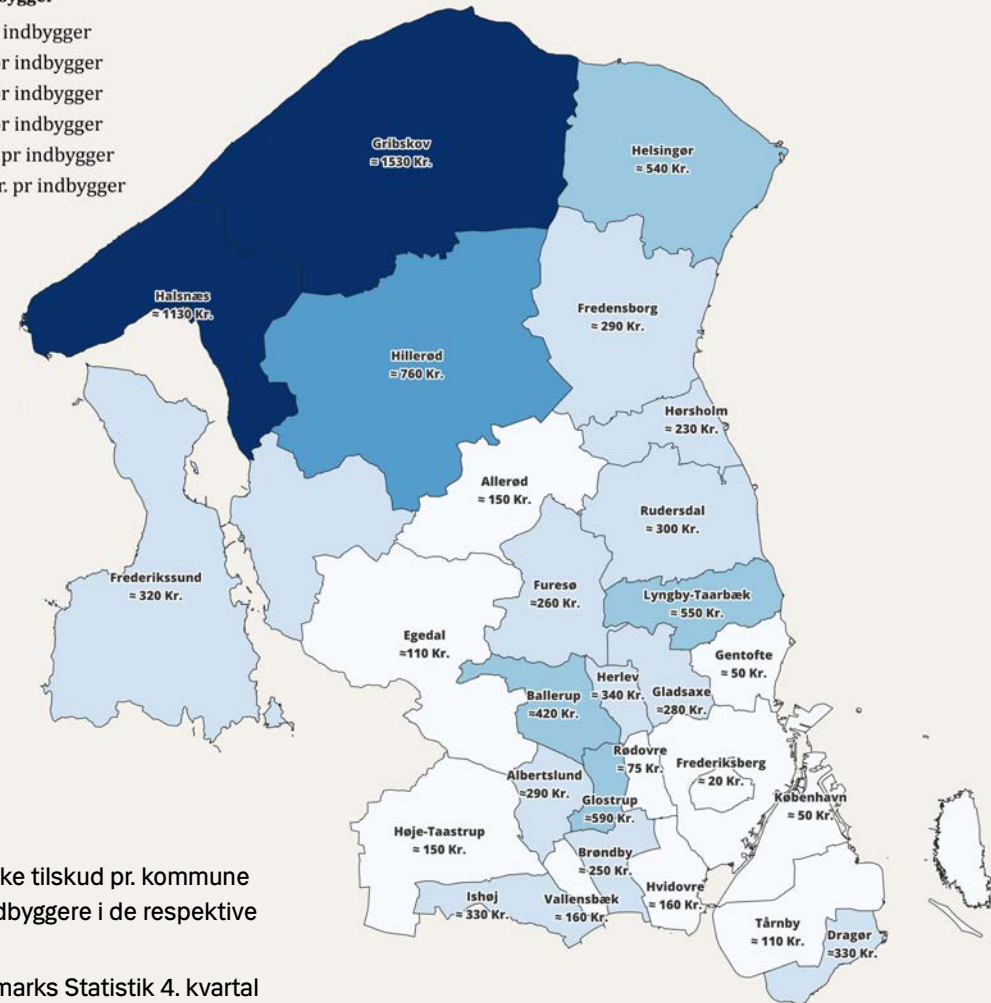


Kommune	Total	Bus	Lokaltog
Albertslund	≈ 290 kr.	≈ 290 kr.	-
Allerød	≈ 150 kr.	≈ 150 kr.	-
Ballerup	≈ 420 kr.	≈ 420 kr.	-
Brøndby	≈ 250 kr.	≈ 250 kr.	-
Dragør	≈ 330 kr.	≈ 330 kr.	-
Egedal	≈ 110 kr.	≈ 110 kr.	-
Fredensborg	≈ 290 kr.	≈ 80 kr.	≈ 220 kr.
Frederiksberg	≈ 20 kr.	≈ 20 kr.	-
Frederikssund	≈ 320 kr.	≈ 320 kr.	-
Furesø	≈ 260 kr.	≈ 260 kr.	-
Gentofte	≈ 50 kr.	≈ 30 kr.	≈ 20 kr.
Gladsaxe	≈ 280 kr.	≈ 280 kr.	-
Glostrup	≈ 590 kr.	≈ 590 kr.	-
Gribskov	≈ 1530 kr.	≈ 250 kr.	≈ 1280 kr.
Halsnæs	≈ 1130 kr.	≈ 220 kr.	≈ 900 kr.
Helsingør	≈ 540 kr.	≈ 90 kr.	≈ 450 kr.
Herlev	≈ 340 kr.	≈ 340 kr.	-
Hillerød	≈ 760 kr.	≈ 250 kr.	≈ 510
Hvidovre	≈ 160 kr.	≈ 160 kr.	-
Høje-Taastrup	≈ 150 kr.	≈ 150 kr.	-
Hørsholm	≈ 230 kr.	≈ 230 kr.	-
Ishøj	≈ 330 kr.	≈ 330 kr.	-
København	≈ 50 kr.	≈ 50 kr.	-
Lyngby-Taarbæk	≈ 550 kr.	≈ 280 kr.	≈ 280 kr.
Rudersdal	≈ 300 kr.	≈ 220 kr.	≈ 90 kr.
Rødovre	≈ 75 kr.	≈ 75 kr.	-
Tårnby	≈ 110 kr.	≈ 110 kr.	-
Vallensbæk	≈ 160 kr.	≈ 160 kr.	-

Kort 5

Samlet tilskud pr indbygger

- 10 - 200 kr. pr indbygger
- 200 - 400 kr. pr indbygger
- 400 - 600 kr. pr indbygger
- 600 - 800 kr. pr indbygger
- 800 - 1000 kr. pr indbygger
- 1000 - 1550 kr. pr indbygger



Tilskud pr. indbygger

Det samlede økonomiske tilskud pr. kommune fordelt på antallet af indbyggere i de respektive kommuner.

Indbyggertal er fra Danmarks Statistik 4. kvartal 2024.

Tilskuddet er fra Movias kommune- og regionsspecifikke opgørelser for budget 2024 2. behandling.

Regionalt tilskud pr indbygger

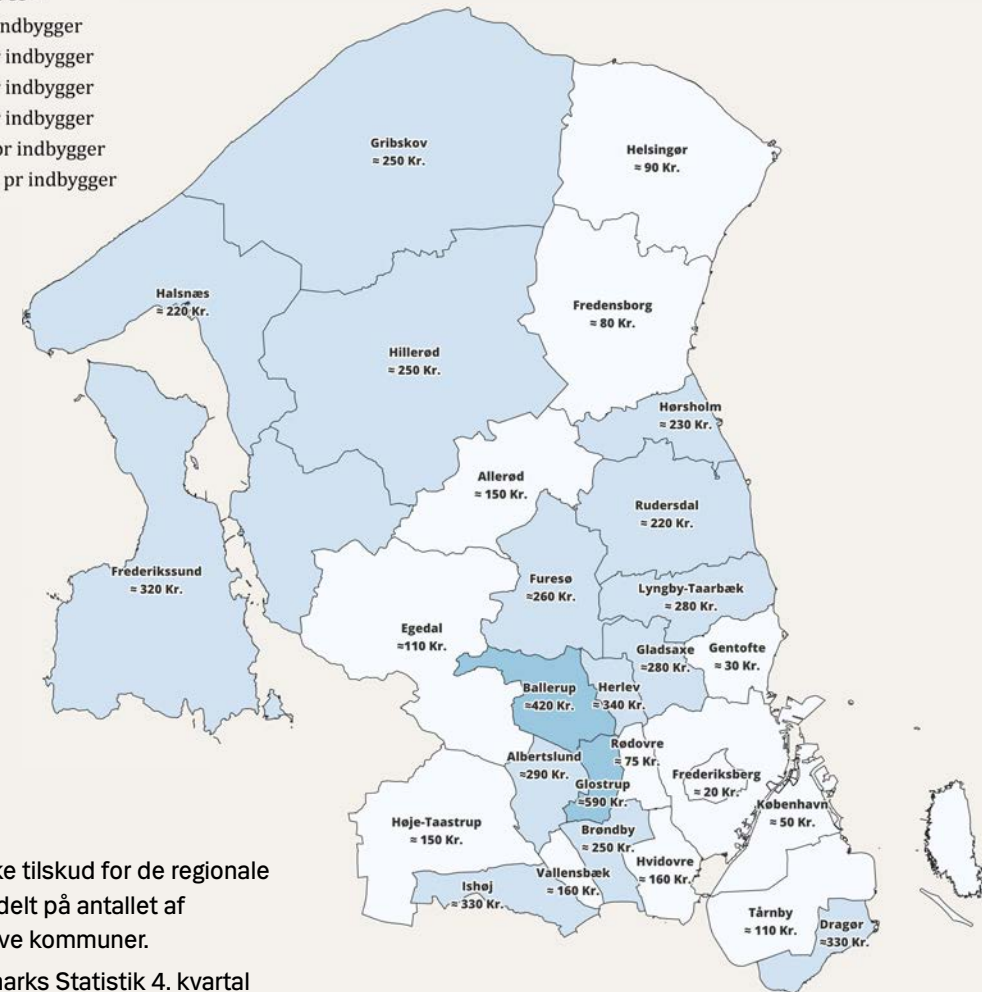


Kommune	Total	Bus	Lokaltog
Albertslund	≈ 290 kr.	≈ 290 kr.	-
Allerød	≈ 150 kr.	≈ 150 kr.	-
Ballerup	≈ 420 kr.	≈ 420 kr.	-
Brøndby	≈ 250 kr.	≈ 250 kr.	-
Dragør	≈ 330 kr.	≈ 330 kr.	-
Egedal	≈ 110 kr.	≈ 110 kr.	-
Fredensborg	≈ 290 kr.	≈ 80 kr.	≈ 220 kr.
Frederiksberg	≈ 20 kr.	≈ 20 kr.	-
Frederikssund	≈ 320 kr.	≈ 320 kr.	-
Furesø	≈ 260 kr.	≈ 260 kr.	-
Gentofte	≈ 50 kr.	≈ 30 kr.	≈ 20 kr.
Gladsaxe	≈ 280 kr.	≈ 280 kr.	-
Glostrup	≈ 590 kr.	≈ 590 kr.	-
Gribskov	≈ 1530 kr.	≈ 250 kr.	≈ 1280 kr.
Halsnæs	≈ 1130 kr.	≈ 220 kr.	≈ 900 kr.
Helsingør	≈ 540 kr.	≈ 90 kr.	≈ 450 kr.
Herlev	≈ 340 kr.	≈ 340 kr.	-
Hillerød	≈ 760 kr.	≈ 250 kr.	≈ 510
Hvidovre	≈ 160 kr.	≈ 160 kr.	-
Høje-Taastrup	≈ 150 kr.	≈ 150 kr.	-
Hørsholm	≈ 230 kr.	≈ 230 kr.	-
Ishøj	≈ 330 kr.	≈ 330 kr.	-
København	≈ 50 kr.	≈ 50 kr.	-
Lyngby-Taarbæk	≈ 550 kr.	≈ 280 kr.	≈ 280 kr.
Rudersdal	≈ 300 kr.	≈ 220 kr.	≈ 90 kr.
Rødovre	≈ 75 kr.	≈ 75 kr.	-
Tårnby	≈ 110 kr.	≈ 110 kr.	-
Vallensbæk	≈ 160 kr.	≈ 160 kr.	-

Kort 6

Samlet tilskud pr indbygger

- 10 - 200 kr. pr indbygger
- 200 - 400 kr. pr indbygger
- 400 - 600 kr. pr indbygger
- 600 - 800 kr. pr indbygger
- 800 - 1000 kr. pr indbygger
- 1000 - 1550 kr. pr indbygger



Tilskud pr. indbygger

Det samlede økonomiske tilskud for de regionale busser pr. kommune fordelt på antallet af indbyggere i de respektive kommuner.

Indbyggertal er fra Danmarks Statistik 4. kvartal 2024.

Tilskuddet er fra Movias kommune- og regionsspecifikke opgørelser for budget 2024 2. behandling.

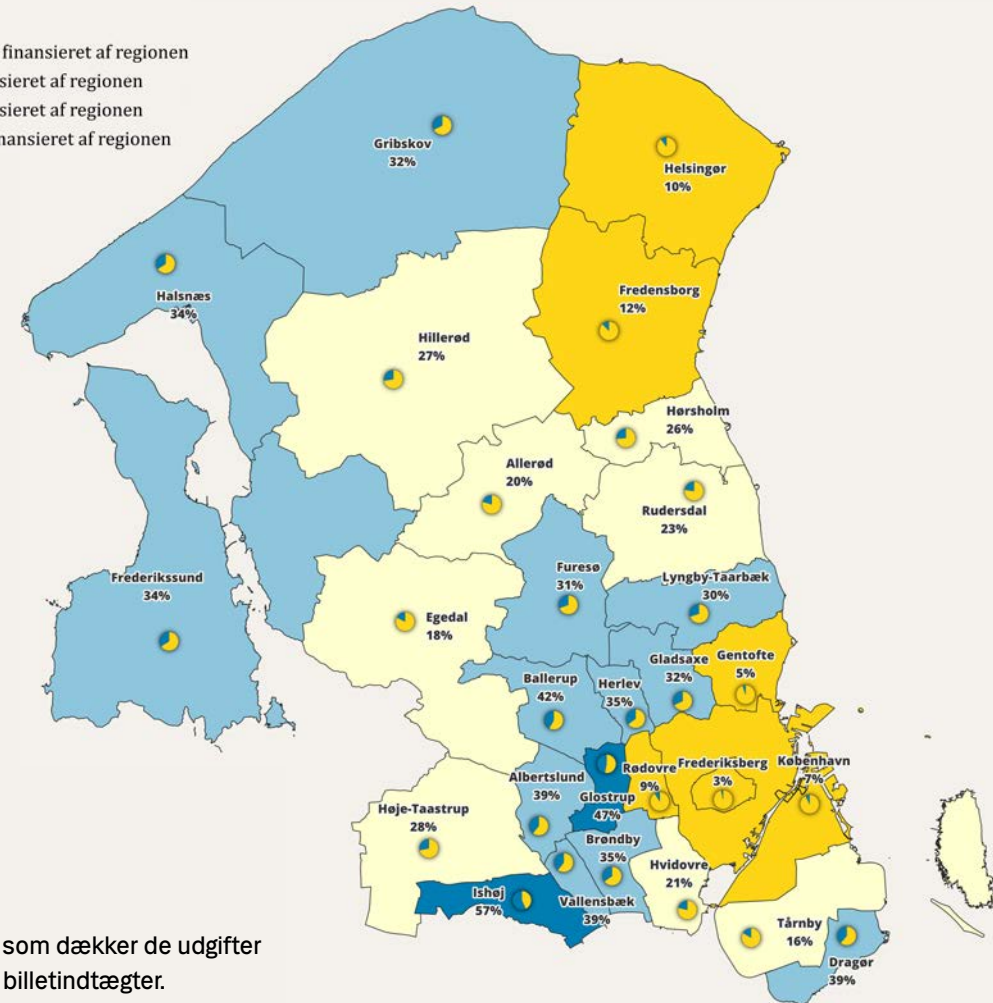
Regionalt og kommunalt tilskud til bustrafik

Kommune	Regionalt tilskud	Kommunalt tilskud
Albertslund	8,2 mio. kr. (39%)	12,8 mio. kr. (61%)
Allerød	3,9 mio. kr. (20%)	15,4 mio. kr. (80%)
Ballerup	22, mio. kr. (42%)	30,8 mio. kr. (58%)
Brøndby	10,0 mio. kr. (35%)	18,9 mio. kr. (65%)
Dragør	4,8 mio. kr. (39%)	7,7 mio. kr. (61%)
Egedal	5,1 mio. kr. (18%)	23,6 mio. kr. (82%)
Fredensborg	3,2 mio. kr. (12%)	22,9 mio. kr. (88%)
Frederiksberg	2,2 mio. kr. (3%)	60,6 mio. kr. (97%)
Frederikssund	15,1 mio. kr. (34%)	29,3 mio. kr. (66%)
Furesø	11,2 mio. kr. (31%)	25,4 mio. kr. (69%)
Gentofte	2,6 mio. kr. (5%)	46,7 mio. kr. (95%)
Gladsaxe	19,9 mio. kr. (32%)	42,0 mio. kr. (68%)
Glostrup	14,5 mio. kr. (47%)	16,2 mio. kr. (53%)
Gribskov	10,4 mio. kr. (32%)	21,8 mio. kr. (68%)
Halsnæs	7,0 mio. kr. (34%)	13,6 mio. kr. (66%)
Helsingør	5,9 mio. kr. (10%)	50,5 mio. kr. (90%)
Herlev	10,3 mio. kr. (35%)	18,9 mio. kr. (65%)
Hillerød	13,8 mio. kr. (27%)	36,6 mio. kr. (73%)
Hvidovre	8,5 mio. kr. (21%)	31,4 mio. kr. (79%)
Høje-Taastrup	8,7 mio. kr. (28%)	22,2 mio. kr. (72%)
Hørsholm	5,8 mio. kr. (26%)	16,2 mio. kr. (74%)
Ishøj	8,1 mio. kr. (57%)	6,1 mio. kr. (43%)
København	32,2 mio. kr. (7%)	413,0 mio. kr. (93%)
Lyngby-Taarbæk	16,2 mio. kr. (30%)	37,8 mio. kr. (70%)
Rudersdal	12,5 mio. kr. (23%)	42,0 mio. kr. (77%)
Rødovre	3,3 mio. kr. (9%)	32,7 mio. kr. (91%)
Tårnby	4,8 mio. kr. (16%)	24,4 mio. kr. (84%)
Vallensbæk	2,9 mio. kr. (39%)	4,5 mio. kr. (61%)

Kort 7

Tilskud til bustrafik

- Mindre end 15% finansieret af regionen
- 15% - 30% finansieret af regionen
- 30% - 45% finansieret af regionen
- Mere end 45% finansieret af regionen



Tilskud

Årligt økonomisk tilskud som dækker de udgifter som ikke kan dækkes af billetindtægter.

Her opdelt på de regionale og kommunale tilskud.

Tilskuddet er fra Movias kommune- og regionsspecifikke opgørelser for budget 2024 2. behandling.

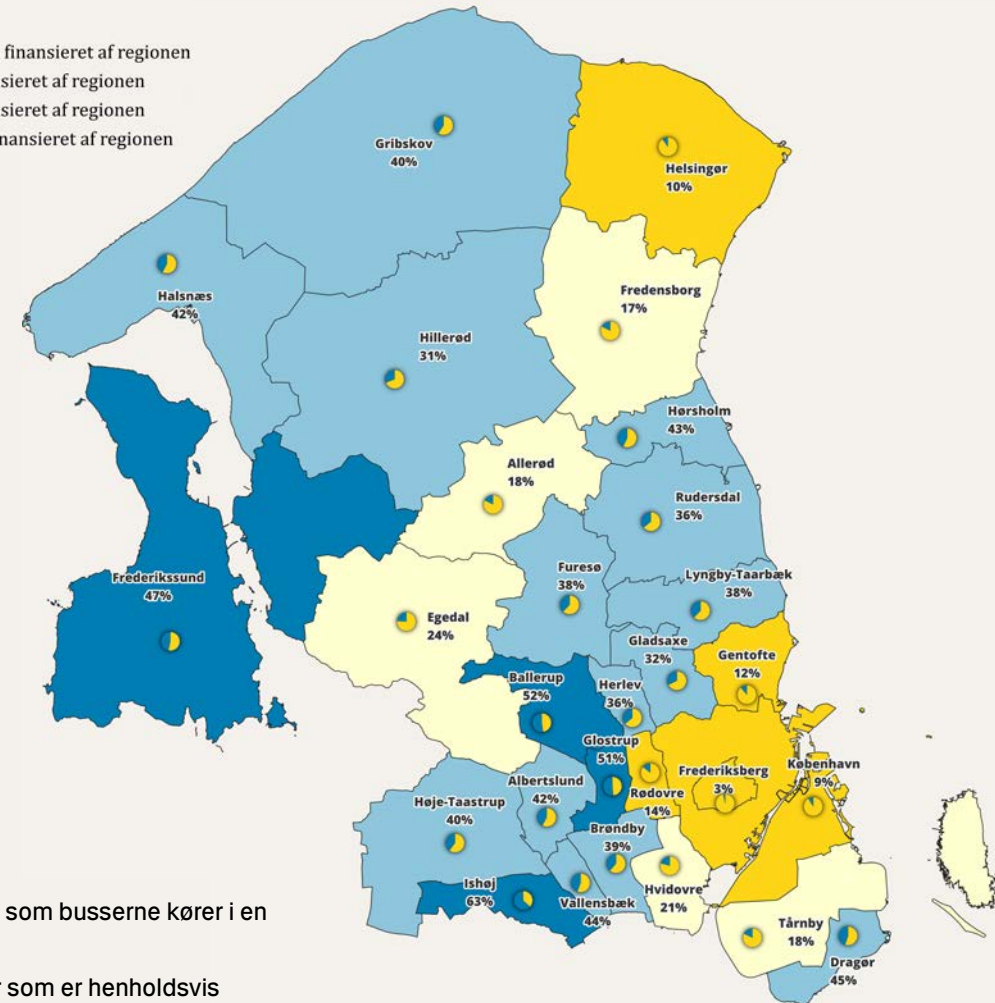
Regionalt og kommunalt tilskud til busstrafik

Kommune	Regionale bus-timer	Kommunale bus-timer
Albertslund	20.500 timer (42%)	28.000 timer (58%)
Allerød	6.000 timer (18%)	27.000 timer (82%)
Ballerup	49.000 timer (52%)	45.000 timer (48%)
Brøndby	22.500 timer (39%)	36.000 timer (61%)
Dragør	12.000 timer (45%)	14.500 timer (55%)
Egedal	10.500 timer (24%)	34.500 timer (76%)
Fredensborg	7.500 timer (17%)	35.000 timer (83%)
Frederiksberg	5.500 timer (3%)	154.000 timer (97%)
Frederikssund	34.000 timer (47%)	38.500 timer (53%)
Furesø	21.500 timer (38%)	35.000 timer (62%)
Gentofte	12.000 timer (12%)	90.500 timer (88%)
Gladsaxe	42.500 timer (32%)	89.500 timer (68%)
Glostrup	33.500 timer (51%)	32.000 timer (49%)
Gribskov	19.000 timer (40%)	28.000 timer (60%)
Halsnæs	12.500 timer (42%)	17.500 timer (58%)
Helsingør	9.500 timer (10%)	84.000 timer (90%)
Herlev	23.000 timer (36%)	40.500 timer (64%)
Hillerød	29.500 timer (31%)	65.500 timer (69%)
Hvidovre	19.500 timer (21%)	74.000 timer (79%)
Høje-Taastrup	30.000 timer (40%)	45.500 timer (60%)
Hørsholm	18.500 timer (43%)	25.000 timer (57%)
Ishøj	17.000 timer (63%)	10.000 timer (37%)
København	96.500 timer (9%)	979.500 timer (91%)
Lyngby-Taarbæk	38.000 timer (38%)	63.000 timer (62%)
Rudersdal	34.500 timer (36%)	61.500 timer (64%)
Rødovre	12.500 timer (14%)	72.500 timer (86%)
Tårnby	11.500 timer (18%)	54.000 timer (82%)
Vallensbæk	5.500 timer (44%)	7.000 timer (56%)

Kort 8

Tilskud til busstrafik

- Mindre end 15% finansieret af regionen
- 15% - 30% finansieret af regionen
- 30% - 45% finansieret af regionen
- Mere end 45% finansieret af regionen



Bustimer

Det samlede antal timer som busserne kører i en respektiv kommune.

Her opdelt på de busser som er henholdsvis regionalt og kommunalt finansierede.

Tilskuddet er fra Movias kommune- og regionsspecifikke opgørelser for budget 2024 2. behandling.

