



Attraktivt regionalt net – PIXIUDGAVE

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

Analysen er udarbejdet af Region Hovedstaden i samarbejde med Movia.

Indhold

Baggrund	3
Overordnede tendenser.....	4
Buslinjetyper	5
S-busser	6
E-busser	7
R-busser	8
Gule busser	9
Videre veje.....	10

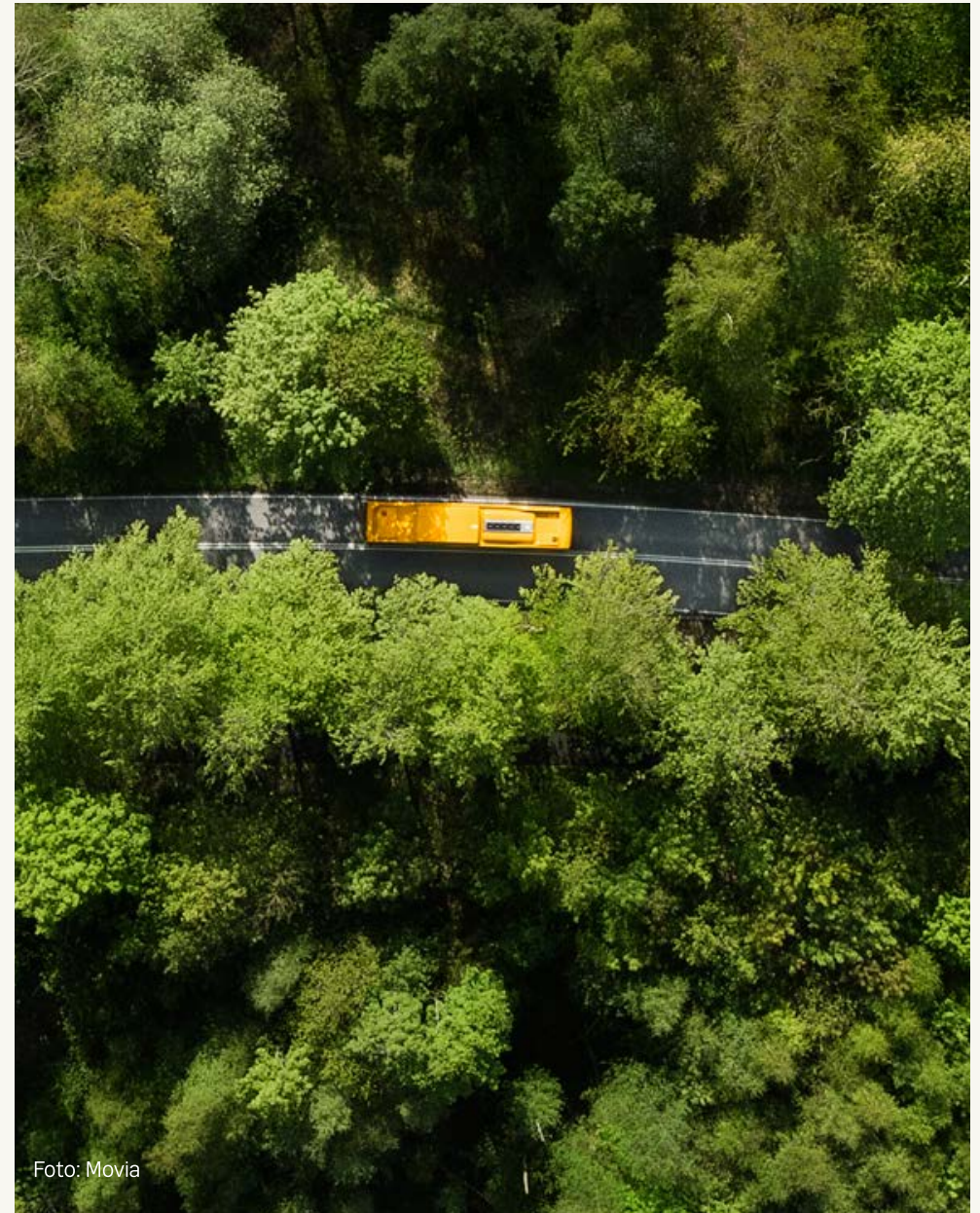


Foto: Movia

Baggrund

Der er løbende sket tilpasninger af det regionale busnet, men busnettet som helhed, og om det passer til borgernes behov i dag, er ikke blevet analyseret. Der kan være potentialer for flere passagerer, bedre økonomi og at skabe et mere attraktivt busnet til passagererne.

På den baggrund besluttede udvalget for trafik og regional den 19. juni 2024 at afsætte 1,5 mio. kr. til et serviceeftersyn af den regionale bustrafik.

Serviceeftersynet tager temperaturen på den regionale kollektive trafik og kommer med bud på mulige forbedringer. Analysen dækker de 19 regionale buslinjer der kører om dagen med undtagelse af 300S, der overtages af letbanen. 300S er dog medtaget i medtaget i de samlede passagertal og passagertallet for S-busserne.

Formålet med analysen er at få flere passagerer, optimere busnettet og få et mere attraktivt busnet for passagererne.

Analysen er udarbejdet af Region Hovedstaden i samarbejde med Movia.

Inspiration til analysens indhold er fundet fra busanalyser og trafikplaner fra regioner og trafikelskaber i ind- og udland.

Region Hovedstaden er derudover løbende i dialog med Region Sjælland, der er ved at udarbejde en tilsvarende analyse, for at sikre koordinering inden de to regioner bliver til Region Østdanmark 1. januar 2027.

Analysen er delt op i to faser:

- **Del 1 Kortlægning:** Kortlægningen giver en status på bustrafikken og identificerer udfordringer og potentialer. Kortlægningsfasen startede op medio 2024. Kortlægningen er opsummeret i kortlægningsrapporten og denne pixiudgave.
- **Del 2 Løsninger:** Der arbejdes videre med godkendte indsatsområder. Fasen påbegyndes medio 2025 og løsningsforslagene præsenteres for udvalget primo 2026, hvor udvalget prioriterer.



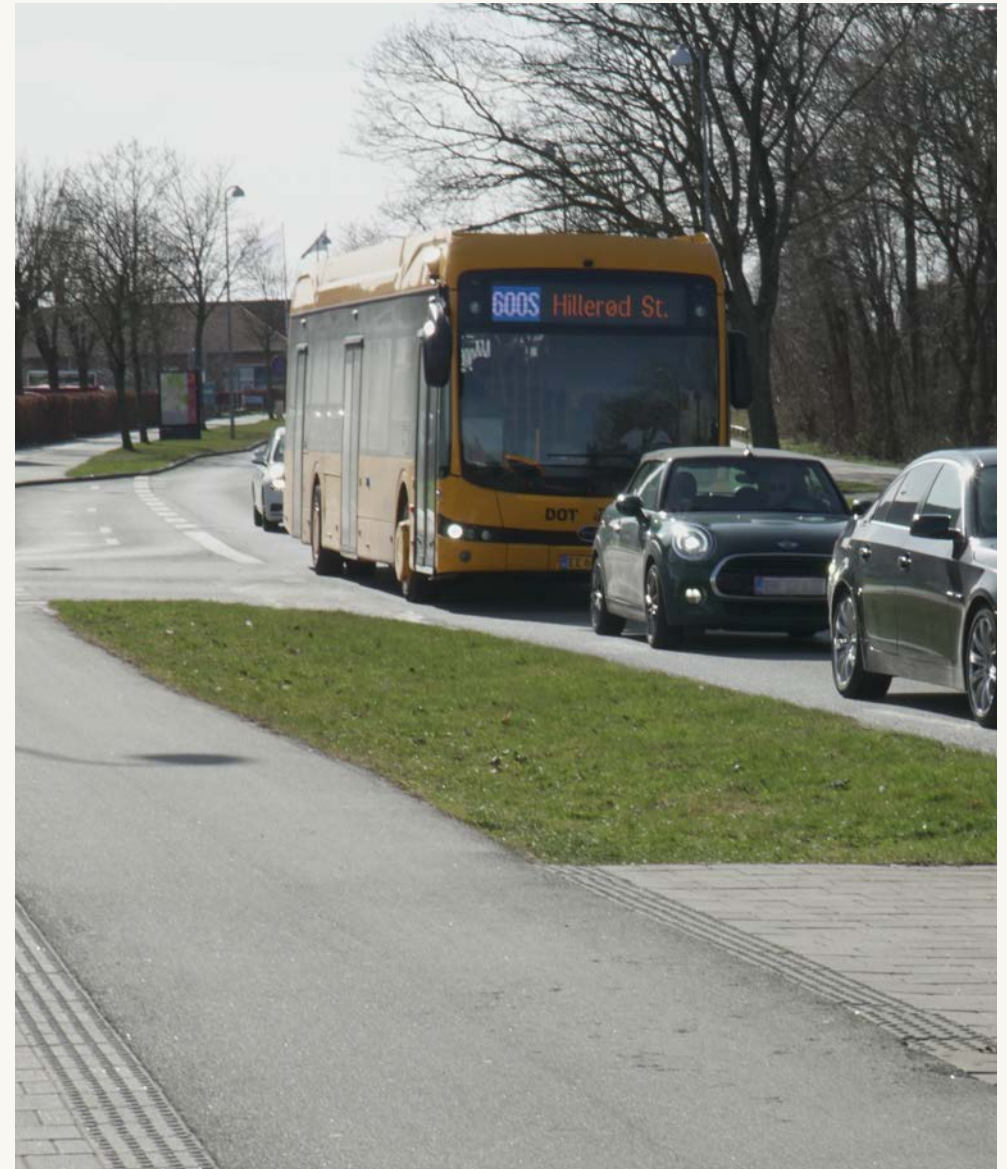
Foto: Movia

Overordnede tendenser

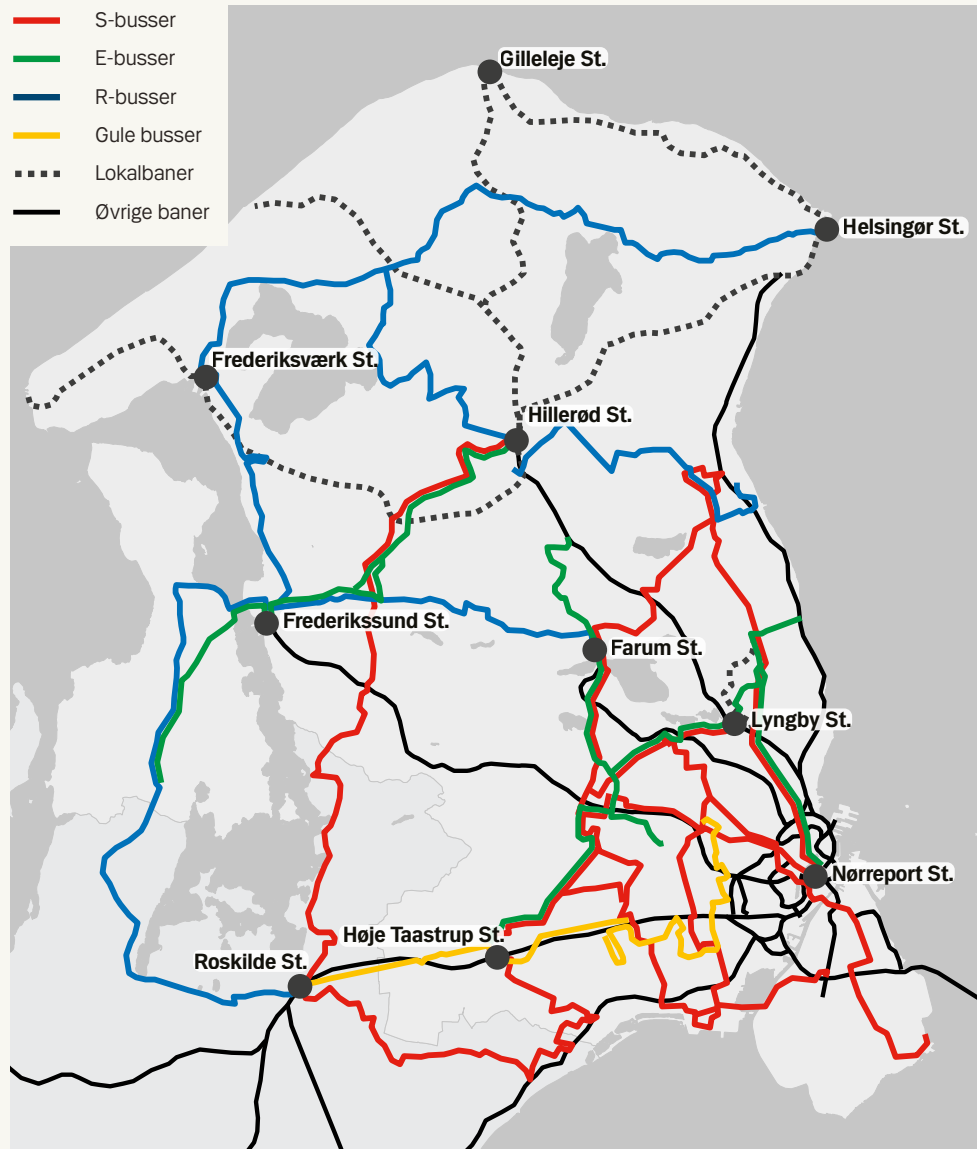
De regionale busser transporterer årligt 33,5 mio. passagerer (2024). Passagertallet har været faldende særligt på R- og E-busserne. S-busserne er generelt, på trods af coronapandemien, stort set tilbage på samme passagerniveau som i 2017.

Kortlægningen viser:

- at de regionale busser i høj grad betjener de store rejsestrømme, hvor der ikke er banebetjening. Busserne giver direkte og hurtige alternativer på tværs af baner og på ringvejene.
- at der er potentiale på delstrækninger for at se nærmere på mere direkte ruter, som giver hurtigere rejsetid for passagererne.
- at der er flere potentielle rejsestrømme, der kunne understøttes af regional kollektiv trafik, men som i dag ikke er betjent. Derudover også at der er potentiale for at understøtte eksisterende busruter ved øget frekvens.
- at de regionale buspassagerer benytter hele den kollektive trafik. Derfor er det vigtigt at tænke i sammenhæng på tværs som fx gode skiftefaciliteter og korrespondancer til øvrig kollektiv transport.
- 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. Det kollektive transportsystem i regionen giver generelt en god betjening af bolig- og erhvervsområder samt studiepladser.
- at trængsel er en stor udfordring for regionens buslinjer i Storkøbenhavn og større købstæder, og trængslen medfører, at omkostningerne til busdriften stiger samtidig med at passagertallet falder.
- at alternative mobilitetsløsninger som samkørsel, flextur, plustur mm. kan supplere de regionale busser. Antallet af passagerer i de regionale busser er for højt til, at alternativ mobilitet kan erstatte disse.



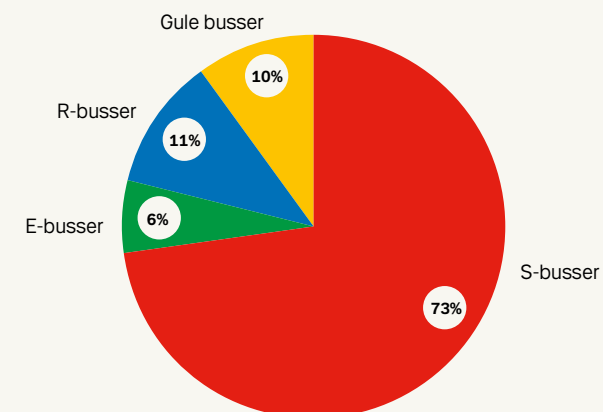
Region Hovedstaden har fire buslinjetyper



Kortet viser 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 stiplede) danner R-nettet. R-busserne kører i Nordsjælland og skaber direkte rejseveje mellem større byer og lokalbanerne.
- Og to **gule busser**, linje 123 samt et regionalt tilskud til linje 22.

Hvilken type bus tager passagererne?



S-busser

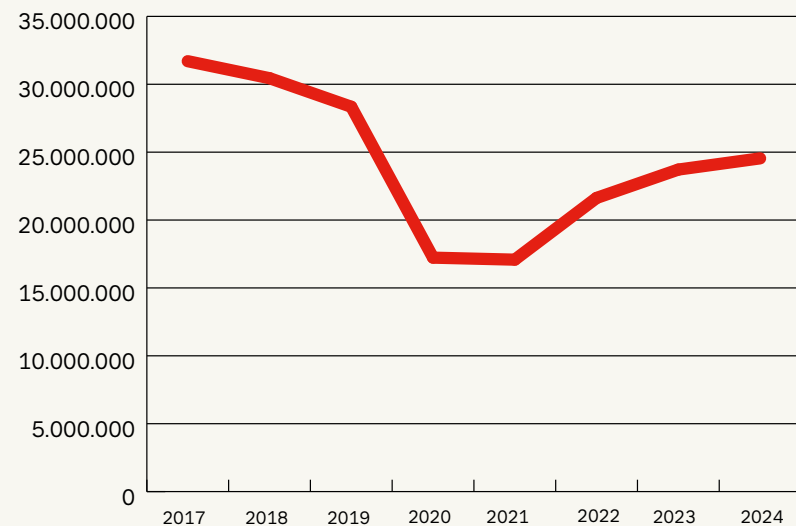
Formålet med S-busserne er at skabe forbindelser på tværs af banenettet samt sikre højfrekvent betjening i de passagertunge korridorer til og fra København. Hvert år rejser 24,5 mio. passagerer med S-busserne (73 % af buspassagererne).

S-busserne er kendetegnet ved:

- **Direkte ruter**
- **Ens linjeføring**
- **Standser ved få stop**
- **Afgang hver 10. min.**

S-busserne har siden 2017 mistet hver femte passager (uden 300S). Størstedelen af buslinjerne er tilbage på samme niveau som 2017. Der har været særligt stort passagerfald på 350S og 250S i forbindelse med tilpasningen til metrocityringen. På 400S har trængsel medført at der er skåret i antal afgange, hvilket har været medvirkende til et passagertab på linjen.

Der er potentiale for flere passagerer med S-busserne ved at se nærmere på optimering af placering af stoppesteder, linjeføring og ens linjeføring.



150S Kokkedal St. – Nørreport St.

200S Buddinge St. – Avedøreholmen

250S Dragør Stationsplads – Bagsværd St.

300S Ballerup St. – Nørreport St.

400S Lyngby St. – Hundige St.

500S Kokkedal St. – Ørestad St.

600S Hillerød St. – Hundige St.

E-busser

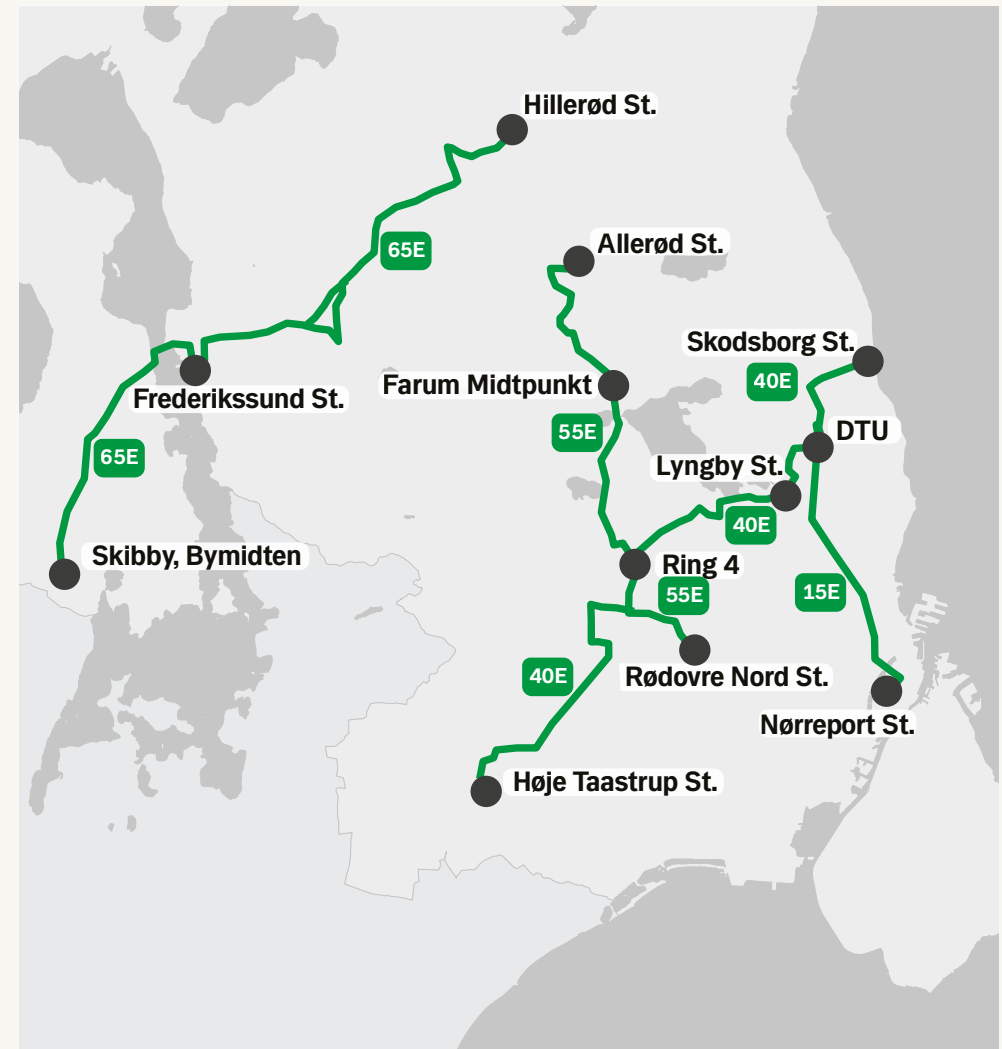
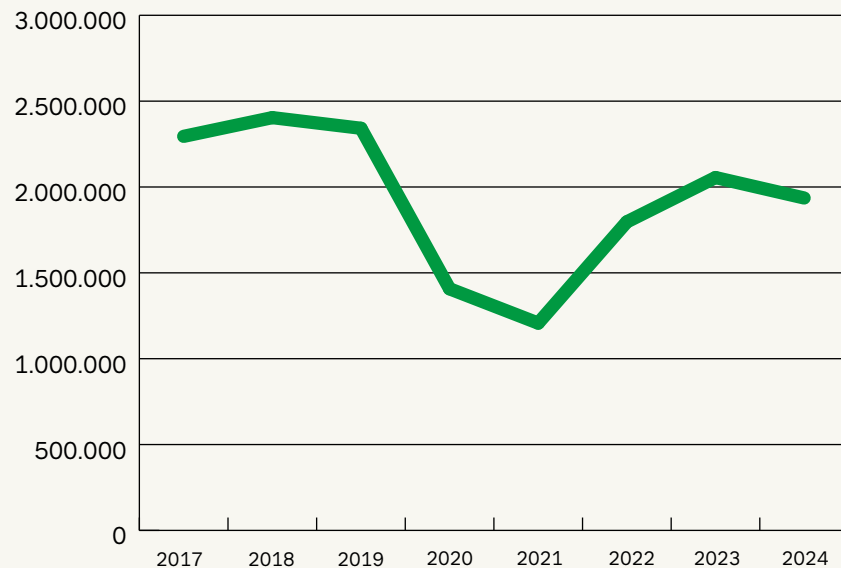
E-busserne blev indført i deres nuværende form i 2016. Formålet med E-busser er at supplere de øvrige buslinjer på de passagertunge strækninger samt at skabe mere direkte rejser – særligt med fokus på pendlerne i myldretiden. Hvert år rejser 2 mio. passagerer med E-busserne (6 % af buspassagererne).

E-busserne er kendetegnet ved:

- **Direkte ruter**
- **Ens linjeføring**
- **Standser ved meget få stop**
- **Frekvens efter behov**

E-busserne har siden 2017 mistet hver sjette passager. Det er meget forskelligt fra linje til linje, hvordan E-busserne har klaret sig.

Der er potentiale for at få flere med E-busserne ved at se nærmere på optimering af placering af stoppesteder, linjeføring, ens linjeføring samt evaluering af E-busserne som koncept.



15E Nørreport St. – Rævehøjvej (DTU)

40E Skodsborg St. – Høje Taastrup St.

55E Allerød St. – Malmparken St.

65E Skibby – Hillerød St.

R-busser

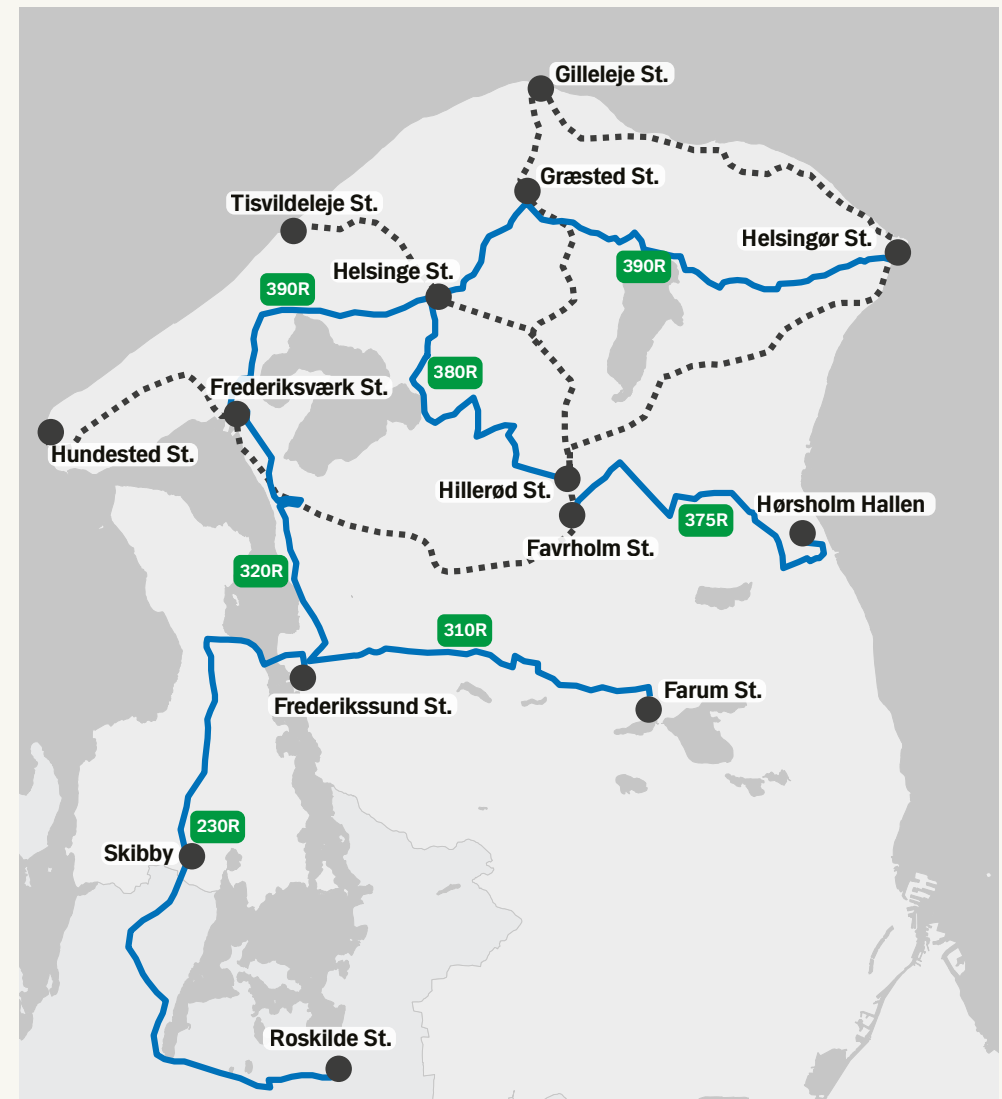
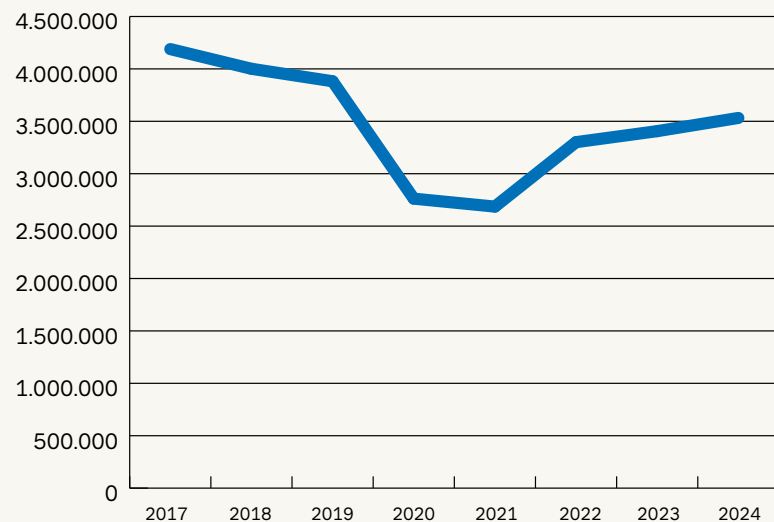
R-busserne kører i Nordsjælland, hvor de sammen med lokalbanerne danner R-nettet. Formålet med R-busserne er at tilbyde direkte rejser mellem større byer og til og fra lokalbanerne. Hvert år rejser 3,5 mio. passagerer med R-busserne (11 % af buspassagererne).

R-busserne er kendetegnet ved:

- **Direkte ruter**
- **Ens linjeføring**
- **Standser ved alle stop**
- **Bus hver 30. min.**
- **Korrespondance til øvrige busser og tog**

R-busserne har siden 2017 mistet hver sjette passager. Passagerfaldet er det samme på tværs af alle R-busserne. En forklaring på passagertabet kan være takstreformen, Takst Sjælland, der trådte i kraft 1. januar 2017 og kan have medført et kontinuerligt fald. Takst Sjælland betød at loftet i antallet af zoner blev fjernet, det betød flere zoner og dermed dyrere rejser for rejsende fra Nordsjælland til København.

Der er potentiale for flere passagerer med R-busserne ved at se nærmere på optimering af placering af stoppesteder, linjeføring, ens linjeføring samt sikre, at bussen kører til tiden så skift til øvrige transportmidler kan nås.



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.

Gule busser

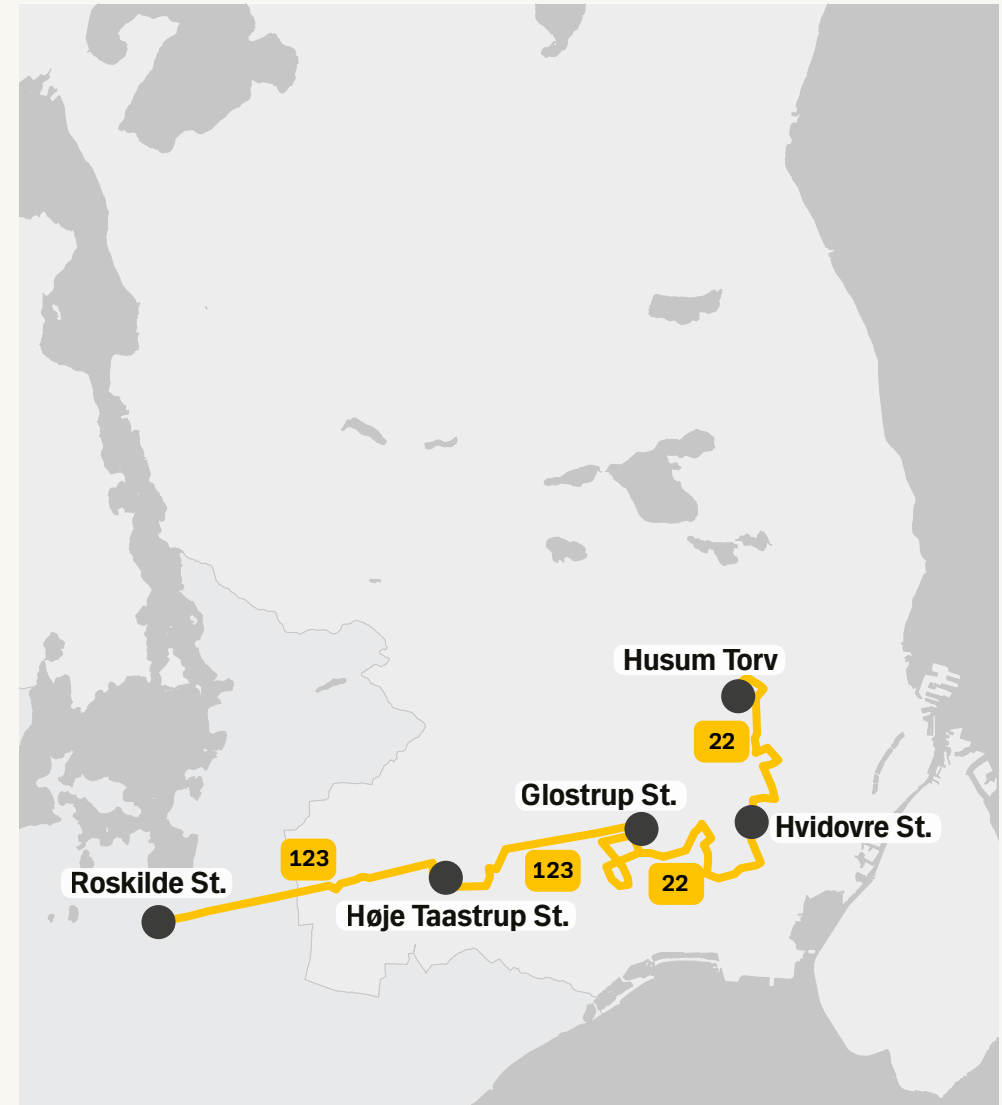
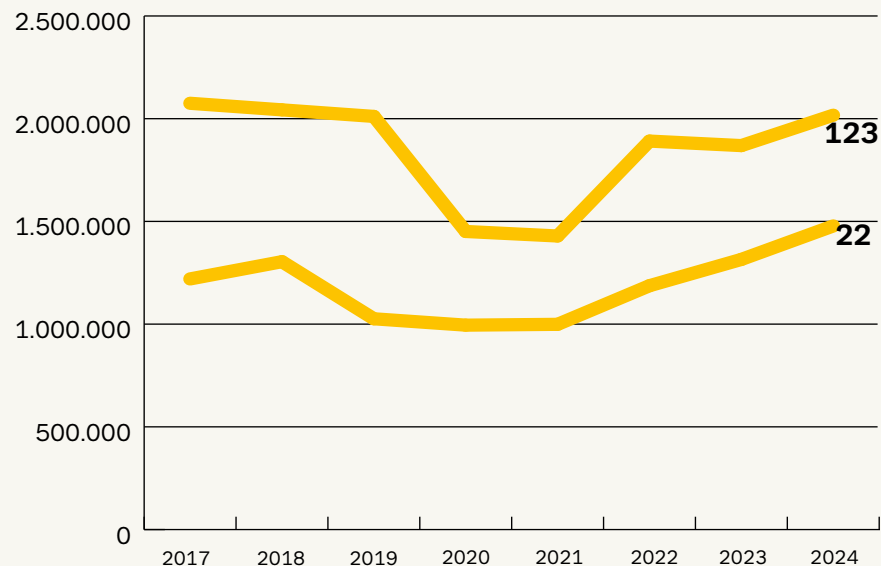
Udover S-, R- og E-busser finansierer Region Hovedstaden to buslinjer, linje 22 og linje 123, som ikke hører under en af de tre beskrevne busprodukter. De to buslinjer transporterer tilsammen hvert år 3,5 mio. passagerer (10 % af buspassagererne).

Linje 123 er en tværregional linje som finansieres sammen med Region Sjælland. Linjen har 2 mio. passagerer om året. Linjen er tilbage på samme niveau som i 2017.

For linje 123 kan der være potentiale for at få flere passagerer ved at se nærmere på stoppestedsmønster, linjeføring og buslinjetypen – om buslinjen skal opgraderes til en S-bus eller A-bus, og derved skal styrkes gennem højere frekvens.

Linje 22 er en tværkommunal linje, som Region Hovedstaden har medfinansieret med et årligt bidrag på 4 mio. kr. siden august 2024. Tilskuddet medfører en øget drift på linjen. Linjen har fået 142.000 flere passagerer i 2024 siden den øgede drift startede.

Da linje 22 for nyligt er blevet opgraderet, og da denne primært ejes af kommunerne, ses der ikke på optimeringspotentialer for denne buslinje.



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

Videre veje (1/2)

På baggrund af kortlægningen af den regionale bus trafik vurderes seks gennemgående indsatsområder.

Indsatsområderne kan potentielt få:

- flere passagerer i den regionale kollektive trafik
- skabe et mere attraktivt busnet
- forbedre den regionale busøkonomi

Nogle indsatsområder kan forbedre buslinjernes driftsøkonomi, eller bidrage til at holde driftsomkostningerne i ro, mens andre kræver tilførsel af midler eller omprioriteringer af det kollektive trafikbudget. Hvert indsatsområde kan rumme flere løsningsforslag.

De endelige løsningsforslag skal godkendes af udvalget for trafik og regional udvikling primo 2026.



Videre veje (2/2)

- 1. Mere direkte ruter med optimeret stopmønster:** Antallet af stop og ikke-direkte delstrækninger øger rejsen for passagererne, og gør den kollektive trafik mindre konkurrencedygtig sammenlignet med privatbilen. Der ses på forskellige alternativer for mere direkte ruter og optimering af placering af stoppesteder i løsningsfasen.
- 2. Evaluering af de forskellige buslinjetyper – særligt e-busserne:** Regionens buslinjer er inddelt i forskellige typer: fx S-, E- og R-busser, der hver især har forskellige karakteristika og passagergrundlag. Særligt R- og E-busserne har tabt passagerer. I løsningsfasen evalueres om buslinjetypen (S-, R-, eller E-bus) er den rette for den pågældende strækning og i forhold til passagerernes behov.
- 3. Potentialer for nye buslinjer og styrkelse af frekvensen af eksisterende:** På baggrund af data om rejser med bil, tog og bus i Region Hovedstaden har administrationen kortlagt flere korridorer, hvor der er potentiale for at etablere nye busruter eksempelvis en linje mellem Hillerød-Farum-Gladsaxe. Derudover ønskes der at ses nærmere på at styrke eksisterende med henblik på at få flere passagerer. Der foretages beregninger af økonomi og passagerpotentiale for nye og eksisterende linjer i løsningsfasen.
- 4. Potentiale for alternative mobilitetsformer:** Alternative mobilitetsformer er fx nærbus og samkørsel. De regionale busruter har for mange passagerer til at alternative mobilitetsformer kan erstatte busserne. I stedet kan alternative mobilitetsformer supplere og fungere som tilbringertrafik til de regionale buslinjer. I løsningsfasen ses der nærmere på hvor alternative suppleringsformer med fordel kan supplere.
- 5. Bedre fremkommelighed for busserne:** Trængsel er en stor udfordring for regionens buslinjer både i Storkøbenhavn og købstæder, hvor busserne hænger fast i trafikken. I løsningsfasen kan udarbejdes en fremkommelighedsstrategi for at bevare et attraktivt og hurtigt busnet. Strategien kan sætte en retning og evt. være bundet op på et fast årligt beløb.
- 6. Bedre stoppestedsfaciliteter:** Bedre stoppestedsfaciliteter medfører en mere attraktiv kollektiv transport og flere passagerer. Flere af regionens stoppesteder savner dog et kvalitetsløft af faciliteterne. I løsningsfasen kan udarbejdes en stoppestedsstrategi, der evt. kan være bundet op på et fast årligt beløb.



Kilde Movia. Fotograf Territorium.

