

MARTS 2015
MOVIA, REGION HOVEDSTADEN

UDVIKLING AF DET REGIONALE BUSNET I HOVEDSTADEN

RAPPORT

MARTS 2015
MOVIA, REGION HOVEDSTADEN

UDVIKLING AF DET REGIONALE BUSNET I HOVEDSTADEN

RAPPORT

PROJEKTNR. A060865
DOKUMENTNR. A060865-001
VERSION 1
UDGIVELSESDATO 20. marts 2015
UDARBEJDET THMO/JSE
KONTROLLERET HVPE
GODKENDT JSE

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Det regionale busnet	9
3	Regionale rejsemål	11
4	Vurdering af potentiale for nye buslinjer	16
5	E-bus konceptet	21
6	Forslag til nye linjer	22
7	Linje 371E: Allerød-Farum-Malmparken	23
8	Linje 372E Skibby-Frederikssund-Hillerød	35
9	Linje 175E Skodsborg-DTU-Malmparken-Høje-Taastrup/City 2	40
10	Betjening af Dragør	46
10.1	Ny linje 550E	46
10.2	Forlængelse af linje 500S	51
10.3	Omlægning af linje 350S	53

11	Linje 550E Herstedvester-Hvidovre-Ny Ellebjerg	57
12	Linje 450E Herstedvester-Nørrebro-Nørreport	59
13	Linje 163E Hellerup-Bagsværd-Lautrupparken	64
14	Linje 250S' Forlængelse til Hillerød	67
15	Natbusser	71

1 Indledning

Dette notat indeholder en beskrivelse af forslag til nye regionale buslinjer i Region Hovedstaden og baggrunden herfor. Forslagene er opstillet ud fra Region Hovedstadens tanker om at betjene regionale rejsemål og rejsestrømme bedre.

Anledningen til at vurdere den regionale busbetjening er, at regionen pr. 1. januar 2015 har overtaget ansvaret for de buslinjer i hovedstadsområdet, der har regional karakter: S-busser, R-busser samt enkelte andre. Herudover har regionen ansvaret for lokalbanerne.

Forslagene er dels baseret på en række analyser og undersøgelser af den nuværende betjening som er gennemført af regionen og af Movia (se herunder), dels nye analyser af rejsemål og pendlingen i regionen. Resultatet af analyserne af rejsemål og pendling er beskrevet i dette notat.

Regionsrapporter:

- › Mobilitetsplaner i kommuner (bilag 1.a.1)
- › Let at komme rundt – Regional tilgængelighed med kollektiv transport. (Bilag 1.a.2)
- › Let at komme rundt 2 - Tilgængelighed til hospitaler. (Bilag 1.a.3)
- › Tilgængelighed til erhvervsuddannelsernes hovedforløb (afsluttes efteråret 2014)
- › Tilgængelighed til Hillerød og Hvidovre Hospitaler (afsluttes efteråret 2014)

Movia rapporter:

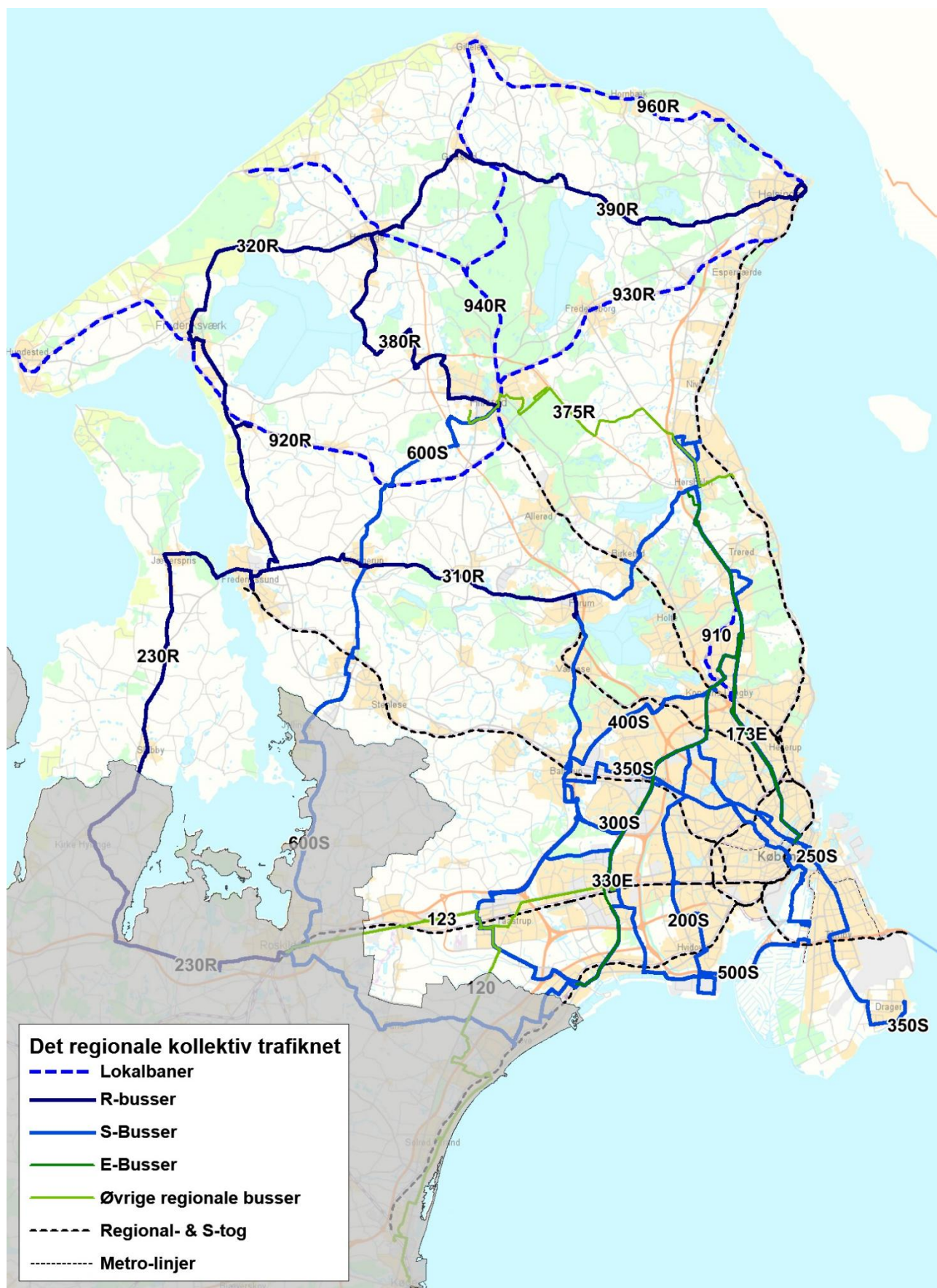
- › Fremkommelighed der batter – linje 200S, 250S, 400S og 500S (bilag 1.a.4, bilag 1.a.5, bilag 1.a.6, bilag 1.a.7)

- › Fremtidens buskoncepter (bilag 1.a.8)
- › Trængselsproblemer i Ringbyområdet (bilag 1.a.9)
- › Korridoranalyser, rejsemønstre i KKN (bilag 1.a.10)
- › Transport med højfrekvens (bilag 1.a.11)
- › Ny S-buslinje - Hillerød-Farum-Ballerup (bilag 1.a.12)
- › Input til Trængselskommisionens arbejde:
 - › Nye linje 450S, 550S og 650S
 - › Kommunalt forslag om ny linje 535S (Hillerød-Allerød-Farum- Malmparken)

2 Det regionale busnet

Det regionale busnet binder regionen sammen og udgør sammen med Regionaltog og S-tog grundstammen i det kollektive trafiknet. De regionale buslinjer skal ligesom Regional-tog og S-tog være hurtige, direkte forbindelser mellem større kollektive knudepunkter samt betjene store regionale rejsemål (sygehuse, ungdomsuddannelsessteder, større erhvervsområder, trafikale knudepunkter mm).

Det nuværende regionale net omfatter lokalbanerne i Nordsjælland, R-busser og S-busser samt enkelte almindelige buslinjer, der har en regional karakter.



3 Regionale rejsemål

Nedenfor er beskrevet de regionale trafikmål, som er særlige vigtige at få betjent med kollektiv trafik. Det drejer sig om borgers adgang til sygehuse, uddannelse og erhvervsområder. Samtidig er de vigtigste større trafikknudepunkter angivet.

Regionens Sygehuse Region Hovedstadens sygehuse er koncentreret i og omkring Storkøbenhavn. Uden for Storkøbenhavn ligger der sygehuse i Frederikssund og Hillerød, hvor Hillerød kommer til at huse det nye supersygehus i regionen. I Storkøbenhavn er sygehuse spredt jævnt, og således er der hospitaler i Gentofte, Herlev, Glostrup, Hvidovre og Amager. I det centrale København er der adgang til sygehuse på Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro.

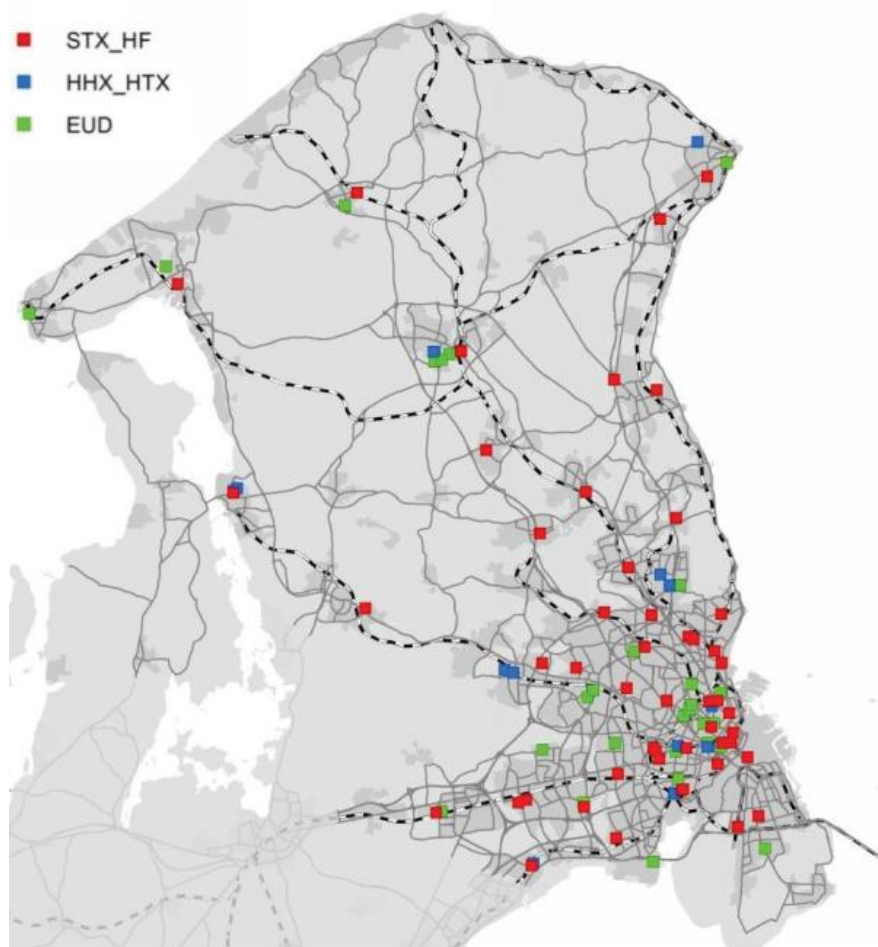


Flere af hospitalerne er kendetegnet ved at have stor afstand til S-togs-, regional- og Metrostationer. Eneste undtagelse er Bispebjerg, Frederiksberg og Amager Hospitaler som desuden også er betjent med busdrift. Rigshospitalet og Hvidovre Hospital er betjent med A- og S-busser, mens Herlev og Glostrup Hospitaler alene er betjent med S-bus. Gentofte Hospital er betjent af lokalbusser og til dels 150S (stopper på Kildegårds Plads som ligger ca. 0,5 km fra hospitalet).

Frederikssund og det nuværende Hillerød Hospital er betjent med R-busser og lokalbusser. Begge hospitaler flyttes i 2020 til en fælles adresse i Hillerød Syd i forbindelse med anlæggelse af Region Hovedstadens Supersygehus. Her etableres der en ny S-togstation.

Ungdomsuddannelser/ Regionale uddannelsessteder

Der er adgang til ungdomsuddannelser, afhængigt af uddannelsesretning, i hele regionen og hovedparten af uddannelserne er koncentreret i og omkring byfingrene og de større bysamfund. Men lokaliseringen af uddannelserne varierer en del. Således er de almene gymnasiale uddannelser spredt jævnt, mens de erhvervs-mæssige uddannelser og særligt de erhvervsgymnasiale er placeret på færre adresser.



Region Hovedstaden har tidligere udarbejdet en rapport, der viser hvilke af de regionale uddannelsessteder, som ligger uden for pendlernetts rækkevidde, som er et fast defineret system af bane- og busnet. Resultatet var at 10 gymnasier og tre erhvervsskoler lå udenfor.

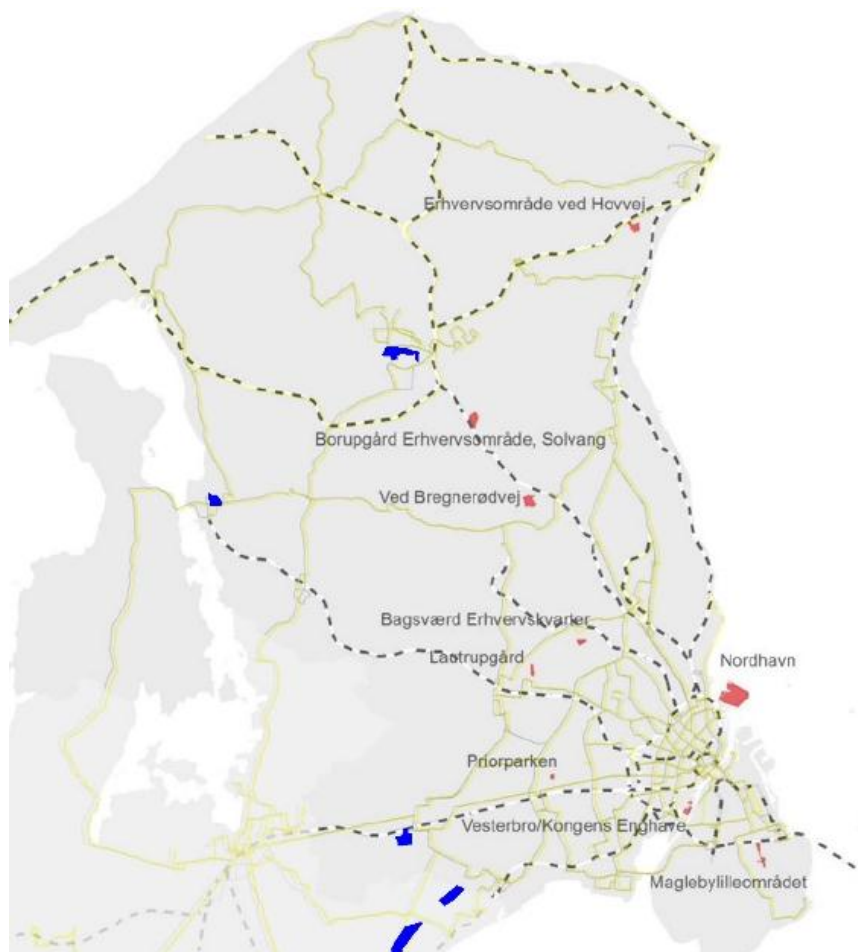
Hertil kan tilskrives seks videregående uddannelser (gul markering), og blandt disse er større og vigtige uddannelsessteder som AAU København i Sydhavnen, og IT-Universitetet København samt det informationsvidenskabelige Akademi på Amager.



Erhvervsområder

Region Hovedstaden har, som for de regionale uddannelsessteder, også lokaliseret større erhvervsområder med mere end 1.000 ansatte, som ligger uden for pendlernetets rækkevidde. Her blev følgende 10 erhvervsområder udvalgt, hvor de største var Maglebylilleområdet i Tårnby, Nordhavn og Kongens Enghave/Sydhavnen i København samt Bagsværd Erhvervskvarter. Dertil kan tilføjes yderligere tre relevante og større erhvervsområder (blå markering) i regionen samt to områder i Region Sjælland som er relevant at medtage grundet tæt placering til Region Hovedstaden:

- › Industrivænget, Hillerød
- › Smedetoften, Frederikssund N
- › Transport Center, Høje-Tåstrup
- › Hundige industriområde i Hundige og Greve Main i Greve (Region Sjælland)



Trafikale knudepunkter Et regionalt knudepunkt er defineret ved en lokalitet, hvor to eller flere regionale kollektive trafikforbindelser mødes og hvor det er muligt at foretage omstigning mellem disse og til/fra anden lokal kollektiv trafik. Det vil typisk være lokaliteter, hvor der er mange omstigere eller hvor det er tilstræbt, at etablere gode korrespondancer med korte overgangstider i den regionale kollektive trafik.

De store omstigningssteder vil her være mellem:

- › Bus og tog/letbane/metro/bus
- › Tog og tog/letbane/metro/bus
- › Letbane og tog/letbane/bus
- › Metro og tog/bus

Ud fra hvad der kendetegner et regionalt trafikknudepunkt, er der registreret ca. 40 væsentlige kollektive knudepunkter. Størstedelen er koncentreret i Storkøbenhavn, men i resten af regionen ligger flere store og vigtige træfpunkter, som bl.a. Høje-Taastrup st., Helsingør st. og Hillerød st.



4 Vurdering af potentiale for nye buslinjer

Selve processen

Der er anvendt forskellige beregningsmetoder og analyser for at finde frem til hvor, der er potentiale for mere og bedre busdrift. Således er der gennemført pendlingsanalyser for at finde frem til passagerpotentialer og –indtægter, og køretidsberegninger til at estimere nye linjers driftsudgifter. Dermed bliver det muligt at vurdere nye buslinjers tilskudsbehov (nettoomkostninger) og selvfinansieringsgrad, som giver indikation af nye buslinjers rentabilitet.

De enkelte analyser og beregningsmetoder beskrives nærmere i det følgende.

Pendlingsanalyser

Pendlingsdata

Pendlingsdata er anvendt til at vurdere hvor der potentielt er grundlag for mere og bedre busdrift, og er samtidig blevet brugt til at understøtte det nuværende busnets udformning. Pendlingsdata består af beskæftigelsespendling i 2013-tal og uddannelsespendling i 2014-tal, og er opgjort på sogneniveau.

Pendlingsopland

De overordnede pendlingsanalyser identificerede enkelte korridorer og konkrete strækninger, som har potentiale for ekstra busdrift. Langs disse korridorer er opstillet forslag til nye buslinjer og vurderet hvilke geografiske områder (på sogneniveau) omkring de konkrete foreslåede linjeføringer, der kunne have gavn af busdrift. Vi ser nærmere bestemt på, hvor mange pendlere, der rejser langs de foreslåede korridorer.

Korrektion af pendlingsdata og usikkerhedstolerance

Det er forholdsvis kompliceret at vurdere det konkrete antal pendlere, da sogne har meget forskellig geografisk udstrækning og størrelse, mens fordelingen af befolkningen varierer indenfor det enkelte sogn. Derfor har det nogen steder været nødvendigt, ud fra et kvalificeret skøn, at korrigere pendlingstallene, afhængigt af hvordan de enkelte nye buslinjer kører igennem sognene. Vi skønner altså, hvor stor andel af pendlere i relevante pendlingsoplande, der kunne få gavn af busdrift. Korrektoren varierer fra 10 % til 100 %, hvor vi ved 10 % forventer at 10 % kunne få brug for den foreslåede buslinje, mens vi ved 100 % forventer at alle pendlere totalt set vil kunne bruge bussen.

Korrektionen er foretaget med baggrund i erfaring, Movias buskundepotentiale og information om korresponderende linjer i de enkelte korridorer. Da korrektionerne

bygger på erfaring og buskundepotentiale, er det svært præcist at fastsætte nøjagtigheden af de estimerede pendlingstal, men vi vurderer forsigtigt, at den ligger i intervallet $\pm 30\%$. Vigtigst er dog, at de foreslåede linjer er vurderet efter samme metodik hvormed de er sammenlignelige, og dermed kan benchmarkes med hinanden.

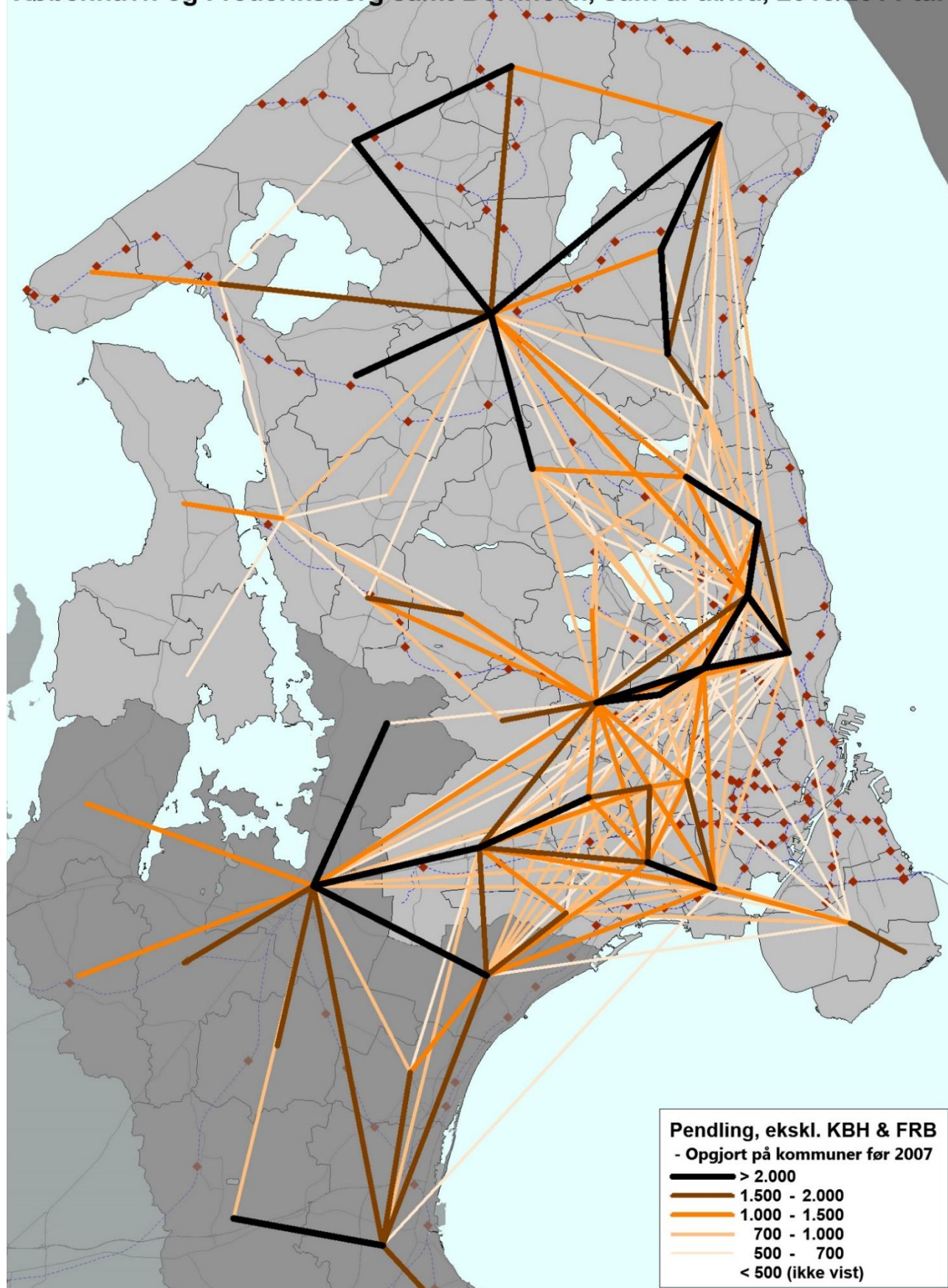
Overordnede pendlingsmønstre

På baggrund er pendlingsanalyserne blev følgende korridorer udpeget:

- › Høje-Taastrup – Ballerup – Lyngby – Lundtofte: Pendlingsanalysen viser en tydelig identifikation af mange rejser i Ring 4-korridoren med klart udgangspunkt i erhvervsområdet Lautrupparken. Således er der mange rejser lokalt i Storkøbenhavn til og fra Lautrupparken, såvel som længere pendlerrejser fra hele Sjælland. Ligeledes er der stor pendling til og fra DTU i Lundtofte.
- › Hillerød – Allerød – Farum – Ballerup: Der er potentiale i at forbedre betjeningen mellem Hillerød, Allerød og Farum, ligesom der forholdsvis stor rejsestrøm mod Lautruppen fra særligt Farum og Værløse.
- › Hellerup – Gentofte – Bagsværd – Hjortespring – Ballerup: Der ses et stort potentiale i at skabe bedre sammenhæng mellem Gentofte og Lautrupparken med en forbindelse via Bagsværd.
- › Hornsherred – Frederikssund – Slangerup – Hillerød: Der er en moderat men stadig vigtig og i dag ubetjent korridor mellem Frederikssund og Hillerød. Den er særligt vigtig for unge, da mange uddannelsessøgende fra Frederikssund går i skole i Hillerød. Samtidig bør Skibby kobles bedre på Frederikssund.
- › Herstedvester – Herstedøster – Ejby – Islev – Nørrebro – København: Der er mange pendlere på tværs af Storkøbenhavn fra Albertslund i vest, over Islev og Nørrebro til København i øst.
- › Herstedvester – Albertslund – Hvidovre – Sydhavn – Tårnby – Dragør: Der ses en forholdsvis stor pendlerstrøm mellem Alberslund og Tårnby/Dragør via Hvidovre og København S.
- › Hillerød – Allerød – Farum – Bagsværd – København: Ligesom der er potentiale i at forbedre betjeningen mellem Hillerød, Allerød, Farum og Lautrupparken ses der også et stort behov for at kunne rejse fra Hillerød til Bagsværd via Allerød og Farum.

Ud over de nævnte strækninger kan der identificeres flere relevante og større korridorer, men fælles for disse er, at de i forvejen er godt betjent med kollektivtrafik – enten via tog eller højfrekvente buslinjer. Eksempelvis er korridoren mellem Roskilde og Høje-Taastrup betjent med regionaltoget, korridoren mellem Skævinge og Hillerød betjent med lokalbanetog, og korridoren mellem Hillerød og Allerød betjent med S-tog.

Intern pendling i RH & tidligere Roskilde Amt, ekskl. pendling til/fra København og Frederiksberg samt Bornholm, sum af til/fra, 2013/2014-tal



Passagertal og -indtægter

Skøn over passagertal

Passagertallet på de enkelte forslag til linjer er blevet skønnet ud fra det korrigerede pendlingstal, som er fremkommet på baggrund af pendlingsstatistikken. Det fundne antal pendlere langs linjen ganges op til et årligt antal rejser på baggrund af forholdet mellem passagertal og pendlingstal fra andre tilsvarende linjer.

Ved denne analyse er de øvrige S-buslinjer blevet anvendt som grundlag for fastlæggelse af forholdet mellem passagertal og pendlere. For langt de fleste analyser er anvendt gennemsnittet af forholdstallet på linje 150S, 250S, 400S, 500S og 600S (77 rejser pr. pendler pr. år). På en enkelt linje (372E) er alene anvendt forholdstallet fra linje 600S (52 rejser pr. pendler), der skønnedes at være mere realistisk på denne linje end gennemsnitsværdien for de udvalgte S-buslinjer.

I vurderingerne af passagertallet i natdriften er der skønnet en passagertilvækst på 20 % om natten ved at overgå fra dagens specielle natbuslinjer til natbusdrift på S- og R-busser.

Passagerindtægter

Passagerindtægterne er blevet fastlagt ud fra det estimerede antal passagerer og en gennemsnitlig indtægt pr. passager, der er fastlagt ud fra ud fra andre tilsvarende linjer.

For de fleste analyserede linjer er anvendt værdien 8,50 kr. pr. passager, hvilket svarer til gennemsnitlige indtægt pr. passager på linjerne 200S, 300S og 400S. På linje 371E, er anvendt værdien 12 kr. svarende til den gennemsnitlige indtægt på linje 500S. På linje 372E er anvendt værdien 14,22 svarende til den gennemsnitlige indtægt på linje 600S, men der på linje 250S (forlængelse til Hillerød) er anvendt værdien 10,00 kr. pr. passager. Denne værdi er skønnet ud fra værdierne på S-busserne (200S, 300S, 400S) på kr. 8,50, den gennemsnitlige indtægt på linje 173E og 330E (9,50 kr.) og den gennemsnitlige indtægt på linje 500S (12 kr.).

Driftsudgifter, selvfinansiering og tilskudsbehov

Driftsudgifter

Driftsudgifterne for den enkelte foreslåede buslinje er estimeret ud fra den køretid, der er skønnet for linjen samt et tillæg for endestationsophold i hver ende. Ud fra de opstillede køretider og endestationsophold er beregnet, hvor mange busser, der skal anvendes for at gennemføre hhv. 10, 20 og 30 minutters drift på linjen.

Linjers samlede driftsomkostninger er som udgangspunkt beregnet under forudsætning af, at der køres 10 minutters drift på linjen i myldretiderne (kl. 6-9 og kl. 14-18) og 20 minutters drift udenfor myldretiderne (kl. 9-14 og kl. 18-20), men frekvensen kan variere fra det, hvis passagerpotentiallet ikke lever op til driftsomfanget. Det er ved beregningerne forudsat, at der ikke køres på E-linjerne om aftenen (efter kl. 20.00) og lørdag og søndag. På S-busser er det forudsat, at der både køres aften og lørdag-søndag.

Selvfinansieringsgrad og tilskudsbehov

Selvfinansieringsgraden og tilskudsbehovet beregnes på baggrund af de skønnede passagerindtægter og de beregnede driftsomkostninger.

Selvfinansieringsgraden beregnes som forholdet mellem passagerindtægter og Driftsomkostninger (i %). Tilskudsbehovet beregnes som differencen mellem de skønnede driftsudgifter og driftsindtægter.

Beregning af køretider

Køreplanskitse

Linjelængde og køretid er estimeret vha. RouteFinder og en tidligere COWI-udviklet køretidsmodel til screening af bussers køretider og fremkommelighed. Ud fra disse er køreplanskitser blevet fastlagt.

RouteFinder

RouteFinder er en applikation til GIS-værktøjet MapInfo, som anvendes til at løse køretidsrelateret spørgsmål. RouteFinder kan beregne en givet køretid mellem to punkter vha. af et vejnet der er hastighedsklassificeret, så veje afhængigt af vejklasse har forskellig hastighed. Vi har anvendt et DAV-vejnet til beregning af køretider og samtidig har vi kalibreret hastighederne i de enkelte vej kategorier til dagens trafik (hastighedsprofil) vha. Kraks- og Googles rutevejledning. Vi beregner her køretiden og afstanden mellem de foreslåede buslinjers stoppesteder.

RouteFinder er et stærkt og enkelt værktøj til at beregne køretider og afstande, men programmet kan ikke tage højde for trængsel og reduceret kapacitet i vejnettet, som i særlig grad finder sted i større byer. Dermed vil den beregnede køretid i myldretiden være optimistisk ift. hvad bilister reelt vil opleve. Vi har valgt at tage højde for trængsel i Storkøbenhavn ved at tillægge en korrektion på 15% på køretider inden for Ring 3.

COWIs køretidsmodel

RouteFinder giver en korrekt afstand mellem stoppesteder, men køretiden er undervurderet, da den er estimeret for biler. Det er med andre ord nødvendigt at foretage endnu en korrektion for bussers reducerede acceleration og deceleration samt tillæg for accelerationer og decelerationer ifm. stoppesteder og selve opholdstiden på stoppesteder. Det er gjort ved at importere RouteFinders resultater (længde og gennemsnitlig hastighed pr. delstrækning) i COWIs køretidsmodel for busser, der beregner bussers kørsel igennem vejnettet under hensyntagen til den skilte hastighed, afstanden mellem hvert stoppested, bussens accelerationer og decelerationer ved ophold, vejens geometri på ruten og opholdstiden på stoppesteder.

I denne beregningstilgang er afstanden mellem stoppestederne fundet i RouteFinder, og i stedet for at anvende skiltet hastighed anvendes den hastighed som er beregnet for biler, da den er et udtryk for hvor høj maksimal hastighed bussen kan opnå pr. delstrækning (mellem stoppesteder). Opholdstiden ved stoppestederne er som udgangspunkt sat til 15 sek.

Usikkerhedstolerance

Vi vurderer, at den beregnede køretid ligger inden for en usikkerhed på $\pm 10\%$ uden for myldretiden. I myldretiden kan den variere i op til $\pm 20\%$, grundet den manglende kendskab til kapaciteten i vejnettet.

Usikkerheden er skønnet vha. stikprøver via Google Maps rejseplanlægger af rejse hastighed og –køretid på vejnettet i Region Hovedstaden, ligesom vi har gjort brug af vores erfaring af køretider på vejnettet.

5 E-bus konceptet

Som supplement til de eksisterende regionale trafikforbindelser, der udgøres af Lokalbaser, R-busser, S-busser og nogle få almindelige buslinjer med regional karakter introduceres et nyt koncept: E-busser.

Konceptet kan beskrives på følgende vis:

- › E-busserne kører direkte – så vidt muligt ingen 'omvejskørsel'
- › E-busser skyder genvej i forhold til andre linjer, der f.eks. kører omveje for at betjene terminaler
- › E-busserne er et pendlerprodukt - kører kun hverdage evt. kun i myldretiderne
- › E-busser betjener relationer, der ikke er betjent i dag
- › E-busserne tilknyttes terminaler, men kan også springe nogle af dem over.
- › E-busserne kører primært på tværs af banenet og fingerbystruktur.
- › E-busserne kører med mindst 20 minutters drift gerne 10 minutter.

Linje 330E, der kører fra Ishøj st. til Nærum st. er et eksempel på denne form for betjening. Linjen kører parallelt med linje 300S (Ishøj st.-Nærum st.), men springer Glostrup og Lyngby stationer over, da det er forbundet med en del omvejskørsel at betjene disse stationer. Brugere, der rejser gennem disse stationer, får derved en kortere rejsetid. 330E kører på tværs af banefingrene og kører med 10 minutters drift i myldretiderne (kl 6-9 og 13-18) og 20 minutters drift mellem kl 9 og 13.

6 Forslag til nye linjer

Ud fra pendlingsanalyserne, analyser af det eksisterende regionale net samt de analyser, der tidligere har været gennemført i både Region Hovedstaden og Movia er der identificeret en række potentielle nye regionale kollektive trafikforbindelser:

- › Herstedvester-Nørrebro-Østerport
- › Herstedvester-Hvidovre-Sydhavn-København H
- › Hillerød-Allerød-Farum-Lautrupparken-Malmparken
- › Hellerup-Vangede- Bagsværd-Malmparken
- › Forlængelse af linje 250S mod Farum og Hillerød
- › Skibby-Frederikssund-Hillerød
- › E-buslinjer til supplement af linje 200S, 400S og 500S
- › Regional betjening af Dragør
- › Natbus-drift

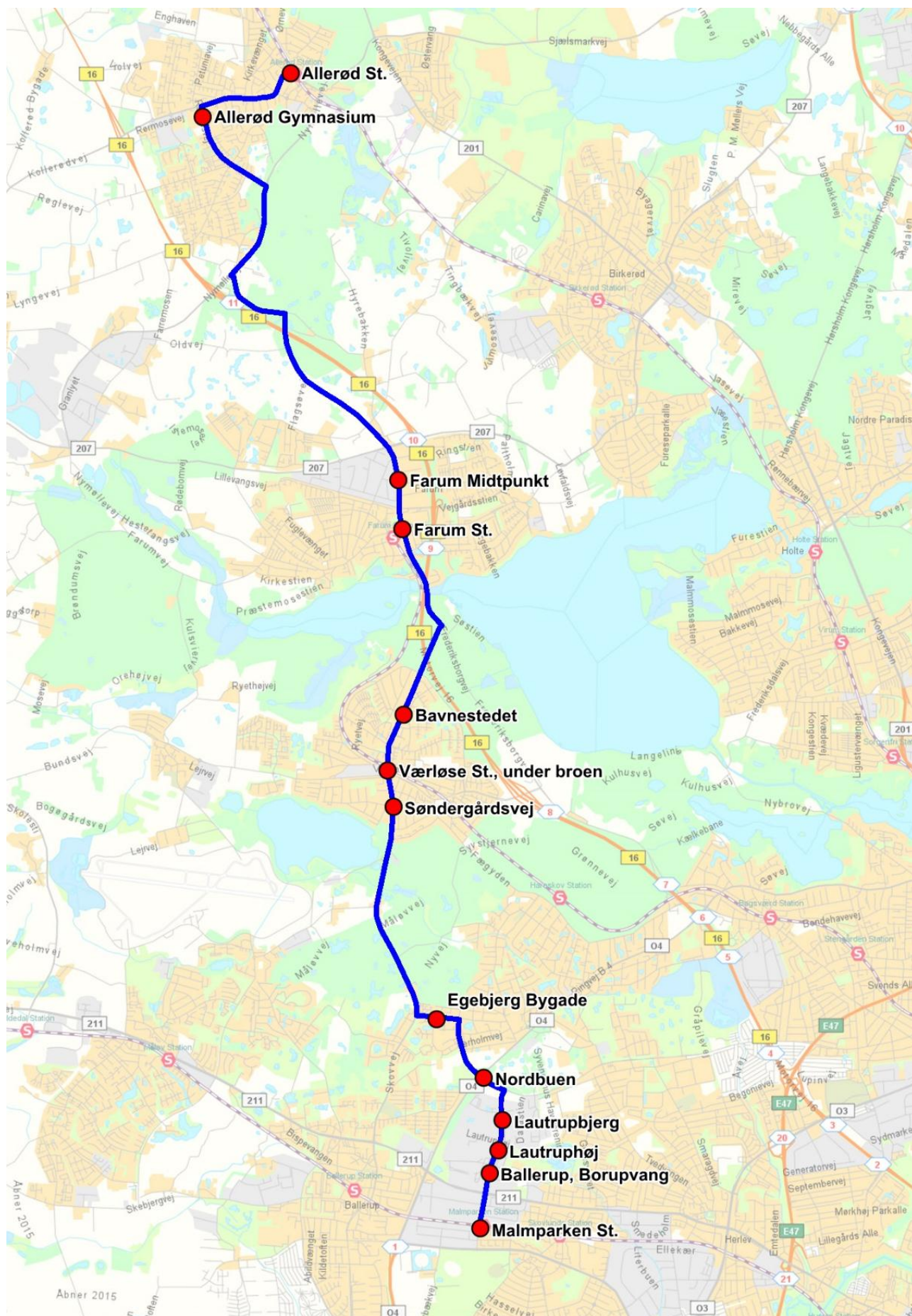
For hver af de potentielle nye regionale trafikforbindelser er der foretaget en analyse af passagerpotentialet, væsentlige regionale erhvervsområder i forhold til foreslåede linjeføringer og driftsøkonomien på baggrund af beregnede køretider og frekvenser for at vurdere, hvilke forbindelser der skulle prioriteres. I udvælgelseskriterierne er også indgået politiske ønsker vedr. betjening af relationer, hvor der er dårlige forbindelser i dag.

Tanker om ekspresbusser parallelt med linje 200S og 500S er i første omgang bortfaldet, da det var meget begrænset, hvilke meningsfyldte genveje, der kunne udpeges.

I de følgende kapitler er forslagene til de nye linjer beskrevet og konsekvenserne for det øvrige linjenet er analyseret. I den forbindelse er der opstillet foreløbige forslag til ændringer af de lokale linjer, der kan indgå som input til det videre arbejde i kommunalt regi med tilpasninger

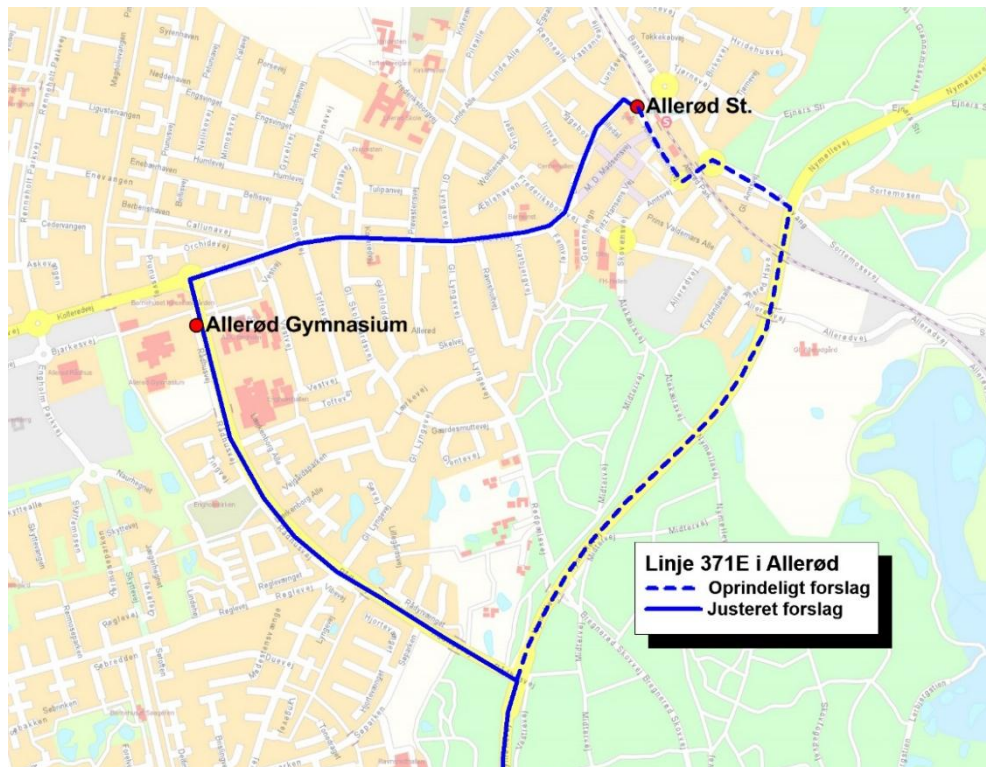
7 Linje 371E: Allerød-Farum-Malmparken

Formålet med linje 371E er at etablere en hurtig forbindelse for pendlere mellem Allerød, Farum, Værløse og Lautrupparken. I det oprindelige oplæg til linjen, var det påtænkt, at den skulle udgå fra Hillerød. Det vil imidlertid medføre parallelkørsel med S-banen samt linje 335 mellem Hillerød og Allerød og dermed give et for stort udbud på strækningen. Linjen afgrænses derfor til Allerød-Farum-Malmparken, se kortet herunder. Antallet af stoppesteder minimeres til de vigtigste rejsemål for at give så kort en rejsetid som muligt mellem Allerød og Farum, Værløse og Malmparken.



Revideret linjeføring

Den oprindeligt foreslåede linjeføring (stiplet linje) ad Stationsvej/Amtssvej, Banevang og Nymøllevej i Allerød foreslås justeret, således at linje 371E i Allerød kører ad Kollerødvej og Rådhusvej for at betjene Allerød Gymnasium på Rådhusvej.



Køreplanoplæg

Herunder er opstillet et forslag til minuttal for linje 371E.

Linje 371E			S-tog mod KBH	S-tog fra KBH
Allerød – Malmparken	Allerød	04	00	
	Farum Bytorv	17		
	Værløse st.	22	25	
	Malmparken	39	43	42
Malmparken – Allerød	Malmparken	26	23	22
	Værløse st.	43		41
	Farum Bytorv	48		
	Allerød	01		06

Tabellen indeholder et forslag til minuttal for linje 371E samt minuttallene for S-togene på de stationer linjen passerer. Der er 10 minutters drift på S-togene. Både 10 minutters og 20 minutters drift på linje 371E vil give gode korrespondancer til S-togene. Der foreslås 10 minutters drift i tidsrummene mellem kl. 6-9 og kl. 14-18 og 20 minutters drift mellem kl. 9-14 og 18-20 på hverdage.

Linjen kan eventuelt føres ad Hillerød motorvejen mellem Nymøllevej og Bistrupvej, da der ikke er nogen stop på denne strækning. Dette vil på nogle tidspunkter af dagen være hurtigere end at køre ad Skovmosen, Bymosen og Frederiksborgvej.

Driftsomfang

Tidsum	Interval	Frekvens pr. time	Aftal afgange pr. retning
Kl. 6-9	10	6	18
Kl. 9-14	20	3	15
Kl. 14-18	10	6	24
Kl. 18-20	20	3	6
Kl. 20-24	-	0	0
I alt			63

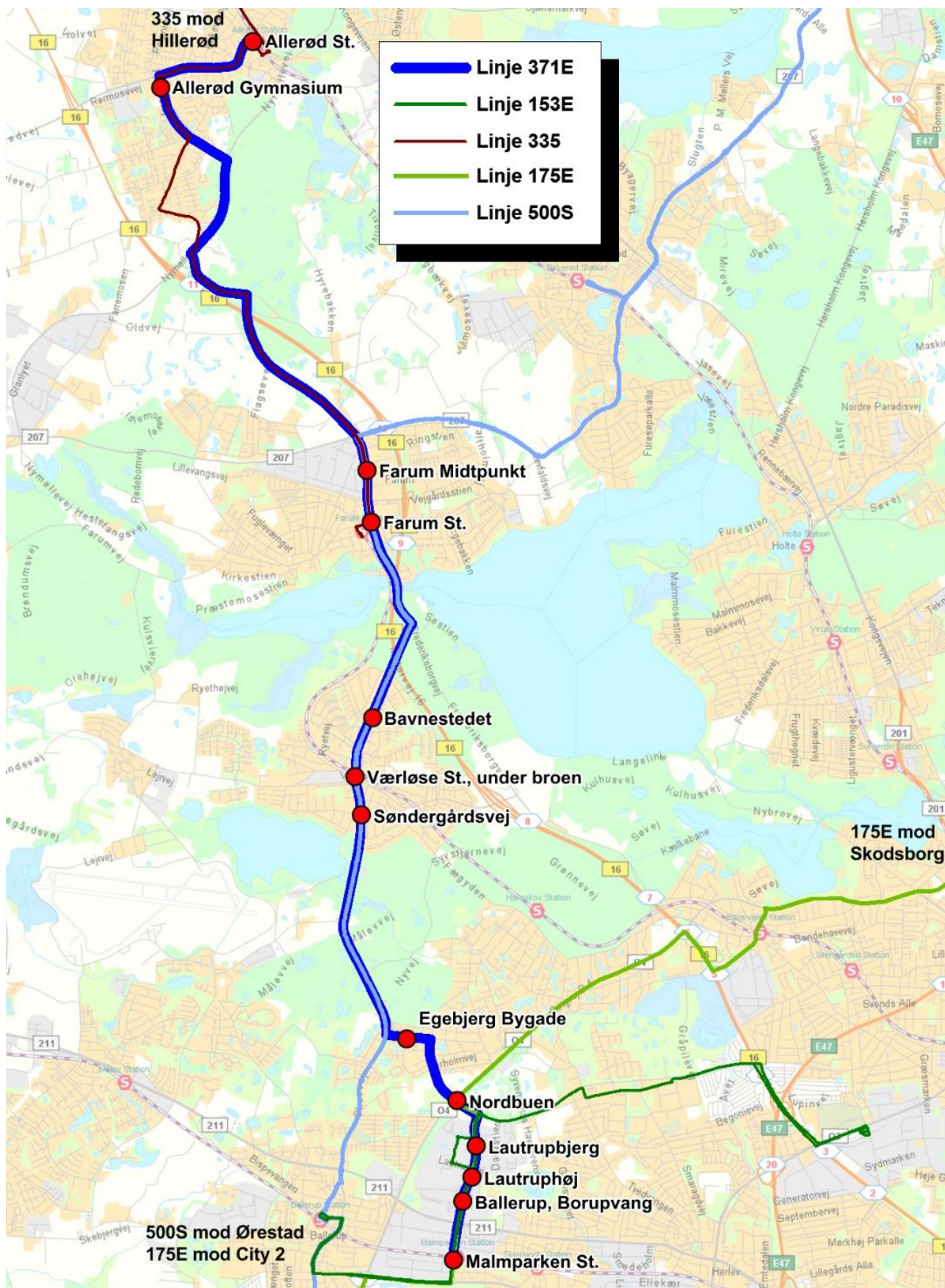
Ingen kørsel lørdag og søndag.

Antal busser: 8

Driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	8 busser	3.120
Bustimer	762 kr.	21.000 timer	16.002
Udgifter i alt			19.122
Passagerer pr. år			1.078
Indtægter, skøn			12.936
Driftstilskud, netto omk.			6.186
Selvfinansieringsgrad			68%

Berørte linjer

Den foreslåede linje kører delvis parallelt med linje 335 mellem Allerød og Farum. Mellem Farum og Egebjerg køres parallelt med linje 500S. Fra Lautrupbjerg til Malmparken st. kører linjen parallelt med linje 153E (Ballerup – Gladsaxe Trafikplads) og den foreslåede linje 175E (Høje-Taastrup og Skodsborg)



Linje 335

Linje 335 kører fra Hillerød st. til Farum St. Linje 371E vil være en hurtig bus på en del af denne strækning fra Allerød st. til Farum og må forventes at overtage de passagerer på linje 335 der kører mellem Allerød og Farum. Linje 335 har mange passagerer til strækningen gennem Allerød, bl.a. Gymnasiet, der ligger på Rådhusvej i Allerød.

Den nye linje 371E aflaster linje 335 for passagerer der rejser direkte mellem Allerød og Farum. På-og afstigningstællinger viser, at der er en del passagerer, der bruger disse to stoppesteder og mønstret fra disse tællinger viser også, at en del af passagererne rejser mellem de to stationer.

Det foreslås at linje 335 omlægges mellem Allerød og Farum, så der køres gennem industriområdet i Vassingerød. Herved etableres en forbindelse fra Farum til dette industriområde.

Det foreslås, at frekvensen på linje 335 reduceres til 30 minutters drift og køreplanen tilpasses således, at linje 335 og 310R tilsammen danner 15 minutters drift mellem Farum st. og Nymølle. Dette vil give en hyppig drift mellem stationen og stoppestedet nær det nye boligområde ved det tidligere Farum Kaserne.

Nedenfor er forslag til minuttal for linje 335 og 310R mellem Farum og Nymølle:

Linje 335			Linje 310R		S-tog mod KBH	S-tog fra KBH
Mod Farum:						
26	56	Hillerød st.			10	
46	16	Allerød st.				
49	19	Allerød gymnasium				
54	24	Bjergvej				
2	32	Nymøllevej	17	47	02 (08)	
13	43	Farum	28	58		
Mod Hillerød:						
16	46	Farum	31	01	05 (19)	
24	54	Nymøllevej	39	09		
31	01	Bjergvej				
37	07	Allerød Gymnasium			06	
42	12	Allerød st.				
01	31	Hillerød st.				

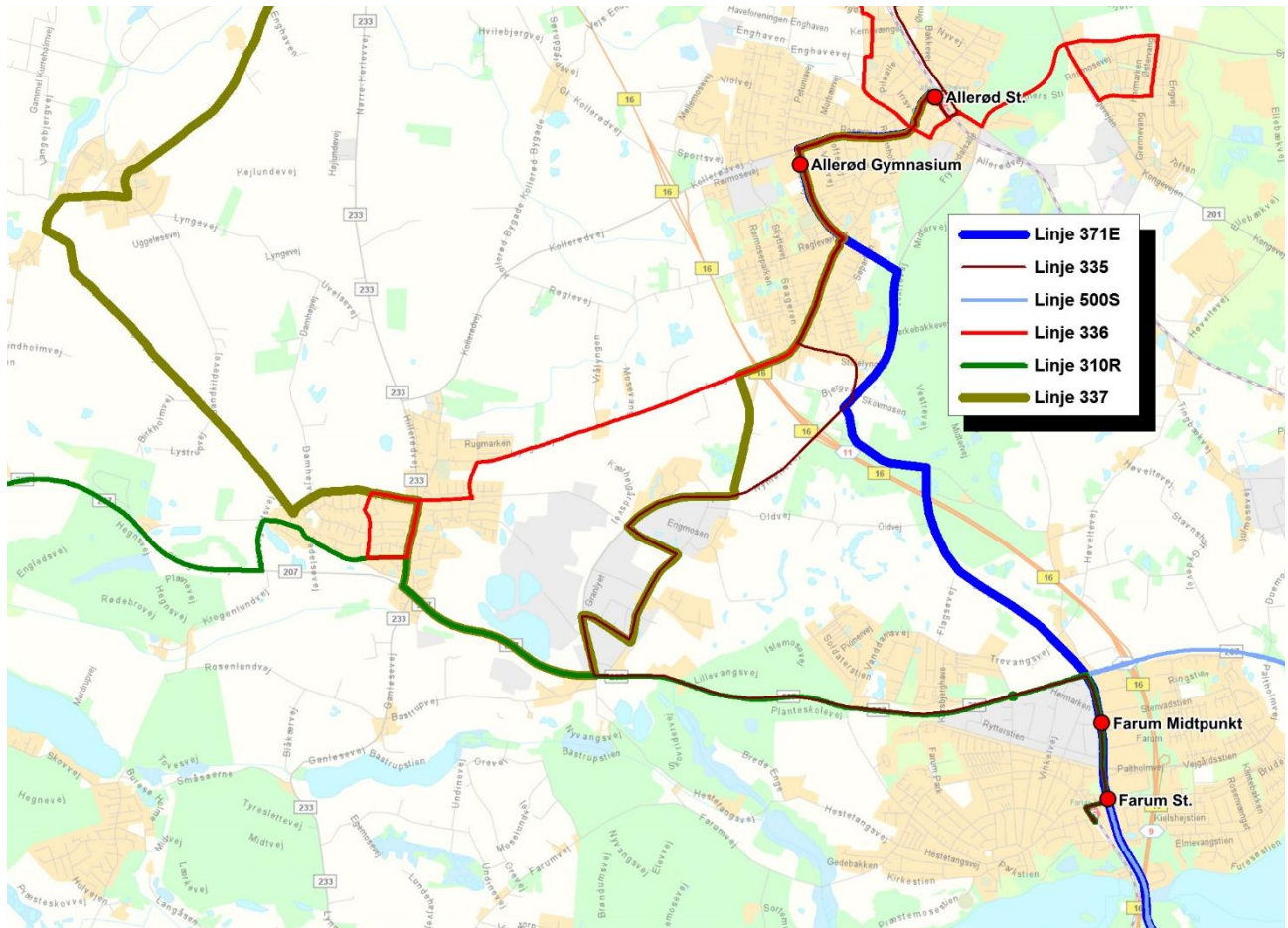
(S-togs afgangstider i parentes kører kun hver 20 minut.)

Antal busser: 4

Linjens største belastning er dog mellem Allerød og Hillerød, hvorfor det må vurderes nærmere i samarbejde med Allerød og Hillerød Kommuner om frekvensen kan nedsættes på hele strækningen.

Omlægningen af linje 335, til at betjene Vassingerød industriområde, åbner mulighed for at omlægge betjeningen mellem Allerød, Lyngby og Vassingerød. Der er opstillet to alternativer.

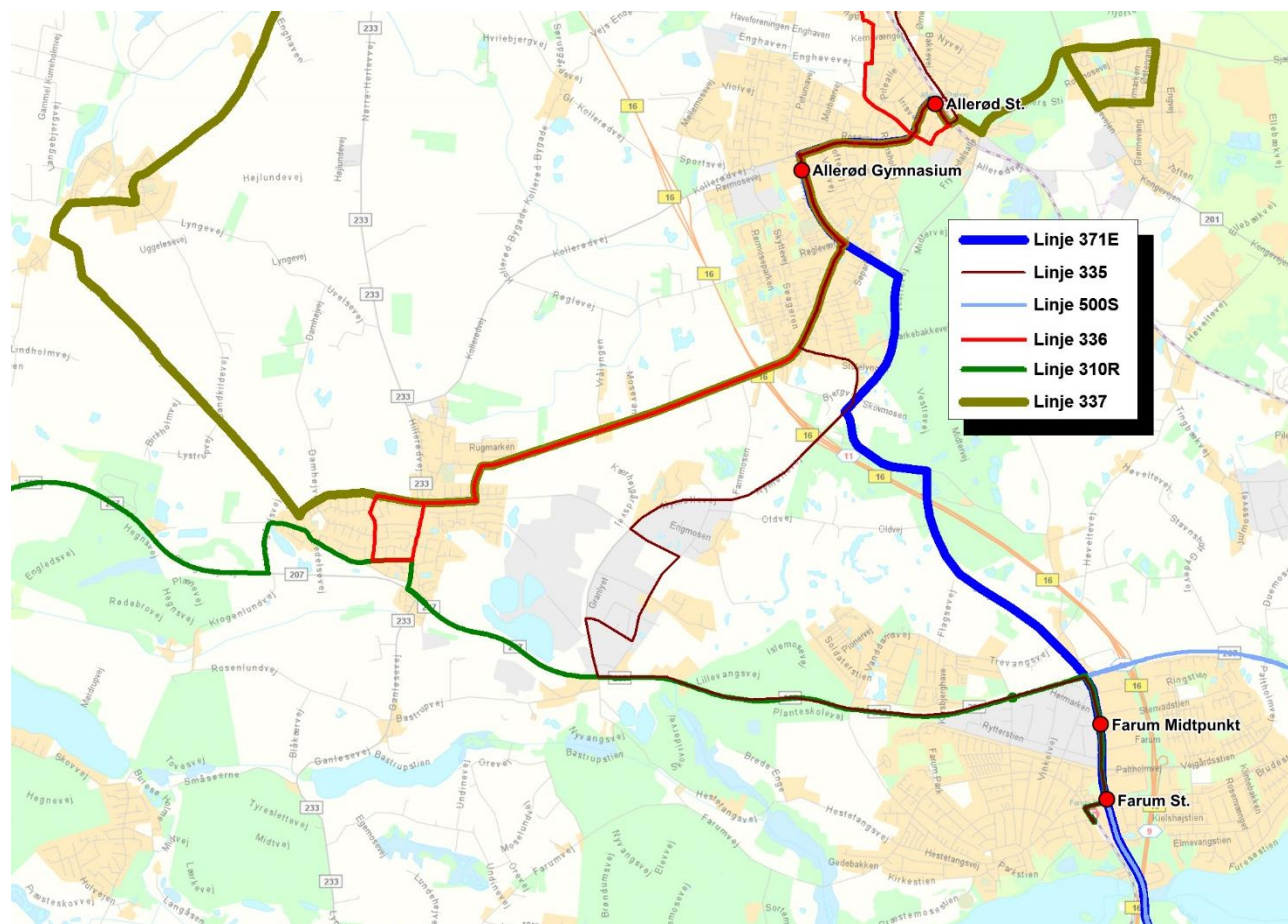
I det ene alternativ sker der ingen ændringer ud over at linje 338E, der i dag kører mellem Allerød st. og Vassingerød nedlægges, da strækningen overtages af linje 335. Dette alternativ er vist på nedenstående kort



I dette alternativ ændres køreplanen for linje 335 til den plan, der vises ovenfor, mens køreplaner og ressourceforbrug for øvrige linjer ikke ændrer sig. Antallet af afgang på linje 335 er vist herunder.

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Aftal afgang pr. retning
Kl. 6-9	30	2	6
Kl. 9-14	30	2	10
Kl. 14-18	30	2	8
Kl. 18-20	60	1	6
Kl. 20-24	-	0	0
I alt			30
Lørdag kl. 7-24	60	1	17
Søndag kl. 9-24	60	1	15

I det andet alternativ (vist på kortet herunder) flyttes også linje 337 fra Vassingerød, således at det alene er linje 335, der betjener Vassingerød. Linje 337 foreslås i dette alternativ at overtage den del af linje 336, der kører til Blovstrød.



Linje 336

Linje 336 kører således i dette alternativ udelukkende Lynge-Allerød st.-Enghaven Nord.

Tidsrum	Interval	Frekvens pr time	Antal afgange pr. retning
Hverdage			
Kl. 6-20	60	1	14
Kl. 20-24	120	½	2
I alt hverdage			16
Lørdage			
Kl. 7-10	120	½	2
Kl. 10-20	60	1	10
Kl. 10-24	120	½	2
I alt lørdage			14
Søndag			
Søndag kl. 8-20	60	1	12
Søndag	120	½	2
I alt søndage			14

Antal busser: 1

Linje 337

Linje 337 omlægges og kører ad Lyngevej direkte til Lynge uden om Vassingerød og videre fra Lynge ad den nuværende rute til Uvelse, Hillerød mm.

Nedenfor er opstillet en principkøreplan for linje 337:

Linje 337			S-tog mod KBH	S-tog fra KBH
Mod Hillerød:		*		
Blovstrød	01	01		
Allerød an	06	06	10	
Allerød af	09	09		06
Lynge	25	25		
Nr. Herlev	41	41		
Brødeskov sk	-	45		
Hillerød	58	08	04	
Mod Blovstrød:	**	***		
Hillerød	04	00		02
Brødeskov sk	-	13		
Nr. Herlev	17	17		
Lynge	32	32		
Allerød an	48	48	50	
Allerød af	55	55		46
Blovstrød	00	00		

*: Kun afgang 7.01

**: Afgang 8.04 kører 8.10 med ankomst Allerød 8.54

***: Afgangene 13.00, 14.00, 15.00 og 16.00

Antal busser: 2

Køreplanen giver faste minuttal mellem Nr. Herlev og Allerød dagen igennem på nær en enkelt tur (8.10 fra Hillerød) og det er kun afgangstiderne mellem Nr. Herlev og Hillerød, der bliver påvirket af, at linje 337 på en enkelt afgang om morgenen og fire ture om eftermiddagen skal forbi Brødeskovskole.

Nogle ture i perioden kl 9-13 afkortes i Lynge, da linje 337 ikke kører med times drift om formiddagen. Antallet af ture i de enkelte tidsintervaller er vist herunder:

Tidsrum	Interval	Frekvens pr time	Antal afgange pr. retning	
			-> Hillerød	-> Lyngø
Hverdage				
Kl. 6-9	60	1	4	-
Kl. 9-13	60/120	½-1	2	2
Kl. 13-19	60	1	6	
Kl. 20-24	120	½	1	1
I alt hverdage			13	3
Lørdage				
Kl. 8-12	60	1	3	1
Kl. 12-19	60	1	7	
Kl. 18-24	120	½	1	1
I alt lørdage			11	2
Søndag				
Kl. Søndag 9-12	60	1	2	1
Kl. Søndag 12-18	60	1	6	
Kl. Søndag 18-24	120	½	1	2
I alt søndag			11	3

Linje 500S

Linje 371E og 500S følges ad mellem Farum Midtpunkt og Egebjerg. Linje 371E vil derfor og fordi den betjener Lautrupparken kunne aflaste 500S i et sådant omfang, at driften kan reduceres fra nuværende 7-8 minutters drift til 10 minutters drift. Det er på strækningen mellem Farum og Ballerup, at belastningen er størst på linje 500S.

Den nye hurtige forbindelse mellem Allerød og Farum (linje 371E) vil måske også aflaste linje 500S mellem Birkerød og Farum.

Driftsomfanget foreslås som vist i tabellen herunder:

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Antal afgange pr. retning	
			Kokkedal-Glostrup	Kokkedal -Ørestad
Hverdage				
Før kl 7.00			Som nuværende	
Ca. kl. 5-9	10	6	12	12
Ca. kl 9-13	20	3	-	12
Ca. kl. 13-15	10	6	-	12
Ca. kl. 15-18	10	6	9	9
Ca. kl. 18-24	30	2	6	6
I alt hverdage			27	51
Lørdag				
Ca. kl. 6-10	30	2		8
Ca. kl. 10-19	20	3		27
Ca. kl. 19-24	30	2	5	5
I alt lørdage			5	40
Søndag				
Ca. kl. 6-9	60	1		3
Ca. kl. 9-11	30	2		4
Ca. kl. 11-19	20	3		24
Ca. kl. 19-24	30	2	5	5
I alt søndag	120	½	5	36

I nedenstående tabel er vist ændringerne i driftsøkonomien for linje 500S som konsekvens af reduktionen af driften fra 7-8 minutters drift til 10 minutters drift i myldretiderne kl 6-9 og 13-17.

Driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	-4 busser	-1.560
Bustimer	762 kr.	-7.000 timer	-5.334
Udgifter i alt			-6.894
Passagerer pr. år			-300*
Indtægter, skøn			-3.100*
Driftstilskud, netto omk			-3.210*
Selvfinansieringsgrad			49 %

* Beregnet som en relativ andel af nuværende niveau ift. reduktionen i antallet af bustimer (-8,8%)

Linje 153E

Etablering af linje 371E og 175E kan aflaste linje 153E mellem Malmparken st. og Lautrupbjerg således, at kørslen mellem Malmparken henholdsvis Ballerup st. og Lautrupbjerg kan fjernes. Derved vil linje 153E alene kører med 20 minutters drift mellem Ballerup - Malmparken – Lautrupbjerg - Gladsaxe Trafikplads (Denne kørsel kan på et senere tidspunkt evt. overtages af en ny linje 163E (Malmparken – Bagsværd-Vangede - Hellerup), hvis denne besluttet sat i drift.

Etablering af linjerne 371E og 175E gennem Lautrupparken vil aflaste linje 153E mellem Ballerup st. og Lautrupparken, da passagerer fra linje 500S og 400S vil

kunne benytte linje 371E og 175E og køre direkte til Lautrupparken uden skift på Ballerup st.

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Antal afgange pr. retning
Kl. 6-9	20	3	9
Kl. 13-18	20	3	12
I alt			21

Ingen kørsel lørdag og søndag

Oplæg til køreplan:

Linje 153E				S-tog mod KBH	S-tog fra KBH
Mod Glx:					
Ballerup st.	17	37	57	01/11/17	05/09/15
Malmparken st.	26	46	06	03/13/19	02/07/12
Lautrupbjerg	30	50	10		
Kildegårdsskolen	35	55	15		
Glx Trafikplads	44	04	24		
Mod Ballerup:					
Glx Trafikplads	46	06	26		
Kildegårdsskolen	55	15	35		
Lautrupbjerg	00	20	40		
Malmparken	03	23	43	03/13/19	02/07/12
Ballerup st.	14	34	54	01/11/17	05/09/15

S-tog med **fed** skrift linje H med færre stop

Med den skitserede køreplan anvendes tre busser. Korrespondancerne fra Lautrupparken mod togene fra Malmparken er dog ikke ideelle i denne plan. En forbedring af korrespondancerne her vil formentlig kræve indsættelse af yderligere en bus. Alternativet er at ændre minuttallene i køreplanen om eftermiddagen, så overgangstiden bliver kort i den aktuelle retning (mod Malmparken).

Fremkommelighed

Der kan forventes at være fremkommelighedsproblemer på følgende lokaliteter på linje 371E:

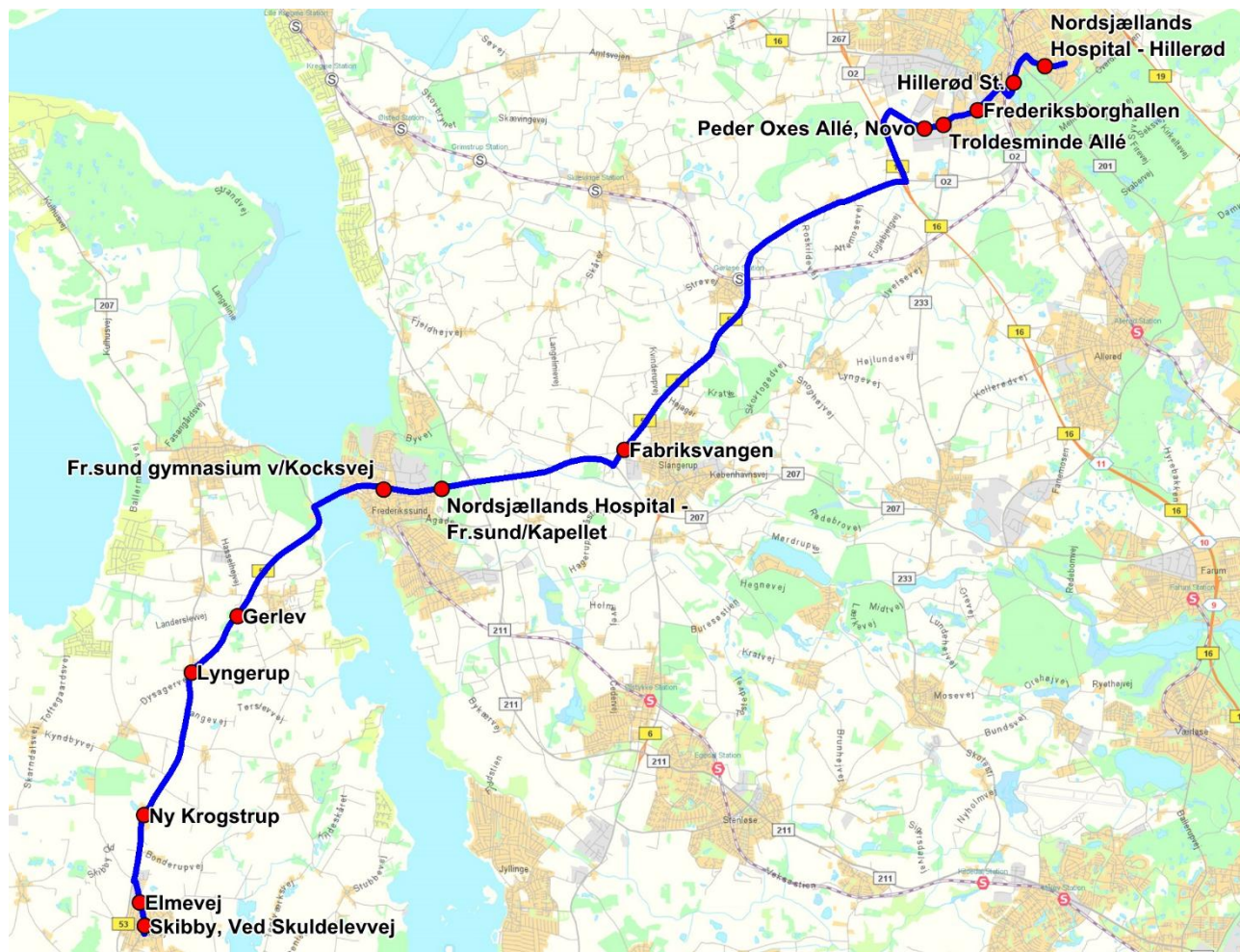
- › Frederiksborgvej i Farum: Der kan opstå kødannelser på strækningen, specielt i krydset omkring Stavnsholtvej/Farum Bygade.
- › Krydset Ring4/Klausdalsbrovej: Der er normalt kødannelser omkring krydset Ring4/Klausdalsbrovej/Nordbuen samt på Klausdalsbrovej mellem Lautrupparken og Ring 4. Krydset vil blive ombygget af Vejdirektoratet med tilføjelser af svingbaner i alle retninger, for at afhjælpe trængslen i myldertiden. I sammenhæng hermed, bliver signalerne tilpasset på Klausdalsbrovej.

8 Linje 372E Skibby-Frederikssund-Hillerød

Linje 372E etablerer en hurtig og direkte forbindelse mellem Skibby, Frederikssund og Hillerød. Den vil forbinde hospitaler og ungdomsuddannelser i Frederikssund og Hillerød samt større erhvervsområder og arbejdspladser, heriblandt erhvervsområdet ved Holmensvej og Trollesminde i hhv. Frederikssund og Hillerød. I tilknytning til det, får pendlere fra Skibby altså en mere direkte adgang til trafikmålene i Frederikssund og Hillerød. Bussen vil korrespondance med linje 230R ved J.F. Willumsens Vej/Kocksvej, og derved give pendlere fra Jægerspris forbindelse til Hillerød.

I Hillerød vil linje 372E betjene den østlige side/("bagsiden") af Hillerød st. på Carlsbergvej, og herved betjene en række relevante uddannelsesinstitutioner såsom Frederiksborg Gymnasium og HF og HTX Hillerød. Derudover betyder linjeføringen en kortere rejsetid fra Hillerød st. til Hillerød Hospital.

Den foreslåede linje er vist på nedenstående figur. Ved linjeføringen er der lagt vægt på, at linjen kører den hurtigste vej, hvorfor den ikke føres forbi Frederikssund st. og Rutebilstationen i Slangerup, der begge vil medføre omvejskørsel og dermed længere køretid.



Linjeforlængelse

Linjen kan eventuelt forlænges fra Skibby til Holbæk for at skabe en hurtig og direkte forbindelse mellem Holbæk, Hornsherred og Hillerød. I tilknytning til udviklingsmuligheder, kan det ligeledes overvejes at forlænge linjen til Kongens Vænge i Hillerød. Denne linjes og andre nuværende eller foreslåede linjeføring i Hillerød skal dog overvejes i en samlet plan for byen i forbindelse med etablering af en ny station i Hillerød Syd.

Revideret linjeføring

Linjen er en revision af et tidligere forslag, hvor linje 372E var foreslået mellem Frederikssund st. og Hillerød Hospital via Hillerød st. Med den foreslåede nye linjeføring føres linje 372E altså uden om Frederikssund st.

Endvidere har det været diskuteret om linjen skulle køre ind omkring Slangerup Rutebilstation. Fordelen ved denne linjevariant var, at man kunne udnytte noget af den ekstra kørsel (tre afgang) på linje 600S mellem Slangerup og Hillerød. Det skyldes at linje 372E med undtagelse af Gørløse benytter samme linjeføring som linje 600S mellem Slangerup Nord (rute 6/Hillerødvej) og Hillerød st. Linjevarianten blev fravalgt, da køretiden skulle forlænges med op til 10 min. og den forlængede rejsetid stod ikke mål med besparelsen på driftsomfanget på linje 600S. En væsentlig begrundelse var også et ønske om at etablere en hurtig forbindelse mellem Frederikssund og Hillerød.

Køreplansoplæg

Herunder er opstillet et forslag til minuttal for linje 372E. Korrespondancen med linje 230R er vigtig, da tidligere analyser har vist stor pendling mellem Jægerspris og Hillerød. Derfor foreslås det, at linje 372E og 230R forbindes via god korrespondance på stoppestedet J. F. Willumsens Vej/Kocksvej (Frederikssund Gymnasium). En mindre relevant korrespondance er med linje 310R på Fabriksvangen i Slangerup, som giver borgere fra Hornsherredområdet mulighed for at rejse mere direkte til og fra Slangerup, Lyngby og Farum.

Linje 372E				Linje 230R/310R		S-tog mod KBH	S-tog fra KBH
Skibby – Hillerød	Skibby v/ Skulderlevvej	14	44	05	35		
	Frederikssund Gymnasium	34	04	30	00		
	Fabriksvangen, Slangerup	42	12	28	58		
	Hillerød st. v/ Frederiksborg Gymnasium	06	36			04, 14...54	02, 12...52
	Hillerød Hospital	08	38				
Hillerød – Skibby	Hillerød Hospital	12	42				
	Hillerød st. v/ Frederiksborg Gymnasium	12	44			04, 14...54	02, 12...52
	Fabriksvangen, Slangerup	38	08	28	58		
	Frederikssund Gymnasium	46	16	20	50		
	Skibby v/ Skulderlevvej	06	36	54	24		

Linje 230R har halvtimesdrift i dagtimerne på hverdage, hvilket passer godt med linje 372E's driftsomfang, som foreslås at være halvtimesdrift kl. 6-9 og kl. 14-18. Med en samlet køretid på 54 min. og ophold i Skibby og Hillerød på hhv. 8 min. og 4 min. kan linje 372E oprettes, så der bliver 4 min. skiftetid på stoppestedet J. F. Willumsens Vej/Kocksvej – eksempelvis: i retning mod Hillerød ankommer linje 230R i minuttal 30, mens linje 372E afgår i minuttal 34. I modsat retning ankommer linje 372E i minuttal 16, mens linje 230R afgår mod Jægerspris i minuttal 20. Det skal dog påpeges, at korrespondancerne mellem linje 230R og 372E muligvis kræver, at 230R får ny køreplan om morgenen. Det skyldes at trængslen er så stor, at forbindelsen fra Jægerspris mod Hillerød i morgenmyldretiden kan vælter.

Overgangstiden til/fra linje 310R er ikke optimal, men også af mindre betydning, da der fra linje 310Rs opland mellem Farum og Slangerup er flere alternative forbindelser til Hillerød.

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Aftal afgang pr. retning
Kl. 6-9	30	2	6
Kl. 9-14	-	-	-
Kl. 14-18	30	2	8
Kl. 18-20	-	-	-
Kl. 20-24	-	-	-
I alt			14

Ingen kørsel lørdag og søndag.

Driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	4 busser	1.560
Bustimer	762 kr.	7.000 timer	5.334
Udgifter i alt			6.894
Indtægter, skøn			3.500
Driftstilskud, netto omk.			3.394
Selvfinansieringsgrad			51%

Berørte linjer

Den foreslåede linje 372E kører parallelt med og har indflydelse på følgende linjer:

Linje 600S

Mellem Slangerup Nord (Rute 6/Hillerød) og Hillerød st. kører linje 372E delvist parallelt med linje 600S, men det anbefales ikke at ændre på driftsomfanget på linje 600S, da linjen betjener et andet opland – dog vil passager i Hillerød mellem Peder Oxes Allé og Hillerød kunne benytte begge busser.

Linje 310R

Der er parallelkørsel med linje 310R mellem Slangerup Vest (Rute 6/Strandstræde) og Frederikssund Hospital. Linje 310R har imidlertid kun halvtimedrift, som ikke anbefales ændret. Derfor kan der næppe hentes ressourcer herfra.

Den nye linje 372E kan få en langtidseffekt på linje 600S og 310R, da passagererne på den nye linje i dag benytter linje 600S og 310R over Slangerup eller linje 600S og S-tog over Ølstykke.

Linje 325

Fra december 2015 vil der sandsynligvis køre en ny linje 325 mellem Hillerød og Frederikssund via Skævringe. Linjen vil få timedrift morgen og eftermiddag, og afkortede ture mellem Skævringe og Hillerød midt på dagen.

Linje 325 skønnes dog ikke at skabe konkurrence til linje 372E, da køretiden bliver ca. en time mellem Frederikssund og Hillerød. Den kan dog muligvis være relevant for passagerer der rejser mellem den nordlige del af Frederikssund og vestlige del af Hillerød, men ikke noget der berettiger til at ændre driftsomfanget på hverken linje 372E eller linje 325.

Øvrige linjer

Ud over disse linjer kører linje 372E parallelt med følgende linjer på kortere strækninger:

- › 320R på J. F. Willumsens Vej i Frederikssund (fra Frederikssundsvej til Frederiksborgvej)
- › 311, 316, 318, 319 på Frederiksværkvej i Frederikssund (fra J. F. Willumsens Vej og Ågade)
- › 305E, 306, 375R på Milnersvej i Hillerød (Fra Roskildevej til Hostrupvej)
- › 301-302, 375R på Dyrehavevej i Hillerød (fra Tamsborgvej til Skovmedet).

Det skønnes ikke at en ny linje 372E vil påvirke disse linjer i et sådan omfang, at der vil være behov for at justere linjeføring eller driftsomfang.

Fremkommelighedsproblemer

Der kan forventes at være fremkommelighedsproblemer på følgende lokaliteter på linje 372E:

- › Frederikssund på J. F. Willumsens Vej og Kronprins Frederiks Bro
- › Hørup Skovvej i Frederiksborgvej-krydset
- › Rute 6 ved rampe til forlængelsen i retning mod Hillerød
- › Peder Oxes Allé ned mod Roskildevej-rundkørslen
- › Milnersvej ved Roskildevej-rundkørslen og ved Hostrupvej/Hammersholtvej
- › Hammersholtvej ved Carlsbergvej

Nødvendige anlæg

Stoppested ved Gerlev, umiddelbart ved Lyngerupvej/Femhøj Stationsvej.

Stoppested ved Fabriksvangen i den vestlige del af Slangstrup i rundkørslen Rute 6/Strandstræde. Her får linjen i øvrigt frem over korrespondenser med linje 310R.

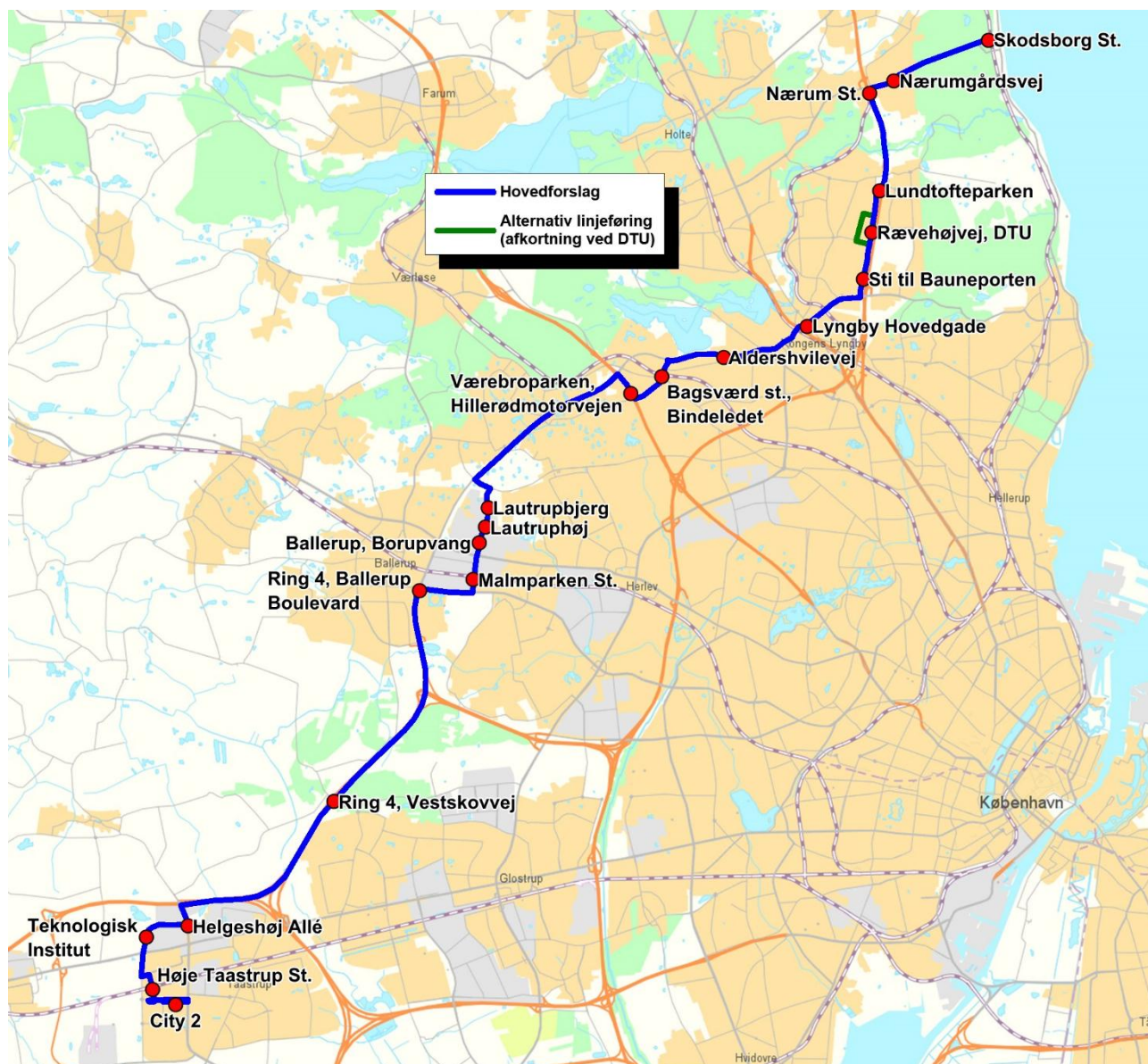
9 Linje 175E Skodsborg-DTU-Malmparken-Høje-Taastrup/City 2

Linje 175E er foreslået som en ekspresbus, der forbinder Kystbanefingeren med Roskildefingeren via Ring 4-korridoren, og derved giver rejsende fra Vestbanen (regionale stationer på Sjælland) og Kystbanen direkte adgang til Lautrupparken og industriområderne i Bagsværd. Den vil forbinde DTU, Bagsværd og Malmparken mellem Høje-Taastrup og Skodsborg stationer samt give adgang til City 2 i Høje-Taastrup.

Linjen vil sikre en hurtig forbindelse mellem DTU og Ingeniøruddannelsen i Lautrupparken, der fremover vil blive samlet, hvorfor de studerende kan have behov for at rejse mellem de to uddannelsessteder dagligt. Samtidig vil bussen stoppe på Lundtoftegårdsvej ved gangstien til CPH Business afdeling i Lyngby ved Tronsgårdsskolen, og herved skabe forbindelse til CPH Business Lyngby.

Linjen kan eventuelt forlænges til Hundige st. og give betjening til de to erhvervsområder på Vejleåvej i Ishøj og Hundige, hvor erhvervsområdet i Hundige i dag er uden busbetjening. Samtidig med en eventuel forlængelse til Hundige skal linje 400S betjening mellem Høje-Taastrup, Ishøj og Hundige overvejes nærmere

Den foreslåede linje er vist på nedenstående figur:



Linjealternativer

Afkortning ved DTU

I køreplansoplægget til linje 175E foreslås der 20-min. drift mellem DTU og Skodsborg. Såfremt der ønskes en reduceret udgift kan linjen afkortes, så busserne vender ved DTU (grøn linje). I den forbindelse skal det nævnes, at der i dag er god betjening mellem DTU og Nærum, og mellem Nærum og Skodsborg, men ingen direkte forbindelse mellem DTU og Skodsborg. Ulempen er derved at man ikke får fat i mulige passagerer fra Kystbanestrækningen, der skal rejse mod DTU, Bagsværd og Lautrupparken.

Forlængelse til Hundige

Ud over at få forbundet Vest- og Kystbanen med de store arbejdspladser i Lautrupparken og Bagsværd, kan en linjeforlængelse til Hundige st. give pendlere fra Køge Bugt mulighed for at rejser mere direkte mod Hundige Nord, Høje-Taastrup og Ballerup. En linjeføring via Ishøj Stationsvej, Vejleåvej, Kildebrøndvej og Hundige Centervej vil betjene de to erhvervsområder i det nordlige Hundige og Ishøj, og give mulighed for en omlægning af linje 400S, så linjen ikke behøver at

køre via Industribuen, men udelukkende køre ad Ishøj Stationsvej. Derudover kan betjeningen mellem Ishøj st. og Hundige st. reduceres eller helt undværes.

Køreplansoplæg

Herunder er opstillet et forslag til minuttal for linje 175E, hvor der er 20 min. drift mellem Skodsborg st. og Høje-Taastrup st./City 2 i dagtimerne, og 10 min. drift i tidsrummet kl. 6-9 og kl. 14-18, dog med 20 min. drift mellem DTU og Skodsborg. Linje 175E kommer forbi mange stationer, men den væsentlige korrespondance vil være med kystbanetogene på Skodsborg st. Det skyldes, at togene på de øvrige stationer har mange afgange og korrespondancerne derfor ikke er så følsomme som på Skodsborg st. hvor der kun er tog hvert 20. minut.

Togene (Nivå-togene) på Skodsborg st. har 20. min. drift, og linje 175E's afgange er tilpasset til togene i nordgående retning, således der er fire min. fra togene ankommer på Skodsborgs st. til bussen afgår, mens der er syv min. fra bussen ankommer til togene afgår – eksempelvis ankommer toget i minuttal 15, og bussen afgår i minuttal 19, mens bussen i modsat retning ankommer i minuttal 36, hvor toget afgår i minuttal 43.

Linje 175E								Tog mod KBH	Tog fra KBH
Skodsborg - Høje-Taastrup/City 2	Skodsborg st.	19		39		59		15/35/55	23/43/03
	DTU, Rævehøjvej	30	40	50	60	10	20		
	Lyngby Hovedgade	36	46	56	6	16	26		
	Basværd st.	43	53	3	13	23	33	03, 13...53	03, 13...53
	Malmparken st.	58	8	18	28	38	48	03, 13...53 + 39/59/19	02, 12...52 + 47/07/27
	Høje-Taastrup st.	19	29	39	49	59	9	5 min. drift	7-8 min. drift
	City 2	22	32	42	52	2	12		
City 2/Høje-Taastrup - Skodsborg	City 2	33	43	53	3	13	23		
	Høje-Taastrup st.	36	46	56	6	16	26	5 min. drift	7-8 min. drift
	Malmparken st.	57	7	17	27	37	47	03, 13...53 + 39/59/19	02, 12...52 + 47/07/27
	Basværd st.	12	22	32	42	52	2	03, 13...53	03, 13...53
	Lyngby Hovedgade	19	29	39	49	59	9		
	DTU, Rævehøjvej	25	35	45	55	5	15		
	Skodsborg st.	36		56		16		15/35/55	23/43/03

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Antal ture pr. retning		
			Skodsborg – City 2	DTU – City 2	I alt
Kl. 6-9	10*	6	9	9	18
Kl. 9-14	20	3	15	0	15
Kl. 14-18	10*	6	12	12	24
Kl. 18-20	20	3	6	0	6
Kl. 20-24	-	-	-	-	
I alt			42	21	63

* mellem Skodsborg og Nærum/Lundtofte dog kun 20 min drift.

Ingen kørsel lørdag og søndag.

Driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.		
			Linje 175E	Besparelser*	I alt
Busser, antal	0,39 mio. kr.	13 busser	5.070		
Bustimer	762 kr.	35.000 timer	26.670		
Udgifter i alt			31.740	8.610	
Indtægter, skøn			21.700	-4.900	
Driftstilskud, netto omk.			10.040	3.710	6.330
Selvfinansieringsgrad			68 %		

* besparelse på 400S & 330E: heri indgår en reduktion i driftsudgifter såvel som indtægter

Berørte linjer

Den foreslåede linje 175E kører parallelt med og har indflydelse på følgende linjer:

Linje 400S

Linje 175E vil være et supplement til 400S og benytter samme linjeføring mellem Høje-Taastrup st. og Ballerup Syd (ved Sydbuen) samt mellem Ballerup Nord (Klausdalsbrovej) og Lyngby. I Ballerup kører linje 400S – i modsætning til linje 175E som betjener Lautrupparken – til Ballerup st. via Hedeparken og Ballerup Rådhus. Linje 175E kører ikke til Lyngby st., men direkte ad Buddingevej – Klampenborgvej. Linje 400S har i dag 8-9 min. drift i myldretiden (7 afg./time) og 20 min. drift udenfor.

Passagertallene viser at der er mange påstigere på Ballerup st., og det begrænser i udgangspunktet muligheden for at reducere kørslen på linje 400S og dermed de ressourcer (busser og køreplantimer), der kan hentes fra linje 400S til at finansiere linje 175E. Vi vurderer at man kan opretholde et tilfredsstillende serviceniveau på linje 400S, såfremt man "kun" tager 1 afg./time. Herved vil 400S fremover få 10 min drift i myldretiden.

Besparelse, driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	4 busser	1.560
Bustimer	762 kr.	7.000 timer	5.330
Udgifter i alt			6.890*
Indtægter			-4.100**

* 1 afgang mellem Hundige/Ishøj st. og Lyngby st.

** Indtægterne er reduceret ud fra et forhold, der afspejler det reducerede timeantal med det totale timeantal pr. år.

Linje 300S/330E

På linjerne 300S og 330E er der delvist parallellkørsel mellem Lyngby og DTU. DTU betjenes imidlertid fra den vestlige del mod Lundtoftegårdsvej, da linje 300S og 330E drejer fra på Klampenborgvej til Sorgenfrigårdsvej. Dermed betjenes Handelsskolen også. Linjerne 300S og 330E kører med 10 min. drift i myldretiden og 20 min. udenfor.

Idet linjerne 300S og 330E har en anden linjeføring fra Sorgenfrigårdsvej til DTU, kan vi ikke reducere i antallet af busser på strækningen. Man kan imidlertid vende turene på 330E ved Rævehøjsvej, så bussen ikke kører til Nærum st., hvor der er parallellkørsel med linje 175E. Dermed kan vi reducere køretiden med 10 min. i omløbet (6 min. i nordlig retning/4 min. i sydlig retning).

Besparelse, driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	1 bus	0,390
Bustimer	762 kr.	1.750 timer	1.330
Udgifter i alt			1.720*
Indtægter			-800**

* Linje 330E vendes ved Rævehøjvej

** Indtægterne er reduceret ud fra et forhold, der afspejler det reducerede timeantal med det totale timeantal pr. år.

Linje 194

Der bliver parallelkørsel mellem linje 175E og linje 194 på Skodsborgvej mellem Nærum st. og Skodsborg st., dog vil linje 175E kun stoppe på stoppestedet Nærumgårdsvej. Linje 194 har halvtimedrift og har en køretid mellem Nærum st. og Skodsborg st. på 6 min.

Vi anbefaler, at man ikke ændrer på linje 194 i første omgang, da det vil tvinge nogle passagerer ud i et skift, da flere rejser videre fra Nærum st. til Lyngby. Dette kan eventuelt ændre sig ved etableringen af linje 175E, da linje 175E vil være ca. 7 minutter hurtigere om at køre fra Skodsborg til Lyngby end linje 194.

Linje 182/183

Linje 182/183 er en lokalbus i Lyngby, som kører parallelt med linje 175E på Klampenborgvej. Linjerne har noget ekstra kørsel af hensyn til CPH Business Lyngby, som muligvis kan bruges ifm. med finansieringen af linje 175E. Denne besparelsesmulighed er der ikke indregnet i driftsoplægget.

Linje 153E

Etablering af linje 371E og 175E kan aflaste linje 153E mellem Malmparken st. og Lautrupbjerg således at kørslen mellem Malmparken henholdsvis Ballerup st. og Lautrupbjerg kan fjernes og Linje 153E alene kører med 20 minutters drift mellem Ballerup - Malmparken - Lautrupbjerg - Gladsaxe Trafikplads (Denne kørsel kan på et senere tidspunkt evt. overtages af en ny linje 163E (Malmparken - Bagsværd - Vangede - Hellerup), hvis denne besluttet sat i drift.). Kørslen i Ballerup (Ballerup st./Malmparken st. - Centralstien) udgør 3,25 mio. kr. Denne reduktion i omkostninger er ikke indregnet i driftsøkonomien på linje 175E.

Etablering af linjerne 371E og 175E gennem Lautrupparken vil aflaste linje 153E mellem Ballerup st. og Lautrupparken, da passagerer fra linje 500S og 400S vil kunne benytte linje 371E og 175E og køre direkte til Lautrupparken uden skift på Ballerup st.

Øvrige linjer

Ud over disse linjer kører linje 175E parallelt med følgende linjer på kortere strækninger:

- › Ny linje 371E i Lautrupparken (mellem Klausdalsbrovej og Malmparken)
- › 350S i Lautrupvang (mellem Lautrupvang og Ring 4)

Det skønnes ikke at en ny linje 175E vil påvirke disse linjer i et sådan omfang, at der vil være behov for at justere linjeføring eller køreplaner for disse linjer.

Fremkommelighedsproblemer

Der kan forventes at være fremkommelighedsproblemer på følgende lokaliteter på linje 175E:

- › Skodsborgvej og rampen fra motorvejen til Skodsborgvej.
- › Klampenborgvej og Engelsborgvej i Lyngby.
- › Vadstrupvej og Bindeledet ved Bagsværd st.
- › Venstresving fra Ring 4 mod Klausdalsbrovej. Køddannelser i dag. Forbedres sandsynligvis i forbindelse med ombygning af kryds.
- › Tilkørselsrampen på Ring 4 ved Ballerup Boulevard.

10 Betjening af Dragør

Der er et ønske – bl.a. fra Dragør Kommune - om at forbedre busbetjeningen af Dragør, således at Dragør bliver knyttet bedre til banenettet.

I dette notat er opstillet og analyseret alternativer til en forbedret betjening af Dragør by. Alternativerne er opstillet i forbindelse med projektet 'Bedre og hurtigere busser i Region Hovedstaden'.

Der er opstillet 3 alternativer:

1. Ny linje 550E forlænges til Dragør
2. Forlængelsen af linje 500S til Dragør
3. Omlægning af linje 350S

10.1 Ny linje 550E

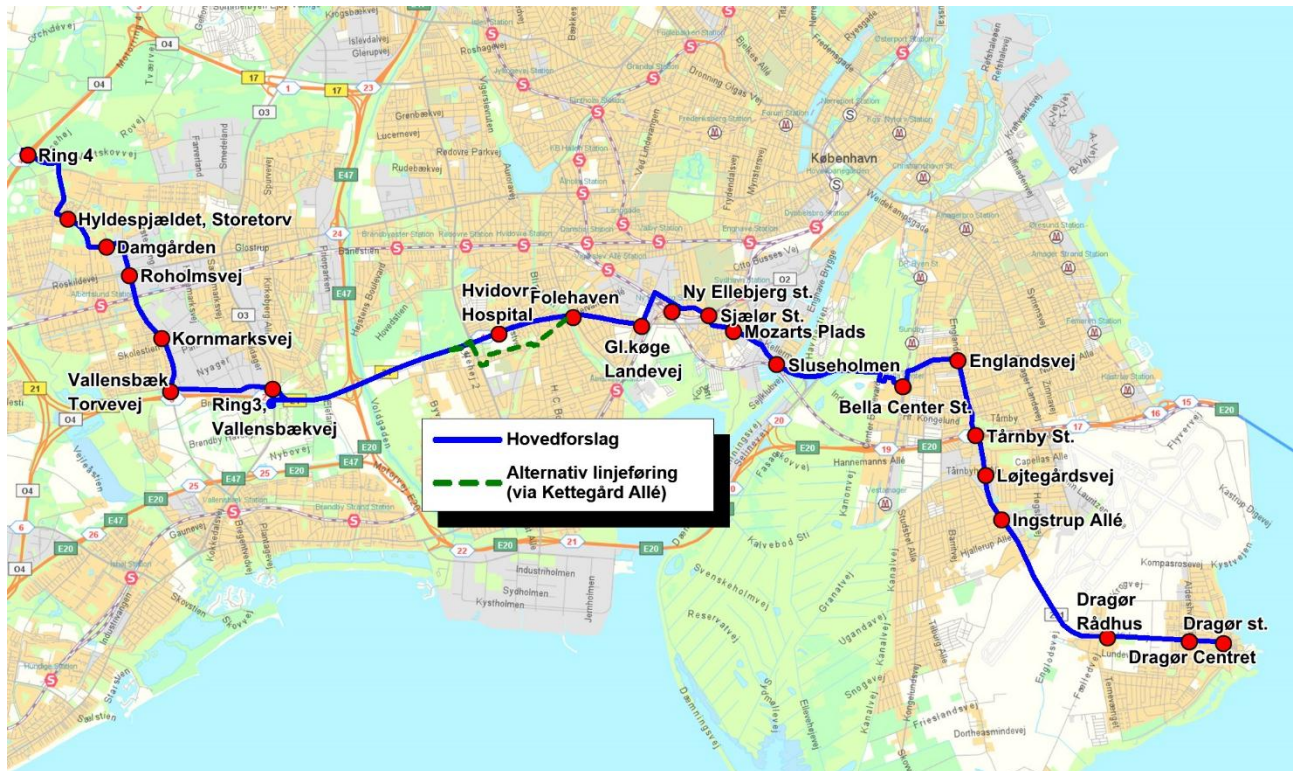
Den nye linje 550E, der er foreslået etableret mellem Herstedvester og Ny Ellebjerg station i forbindelse med Trængselskommissionens arbejde foreslås forlænges til Dragør, som vist på nedenstående kort. Med den foreslåede linjeføring får Dragør forbindelse til:

- › Ny Ellebjerg st. (S-tog, Ringbanen samt fjern tog efter 2018, metro fra 2022)
- › Mozarts Plads (Metro fra 2022)
- › Bella Center st. (Metro)
- › Tårnby station (Kastrupbanen).

I dag har Dragør forbindelse med:

- › Kastrupbanen ved Tårnby station (linje 350S) og ved Copenhagen Airport, Kastrup (linje 35)
- › Metroen ved Lufthavnen og DR-Byen (Linje 35) samt ved Amagerbro (Linje 350S).
- › S-tog på Nørreport st. (linje 350S).

Linje 550E foreslås at køre direkte ad Kirkevej og Englandsvej med få stop. Herved får Dragør by en hurtig forbindelse til både regionaltoget, metro og den nye fjern-togsstation ved Ny Ellebjerg samt S-tog samme sted.



Den foreslåede linje 550E giver endvidere forbindelse til Hvidovre Hospital og erhvervsområderne i Vallensbæk og Albertslund.

Med en etablering af linje 550E med den viste ruteføring bliver der ikke en direkte forbindelse mellem Dragør og Lufthavnen udover den nuværende linje 35 (DR-byen- Tårnby-Dragør-Lufthavnen).

Køreplanoplæg (Linje 550E)

Mod Herstedvester		Tog/metro	
		Mod KBH	Fra KBH
Dragør	18-38-58		
Tårnby st.	30-50-10	05-18-25-38.....58	01-09-21-29....49
Bella Center st.	37-57-17	4-6 min interval	4-6 min interval
Ny Ellebjerg st.	48-08-28	03-06-13-16-23...56	00-02-10-12-20...52
Hvidovre Hospital	55-15-35		
Damgården	11-31-51		
Ring 4	17-37-57		
Mod Dragør			
Ring 4	08-28-48		
Damgården	14-34-54		41
Hvidovre Hospital	30-50-10		
Ny Ellebjerg st.	37-57-17	03-06-13-16-23...56	00-02-10-12-20...52
Bella Center st.	48-08-28	4-6 min interval	4-6 min interval
Tårnby st.	55-15-35	05-18-25-38.....58	01-09-21-29....49
Dragør	07-27-47		

Med **fed skrift** er angivet afgangstider for det hurtige tog til/fra Køge (linje E)

Ved opstillingen af forslaget til køreplan ovenfor er der fokuseret på at skabe gode korrespondancer med korte overgangstider til S-tog ved Ny Ellebjerg og til regionaltoget ved Tårnby i retning mod København, når bussen kommer fra Dragør og fra København, når bussen kører mod Dragør. Frekvensen på tog og linje 550E (10 min. drift i myldretiderne) er dog på et sådant niveau, at de faktiske minuttal er af mindre betydning. Køreplanen er opstillet for 20 minutters driften mellem myldretiderne. I myldretiderne køres med 10 minutters drift.

I oplægget til køreplan er det forudsat, at der køres direkte ad Holbækmotorvejen mellem Søndre Ringvej (Ring 3) og Folehaven, og at der etableres et busstoppested ud for Hvidovre Hospital på motorvejen. En alternativ linjeføring med kørsel ad Kettegård Alle forbi Hvidovre Hospital vil forlænge køretiden med 5 minutter. Antallet af busser, der skal anvendes til linjen vil være uændret ved denne omlægning, da endestationsopholdene er relativt lange i den skitserede køreplan. Tilsvarende vil det samlede antal bustimer være upåvirket. Minuttallene vil dog blive ændret lidt, hvilket kan påvirke korrespondancerne ved de enkelte stationer.

Frekvenser:

Tidsrum	Interval (min)	Frekvens pr. time	Antal afgang pr. retning
6-9	10	6	18
9-14	20	3	15
14-18	10	6	24
18-20	20	3	6
20-24	-	0	0
I alt			63

Ingen kørsel lørdag og søndag

Foreløbig driftsøkonomi for hele linje550E:

Driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	14 busser	5.460
Bustimer	762 kr.	36.750 timer	28.000
Udgifter i alt			33.460
Passagerer pr. år			2.000
Indtægter, skøn			17,300
Driftstilskud, netto omk			16.200
Selvfinansieringsgrad			52%

Konsekvenser øvrige linjer

Den foreslåede linjeføring for linje 550E fra Ny Ellebjerg st. til Dragør påvirker linjerne 4A, 35 og 350S. De nuværende linjers linjeføring er vist på linjekortet i kapitel 11.

Linje 4A. Reduktion af driften til Bella Center st.

Linje 550E vil køre parallelt med linje 4A mellem Sjælør st. og Bella Center metro st. Linje 4A har 4-5 minutters interval i dagtimerne på hverdage på denne strækning, ligesom den har det på strækningen fra Svanemøllen til Sjælør st.

Det kan overvejes at reducere driften på linje 4A på strækningen mellem Sjælør st. og Bella Center ved etablering af en ny linje 550E, således at linjen kører med 15 minutters drift til Ørestad st., 15 minutters drift til Lergravsparken, mens hver 3. bus vender ved Sjælør st.

Dette må vurderes nærmere på baggrund af passagerernes benyttelse af de 2 grene mod henholdsvis Ørestad st. og Lergravsparken.

Denne reduktion svarer til en besparelse på 1 bus og ca. 1 køreplantime pr. driftstime svarende til en reduktion i driftsomkostningerne på ca. 5,4 mio. kr./år og i tilskudsbehovet på kr. 1,6 mio. kr./år (selvfinansieringsgrad 70 %).

Linje 350S. Reduktion af driften til Dragør

Linje 550E vil køre parallelt med linje 350S mellem Tårnby st. og St. Magleby og de to linjer vil have fælles endestation i Dragør. Linje 350S betjener dog den sydlige del af Dragør, mens linje 550E i oplægget kører direkte ad Kirkevej.

Frekvensen på linje 350S forventes at kunne reduceres fra 12-13 minutters drift – i nogle perioder 4 minutters drift i aktuel retning - i myldretiderne og 15 minutters drift i dagtimerne i dag til 20 minutters drift mellem Sundbyvester Plads og Dragør, hvis linje 550E etableres som skitseret.

Denne reduktion svarer til en besparelse på 3-4 busser og ca. 1 bustime pr. driftstid svarende til en reduktion i driftsomkostningerne på ca. 6,2 mio. kr./år og i tilskudsbehovet på kr. 3,1 mio. kr./år (selvfinansieringsgrad 49 %).

Linje 35. Parallelkørsel Tårnby st. - Dragør

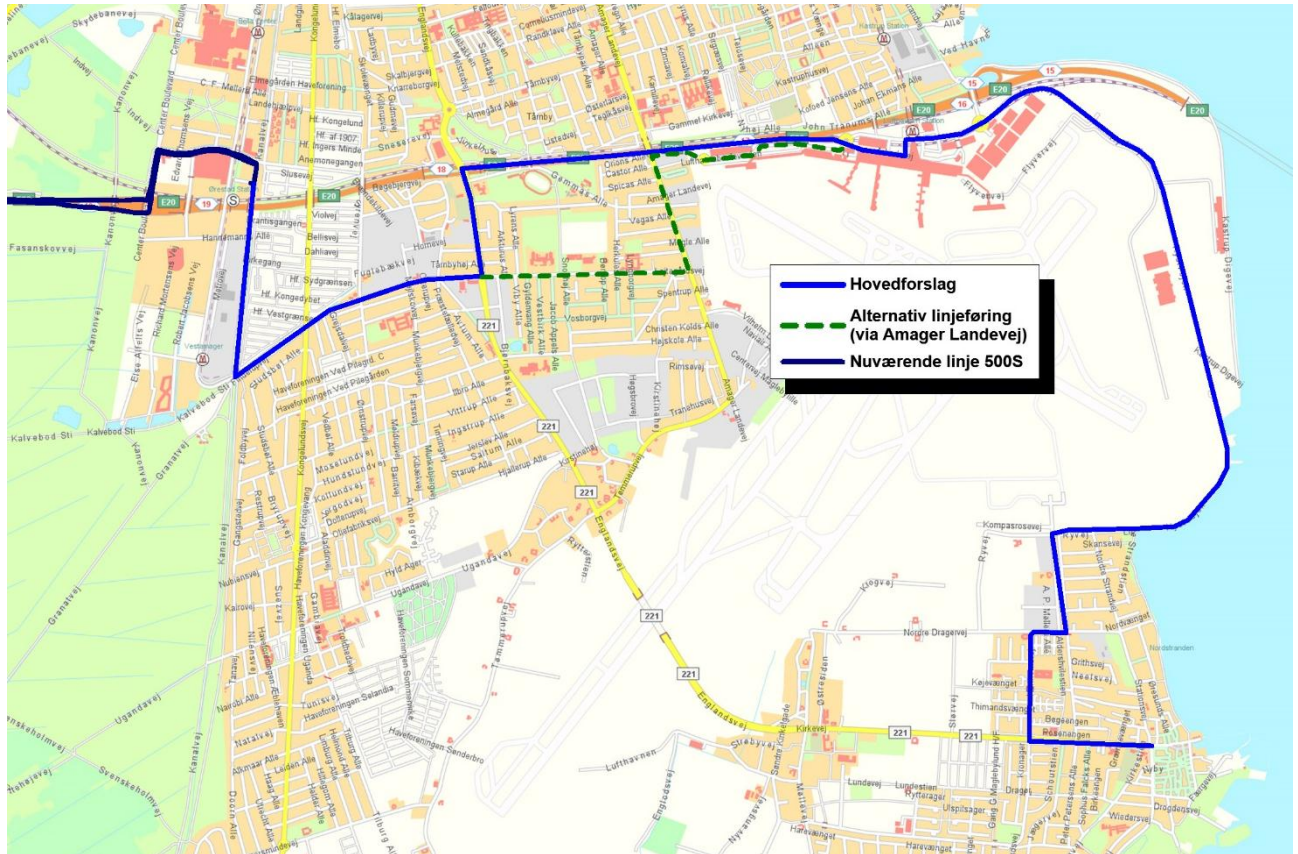
Linje 35 kører ad samme strækning mellem Bella Center St. og Dragør som linje 550E. Linje 35 foreslås sammenlagt med linje 33, således at denne forlænges fra Søvang til Dragør og herfra som linje 35 i dag til Lufthavnen.

På strækningen mellem DR-byen St. og St. Magleby foreslås linjen nedlagt og erstattet med f.eks. linje 30.

Det skal understreges, at denne løsning ikke er vurderet i alle detaljer og at linjenet og driftsomfang på den sydlige del af Amager bør vurderes nærmere ved en eventuel etablering af linje 550E til Dragør.

10.2 Forlængelse af linje 500S

Et alternativ er at forlænge linje 500S, der i dag har endestation ved Ørestad station til Dragør via lufthavnen, som vist på figuren herunder.



Alternativet giver en hurtig forbindelse til Fjern, regionaltoget og metro ved Lufthavnen samt en forbindelse uden omstigning til Fields fra Dragør. Der opnås ikke en direkte, kort forbindelsesvej til S-banen, da linje 500S først har forbindelse med en S-bane station ved Brøndby Strand St.

Dette løsningsforslag giver imidlertid en del omvejskørsel på linje 500S omkring Ørestaden, såfremt Ørestad St. og Fields fortsat skal betjenes.

Køreplanoplæg

Herunder er opstillet skitse for køreplan for forlængelsen fra Ørestad st. til Dragør. Det foreslås, at der køres med 10 minutters drift i myldretiderne og 20 minutters drift udenfor. Dette svarer til det driftsoplæg som linje 500S forventes at få efter etablering af linje 371E (Allerød-Farum-Malmparken).

Minuttallene er fastlagt under hensyn til at der skal være korrespondance med togene i retning til/fra København på stationen i lufthavnen (Copenhagen Airport, Kastrup).

Frekvensen på regionaltoget og linje 500S (10 minutter drift i myldretiderne og 20 minutter udenfor) er dog på et sådant niveau at de faktiske minuttal er af mindre betydning. Køreplanen er opstillet for 20 minutters driften mellem myldretiderne. I

myldretiderne køres med 10 minutters drift. Det samme gælder i forhold til metroen, som fra Københavns Lufthavn og Ørestad kører med 4-6 minutters drift dagen igennem.

Mod Kokkedal		Tog mod KBH	Tog fra KBH
Dragør	10-30-50		
Lufthavn st.	29-49-09	02- 14 -22- 34 -42- 54	06 -14- 26 -34- 46 -54
Tårnby Kirke*	33-53-13	05- 18 -25- 38 -45- 58	01 -09- 21 -29- 41 -49
Ørestad st.	42-02-22	00 -08- 20 -28- 40 -48	06- 18 -26- 38 -46- 58
Mod Dragør			
Ørestad st.	18-38-58	00 -08- 20 -28- 40 -48	06- 18 -26- 38 -46- 58
Tårnby Kirke*	27-47-07	05- 18 -25- 38 -45- 58	01 -09- 21 -29- 41 -49
Lufthavn st.	31-51-11	02- 14 -22- 34 -42- 54	06 -14- 26 -34- 46 -54
Dragør	50-10-30		

Med **fed skrift** er angivet afgangstider for tog til/fra Malmø

* nærmeste stop ved Tårnby station. Tiderne for toget gælder Tårnby Station.

Herunder er vist et oplæg til frekvenser på linjen

Lørdag og søndag køres med samme frekvenser som linje 500S har i dag.

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Antal afgange pr. retning
Hverdag			
6-9	10	6	18
9-14	20	3	15
14-18	10	6	24
18-20	20	3	6
20-24	60	1	4
I alt			67
Lørdag			
6-9	60	1	3
9-19	20	3	30
19-24	30	2	10
I alt			43
Søndag			
6-9	60	1	3
9-19	20	3	30
19-24	30	2	20
I alt			43

Herunder er vurderet de økonomiske konsekvenser af en forlængelse af linje 500S til Lufthavnen fra Ørestad st. Oversigten omfatter ændringerne i forhold til dagens linje 500S.

Foreløbig driftsøkonomi for linje 500S mellem Ørestad st. og Dragør:

Driftsøkonomi	Nøgletal	Merforbrug ift. i dag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	9 busser	3.510
Bustimer	762 kr.	34.665 timer	26.415
Udgifter i alt			29.925
Passagerer pr. år *			1.725
Indtægter, skøn *			14.700
Driftstilskud, netto omk *			15.300
Selvfinansierungsgrad			49%

*Beregningen af passagertal pr. år, indtægter og driftstilskuddet er foretaget ud fra en forudsætning af at den nuværende selvfinansierungsgrad på 49 % på linje 500S kan fastholdes uændret og at indtægten pr. passager er 8,50 kr.

Konsekvenser øvrige linjer

Med den foreslåede linjeføring kan linje 35 nedlægges på strækningen mellem Lufthavnen og Tømmerupvej, hvor den enten vil køre parallelt med linje 500S, linje 350S eller linje 32.

En nedlæggelse af linje 35 mellem Tømmerupvej og Lufthavnen vil betyde en besparelse på mindst 1 bus måske 2 og ca. 1,5 bustime pr. driftstime svarende til en reduktion i driftsomkostningerne på ca. 7,8 mio. kr./år og i tilskudsbehovet på kr. 4,0 mio. kr./år (selvfinansierungsgrad 49 %).

Det skal understreges, at denne løsning ikke er vurderet i alle detaljer og at linjennettet og driftsomfang på den sydlige del af Amager bør vurderes nærmere, hvis dette alternativ vælges.

10.3 Omlægning af linje 350S

Et andet alternativ er en omlægning af linje 350S, således at hver anden bus kører øst om lufthavnen og hver anden bus kører vest om lufthavnen. I begge tilfælde fortsættes sløjfekørslen frem til Sundbyvester Plads.

Denne løsning er vist på nedenstående kort:



Dette løsningsforslag giver en god kort forbindelse til Kastrup Lufthavn St., hvor der kan skiftes til Metro og Øresundstog/IC-tog.

Løsningsforslaget giver imidlertid en meget lang ringrute omkring lufthavnen. En placering af endestationen på Sundbyvester vil være uheldig, da passagererne ofte kommer til at skulle skifte her for at kunne køre videre ad Amagerbrogade.

Køreplanoplæg

Det foreslås, at der køres med 20 minutters drift i begge retninger i ringen Sundbyvester Plads – Dragør – Sundbyvester Plads med køreplanen, der er vist herunder. I myldretiderne kan der for at opnå samme betjening som i dag suppleres med eks-

tra afgangene hver 10 minut i aktuel retning. I den opstillede køreplan er der lagt vægt på korrespondance fra bussen fra Dragør med korte overgangstider ved lufthavnen til togene til/fra København. Der er imidlertid hyppig frekvens på togene, så korrespondancerne med togene ved Tårnby st. er også gode.

		Tog mod KBH	Tog fra KBH
Lufthavnen-Dragør			
Sundbyvester Pl.	03-23-43		
Lufthavn st.	11-31-51	02-14-22-34-42-54	06-14-26-34-46-54
Dragør	30-50-10		
Tårnby st.	50-10-30	05-18-25-38-45-58	01-09-21-29-41-49
Sundbyvester Pl.	58-18-38		
Tårnby-Dragør			
Sundbyvester Pl.	45-05-25		
Tårnby st.	52-12-32	05-18-25-38-45-58	01-09-21-29-41-49
Dragør	10-30-50		
Lufthavn st.	29-49-09	02-14-22-34-42-54	06-14-26-34-46-54
Sundbyvester Pl.	37-57-17		

Med **fed** skrift er angivet afgangstider for tog til/fra Malmø

Herunder er opstillet et forslag til frekvens på linjen. Der er taget udgangspunkt i 20 minutters drift i begge retninger. I myldretiderne køres med 10 minutters drift i aktuel retning.

Lørdag og søndag køres også med 20 minutters drift i begge retninger.

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Antal afgangene pr. retning
Hverdag			
6-9	10	6	18
9-14	20	3	15
14-18	10	6	24
18-20	20	3	6
20-24	20	3	12
I alt			75
Lørdag			
6-10	20	3	12
10-17	20	3	30
19-24	20	3	15
I alt			54
Søndag			
6-9	20	3	9
9-19	20	3	30
19-24	20	3	15
I alt			54

Det nuværende busforbrug på strækningen mellem Sundbyvester plads og Dragør er ca. syv. I en 10 minutters drift med den skitserede køreplan skal anvendes 12 busser, mens der med 20 minutters interval (i begge retninger) skal anvendes seks busser.

I nedenstående tabel er opstillet differencen mellem det skitserede forslag om at lade linje 350s køre både øst og vest om Lufthavnen til Dragør og den nuværende drift på linje 350S mellem Sundbyvester Plads og Dragør.

Foreløbig driftsøkonomi for linje350S mellem Sundbyvester Plads og Dragør:

Driftsøkonomi	Nøgletal	Merforbrug ift. i dag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	5 busser	1.950
Bustimer	762 kr.	24.000 timer	18.410
Udgifter i alt			20.360
Passagerer pr. år *			1.100
Indtægter, skøn *			9.200
Driftstilskud, netto omk. *			11.200
Selvfinansieringsgrad			45%

*Beregningen af passagertal pr. år, indtægter og driftstilskuddet er foretaget ud fra en forudsætning af at den nuværende selvfinansieringsgrad på 60% på linje 350S næppe kan fastholdes på strækningen til Dragør med den foreslåede betjening. Der er i stedet anvendt en finansieringsgrad på 45%. Det er endvidere forudsat og at indtægten pr passager er 8,40 kr.

Konsekvenser øvrige linjer

Med den foreslåede linjeføring kan linje 35 nedlægges på strækningen mellem Lufthavnen og Tømmerupvej, hvor den enten vil køre parallelt med linje 500S, 350S eller 32.

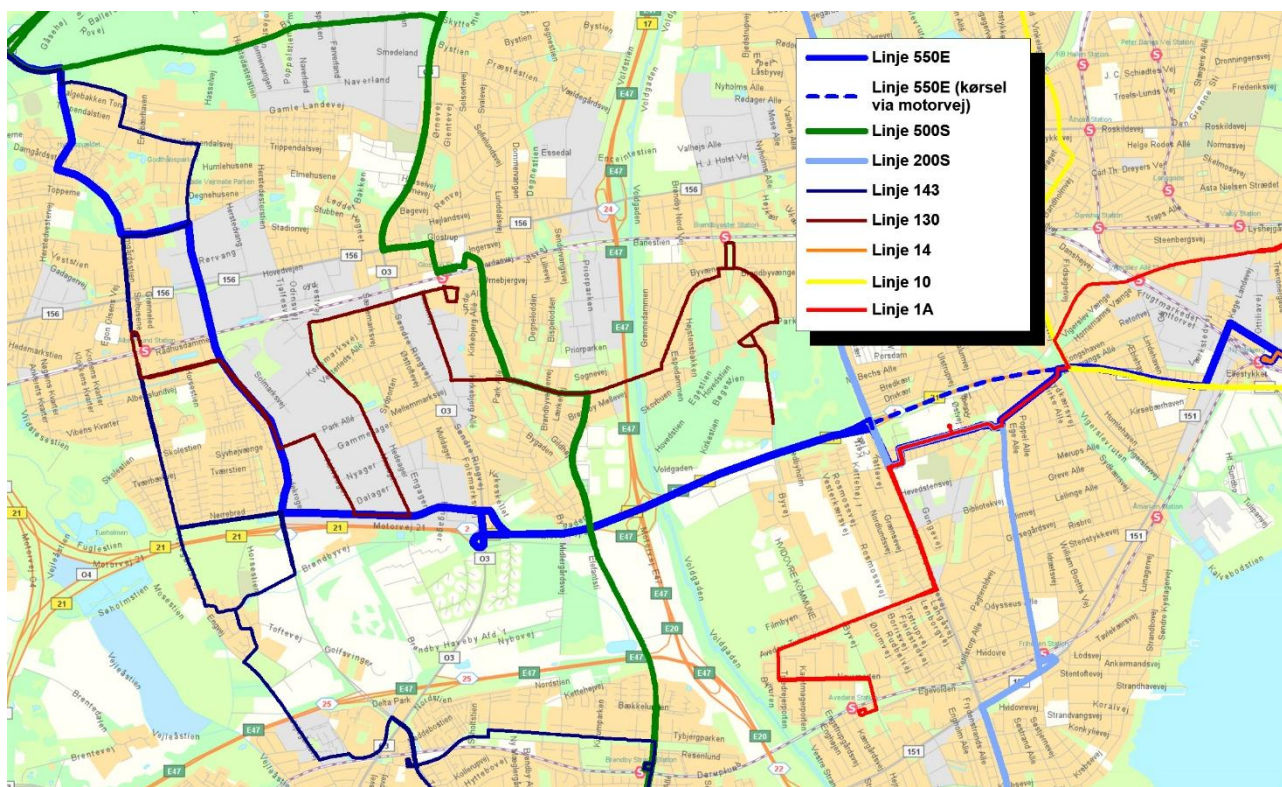
En nedlæggelse af linje 35 mellem Tømmerupvej og Lufthavnen vil betyde en besparelse på mindst 1 bus måske 2 og ca. 1,5 bustime pr. driftstime svarende til en reduktion i driftsomkostningerne på ca. 7,8 mio. kr./år og i tilskudsbehovet på kr. 4,0 mio. kr./år (selvfinansieringsgrad 49 %).

Det skal understreges, at denne løsning ikke er vurderet i alle detaljer og at linjennettet og driftsomfang på den sydlige del af Amager bør vurderes nærmere, hvis dette alternativ vælges

11 Linje 550E Herstedvester-Hvidovre-Ny Ellebjerg

Linje 550E er beskrevet i kapitel 10, hvor den indgår som det ene alternativ til en bedre betjening af Dragør. Køreplan, bus- og bustimeforbrug samt driftsøkonomien for hele linjen er beskrevet i det kapitel.

I dette kapitel beskrives alene konsekvenserne for øvrige linjer vest for Ny Ellebjerg station.



Linje 550E kører parallelt (kun for den alternativ linjeføring) med tre linjer på Kettegård Alle forbi Hvidovre Sygehus: Linje 1A, 22 og 200S. De tre linjer betjener dog andre dele af byen end linje 550E, så linje 550E vil kun i begrænset omfang aflaste linjerne.

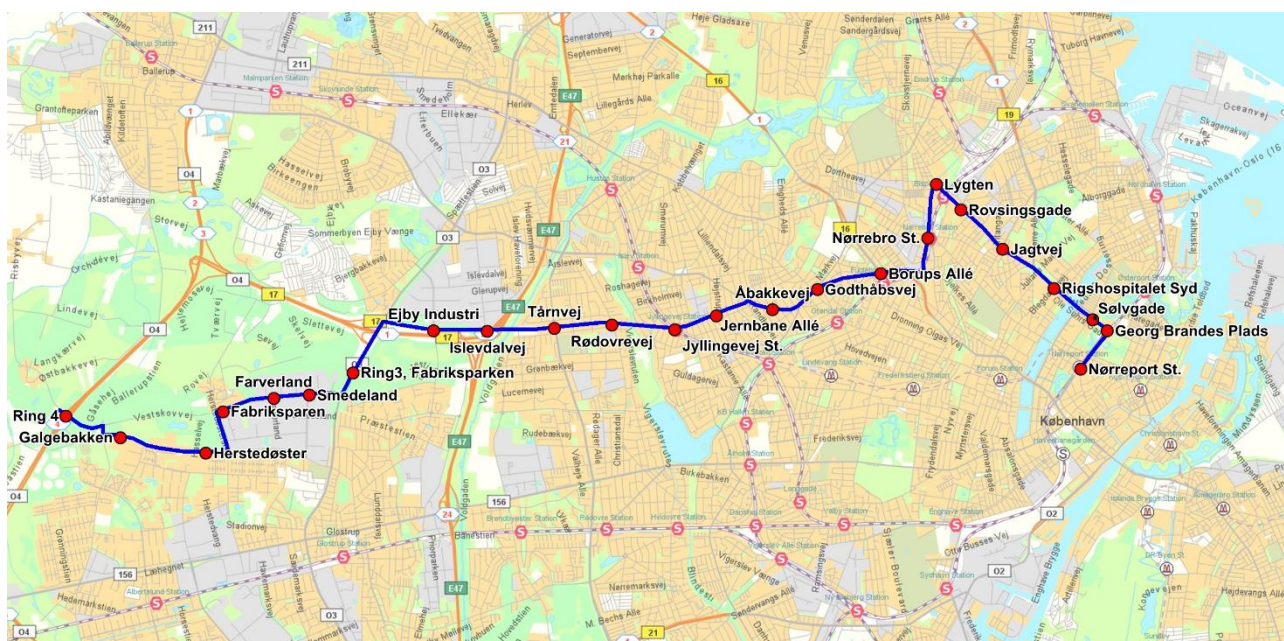
Linje 130 og 143 betjener samme område i Albertslund og Herstederne som linje 550E. Det kan derfor måske blive aktuelt at reducere eller omlægge driften på disse linjer. Begge linjer har 20 minutters drift i myldretiderne og ½-times drift udenfor. Mest aktuelt vil det være at reducere eller omlægge linjeføringen på linje 130 vest for Glostrup st., hvor linjen kører gennem de samme erhvervsområder, som linje 550E.

Linje 143 kører til Ballerup St. og Brøndby Str. st. og opfylder derfor andre behov end blot lokalbetjening i Albertslund og Herstedvester. En omlægning af linjeføringen gennem Herstedvester kunne dog være aktuel, så linje 143 og 550E ikke kører parallelt på så langt et stykke.

12 Linje 450E Herstedvester-Nørrebro-Nørreport

Linje 450E giver en hurtig forbindelse for pendlere mellem erhvervsområder og boligområder i Herstedvester, Ejby mm og arbejdspladser og boliger på Nørrebro. Linjen passerer Nørrebro st. og får derved forbindelse med Ringbane og Ringmetro, når denne åbner. Linjen får også tilknytning til Letbanen på Ring 3 ved Ejby eller Fabriksparken. Af andre væsentlige rejsemål på ruten er Bispebjerg hospital, Nørre Campus, Rigshospitalet. Oprindeligt blev det foreslået at linjen fik endestation ved Østerport st. Dette er fraveget igen, da det skønnes at linjen vil gøre mere gavn på strækningen til Nørreport.

Den foreslåede linjeføring er vist på nedenstående kort:



I tilknytning til linjens etablering foreslås etableret Kiss-and-Ride plads samt evt. Park and Ride P-plads ved frakørsel 4 på Motorringvej 4 (Vestskovvej), hvor der også foreslås etableret omstigningsmulighed til S-bus 400S.

Køreplansoplæg

Herunder er opstillet et forslag til minuttal for linje 450E. I dette køreplansoplæg er der lagt op til korrespondance ved Jyllingevej st. Ved opstillingen af en endelig plan bør der dog også tages hensyn til korrespondancer med linje 400S og 175E ved Ring4, hvor det vil være ønskeligt med korte overgangstider, så disse linjer kan fungere som et samlet net.

Frekvensen for S-tog og metro ved Nørreport og Nørrebro stationer er så høj, så det giver ikke mening at tilpasse køreplanen efter bestemte afgangstider her.

Mod Nørreport		S-tog mod KBH	S-tog fra KBH
Ring 4	05		
Ring 3/Fabriksparken	18		
Jyllingevej st.	28	03-13-23-33-43-53	02-12-22-32-42-52
Nørrebro st.	38	*	*
Nørreport st.	51	**	**
Mod Herstedvester			
Nørreport st.	55	**	**
Nørrebro st.	08	*	*
Jyllingevej st.	18	03-13-23-33-43-53	02-12-22-32-42-52
Ring3/Fabriksparken	28		
Ring 4	51		

*: 5 minuttersdrift på Ringbanen

**: høj frekvens på s-tog og metro

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Antal afgang pr. rethning
6-9	10	6	18
9-14	20	3	15
14-18	10	6	24
18-20	20	3	6
20-24	-	0	0
I alt			63

Ingen kørsel lørdag og søndag

Antal busser: 10

Driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	10 busser	3.900
Bustimer	762 kr.	26.250 timer	20.000
Udgifter i alt			23.900
Passagerer pr. år			2.163
Indtægter, skøn			18.400
Driftstilskud, netto omk.			5.500
Selvfinansieringsgrad			77%

Berørte linjer

Den foreslåede linje 450E kører parallelt med og har indflydelse på følgende linjer:

Linje 500S

Linje 450S vil stort set køre parallelt med linje 500S (Kokkedal - Birkerød – Farum – Ballerup - Glostrup – Avedøre - Ørestad) på strækningen mellem tilslutningsanlæg 4 på motorringvej O4 (Vestskovvej) til Ring 3 ad Vestskovvej og Fabriksparken. Linje 450E vil dog køre ad gamle landeveje i stedet for Vestskovvej mellem Herstedvestervej og Herstedøstervej.

Det vurderes, at det ikke er aktuelt at foretage en omlægning af linje 500S, da passagererne på denne linje kommer fra lokaliteter (Ballerup, Værløse, Farum, Glostrup, Brøndby), der ikke umiddelbart betjenes af linje 450E Ballerup,

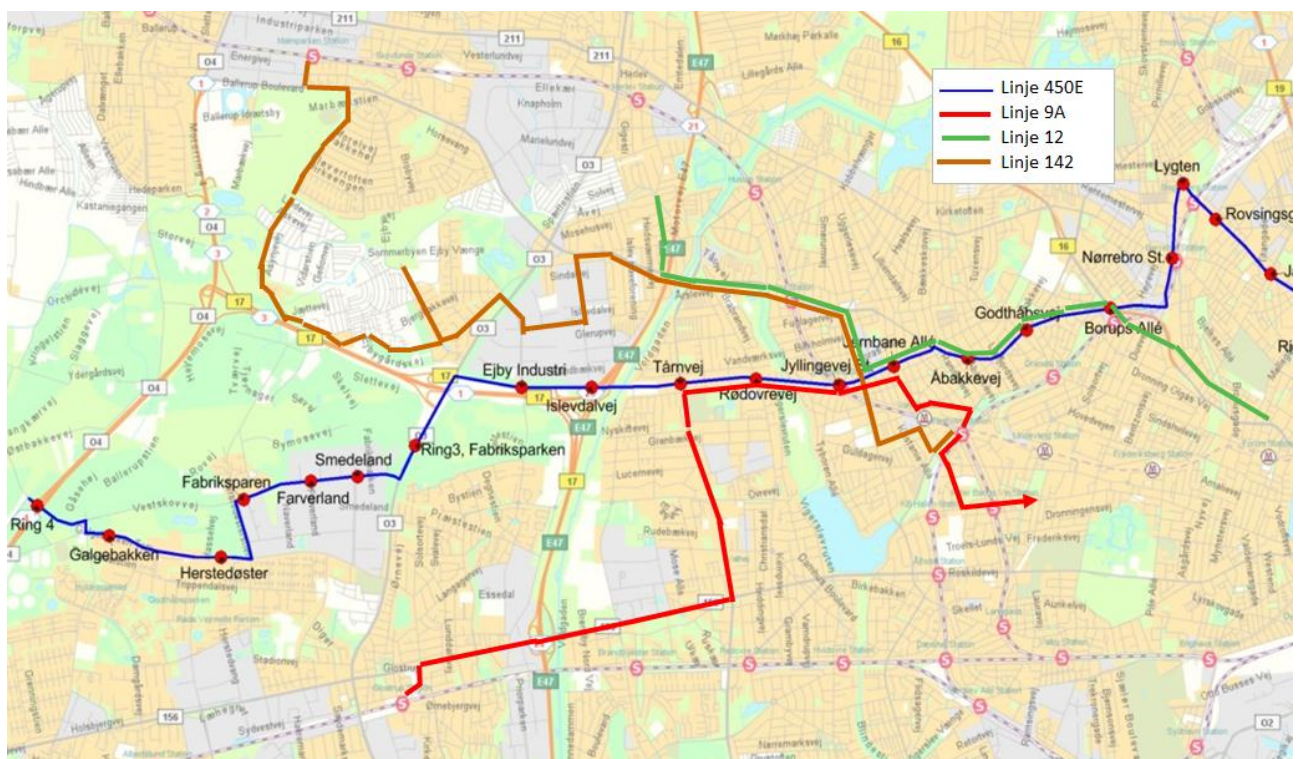
Linje 9A, og 142

Linje 9A kører parallelt med linje 450E på Jyllingevej fra Tårnvej til Jernbane Alle.

Linje 12 kører parallelt med linje 450 på Jyllingevej, Sallingvej og Hillerødgade mellem Ålekistevej og Borups Alle.

Linje 142 kører parallelt med linje 450E på Jyllingevej mellem Islevdalsvej og Ålekistevej.

Både linje 9A og linje 142 kører til Flintholm st. Linje 9A kører til Rødovre centrum og Glostrup, mens linje 142 kører gennem Ejby Industri område til Ejby og Malm-parken. Linje 12 fortsætter ad Borups alle mm til Rådhuspladsen og Hovedbane-gården.



Den nye linje 450E vil primært rette sig mod andre passagerer end dem, der benytter linje 9A og linje 12, da linje 450E i retning mod byen kører mod Nørrebro og den

nordlige del af City, som ikke betjenes af linje 9A eller af linje 12. De to linjer betjener de centrale dele af København omkring Rådhuspladsen og Hovedbanegården.

I retning mod Ring 4 betjener linje 450E Herstedvester og Herstedøster samt det yderste af Ejby Industriområde. Ejby industriområde betjenes også af linje 142. Der kan ske en overflytning af passagerer fra linje 142 til 450E, da 450E fra nogle områder i byen vil tilbyde en direkte forbindelse uden omstigning ved Flintholm eller Vanløse samt en højere frekvens. Linje 450E får endvidere forbindelse til Ringbanen (og senere Metroringlinjen) ved Nørrebro st.

Det foreslås, at omlægge linje 142, så den kører ad Slotsherrensvej sammen med linje 12. Begge linjer har 30 minutters drift og kan tilsammen give en 15 minutters drift på Slotsherrensvej mellem Islev og Vanløse. Slotsherrensvej får derved en forbindelse til Flintholm st.

For at mindske parallelkørslen mellem linje 12 og den ny linje 450E på Jyllingevej, Sallingvej og Hillerødgade kan det overvejes, at de busser på linje 12, der i dag vender på Ålekistevej afkortes yderligere til f.eks. Fuglebakken st.

Linje 6A

Linje 450E kører parallelt med linje 6A fra Lygten til Nørreport st. på strækningen mellem Emdrup Torv og Nørreport kører linje 6A med 3-4 minutters drift i perioderne fra ca. kl 7-10 og fra ca. kl 13-18. På den øvrige del af linjen køres med 7-8 minutters i disse perioder. En del af denne forstærkningskørsel på denne strækning kan sandsynligvis undværes ved en etablering af linje 450E på strækningen.

En fuldstændig fjernelse af forstærkningskørslen på linje 6A på strækningen Emdrup Torv til Nørreport vil medføre en reduktion i antallet af busser på linjen med ni og i antallet køreplantimer pr. år på ca. 15.800, svarende til en reduktion i de årlige driftsomkostninger på ca. 15,5 mio. kr. Med uændret selvfinansierungsgrad (91%) på linje 6A vil det svare til en årlig reduktion i tilskuddet på denne linje på kr. 1,4 mio. kr.

Linje 42

Linje 42 kører parallelt med den nye linje 450E mellem Jagtvej og Nørreport. Som på linje 6A er der forstærkningskørsel mellem Nørreport og Emdrup st., således at linjen her kører hver 10. minut mellem kl 7 og 9 og mellem kl. 13 og 17.30.

Denne ekstrakørsel er rettet mod at betjene de undervisningsinstitutioner og erhvervsvirksomheder, der ligger langs Lersø Parkallé og ved Tuborgvej/Emdrupvej, hvorfor det ikke skønnes at den nye linje 450E vil aflaste linje 42 i et sådant omfang, at ekstrakørslen på denne strækning kan reduceres.

Linje 150S og linje 173E

Linje 150S og 173E kører parallelt med den nye linje 450E mellem Frederik Bajers plads og Nørreport. Begge linjer, der betjener DTU, har 10 minutters drift til Nærum st. Linje 150S deler sig efter Nærum i en gren mod Gammel Holte og en gren mod Hørsholm-Kokkedal. Det vurderes derfor ikke at være aktuelt at reducere driften på linje 150S.

På linje 173E vender hver 2. vogn i Nærum. Det kan overvejes at inddrage disse vogne og lade deres funktion mellem Nørreport og Frederiks Bajers Plads overtage af linje 450E. Dette vil give en reduktion i driftsomkostningerne på linje 173E svarende til ca. 1,4 mio. kr.

rende til 3 busser og ca. 15 bustimer pr hverdag svarende til ca. 4.0 mio. kr. pr. år. Med uændret selvfinansierungsgrad (56%) på linje 173E vil det svare til en årlig reduktion i tilskuddet på denne linje på kr. 1.8 mio. kr.

Øvrige linjer

Ud over disse linjer kører bussen parallelt med følgende linjer på kortere strækninger.

Linje 4A på Ndr. Fasanvej (fra Hillerødgade) – Lygten -Tagensvej (til Røvsingsgade). Her er der kun fælleskørsel over en relativt kort strækning, hvorfor linje 450E næppe vil aflaste denne linje mærkbart.

Linje 184 mellem Frederik Bajers Plads og Nørreport. Frekvensen på linje 184 er i højere grad bestemt af et ønske om serviceniveauet på linjens yderste del fra Ry-parken st. til Klampenborg end behovet for kapacitet mellem Frederik Bajers plads og Nørreport, hvorfor etableringen af linje 450E næppe vil give anledning til at ændre på frekvensen på linje 184.

Fremkommelighed

På linje 450E skønnes der at kunne opstå fremkommelighedsproblemer (primært i myldretiderne) på følgende lokaliteter:

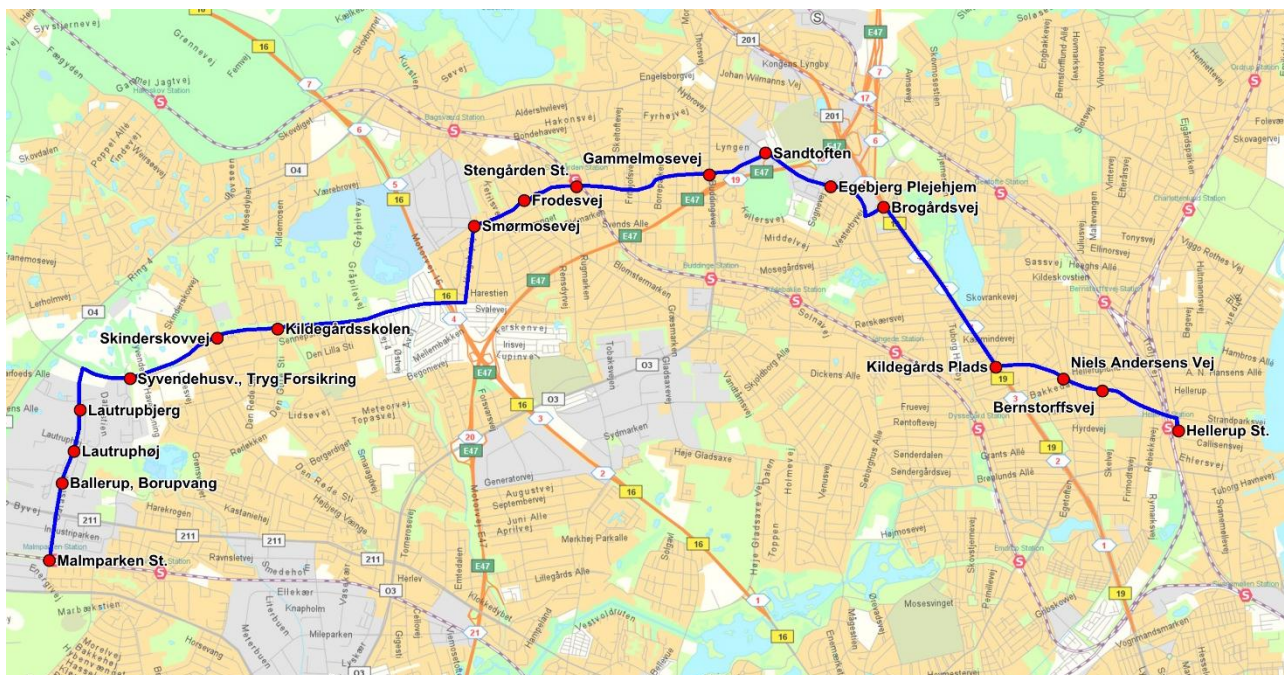
- › Nordre Fasanvej-Lygten – specielt i krydsene ved Nørrebrogade og Tagensvej.
- › Tagensvej mellem Lygten og Fredrik Bajers Plads
- › Sallingvej - Hillerødgade –herunder specielt krydset ved Godhåbsvej, Hulgårdsvej og Rebildvej.

13 Linje 163E Hellerup-Bagsværd-Lautrupparken

Ideen med linjen er at etablere en direkte forbindelse mellem Gentofte, Hellerup, Bagsværd og Lautrupparken, hvor pendlingsanalyserne har vist, at der er relativt mange der pendler. Samtidig er der i dag ingen gode direkte forbindelser.

Linjen passerer store koncentrationer af arbejdspladser i Lautrupparken, Bagsværd (Novo), Vangede (Dong), Hellerup (Gentofte Hospital) og forbinder samtidig de 3 nordlige S-banegrene og S-banen i Frederikssundfingern.

Linjen passerer også Ikea Gentofte og i umiddelbar nærhed heraf flere butikker i indkøbscentret i Vangede.



Køreplansoplæg

Mod Nørreport		S-tog mod KBH	S-tog fra KBH
Malmparken st.	00	03-13-19	02-07-12
Kildegårds skolen	10		
Stengården st.	17	00-04-14	01-05-11
Kildegårds Plads	29	**	**
Hellerup st.	34	*	*
Mod Herstedvester			
Hellerup st.	00	*	*
Kildegårds Plads	05	**	**
Stengården st.	17	00-04-14	01-05-11
Kildegårds skolen	24		
Malmparken	34	03-13-19	02-07-12

* mange S-togsforbindelser

** Linje 150S kører hver 5. minut

Tidsrum	Interval	Frekvens pr. time	Antal afgange pr. retning
6-9	10	6	18
9-14	20	3	15
14-18	10	6	24
18-20	20	3	6
20-24	-	0	0
I alt			63

Ingen kørsel lørdag og søndag

Antal busser: 8

Driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	8 busser	3.120
Bustimer	762 kr.	21.000 timer	16.000
Udgifter i alt			19.100
Passagerer pr. år			1.400
Indtægter, skøn			11.800
Driftstilskud, netto omk.			7.300
Selvfinansierungsgrad			62%

Berørte linjer

Den foreslåede linje 163E kører parallelt med linje 166, 169, 179 og 192, mellem Hellerup St og Kildegårds Plads: Den følges igen med linje 192 mellem Brogårdsvej og Sandtoften. Endvidere kører linje 163E parallelt med linje 153E fra malm-parken st. til Hillerød-motorvejen.

Linje 153E

Det foreslås at linje 153E, der er finansieret af Ballerup og Gladsaxe Kommuner nedlægges og erstattes af linje 163E. Passagerer, der skal til Gladsaxe Trafikplads kan foretage skift i Bagsværd til den foreslåede omlagte linje 250S.

Linje 192

Det foreslås at linje 192 omlægges på strækningen mellem Vangede og Hellerup st., således, at linjen ikke kører parallelt med linje 163E. Linje 192 er en lokal bus finansieret af Gentofte og Lyngby-Taarbæk kommuner. En omlægning bør foretages i sammenhæng med en vurdering af den øvrige betjening i området.

Fremkommelighed

På linje 163E skønnes der at kunne opstå fremkommelighedsproblemer (primært i myldretiderne) på følgende lokaliteter:

- › Lautrupparken, specielt i den sydlige del ved Ballerup Byvej samt i den nordlige del i krydset ved Klausdalsbrovej.
- › I Buddinge op til krydset Buddingevej/Gammellosevej.
- › På Nybrovej/Brogårdsvej ved Ikea Gentofte.
- › Kildegårdsvej ved Kildegårds Plads.

14 Linje 250S' Forlængelse til Hillerød

Ideen bag linje 250S' forlængelse til Hillerød er at etablere en hurtig busforbindelse mellem Hillerød, Farum, Værløse, Bagsværd (Novo), Gladsaxe og København. Derved skabes der forbindelse mellem erhvervsområderne i Hillerød, Farum, Bagsværd og Gladsaxe og store boligområder i Farum (Farum Midtpunkt), Værløse, Gladsaxe (Høje Gladsaxe), som linjen passerer.

Linjeføringen ændres ved Gladsaxe Ringvej, så linje 250S fremover i stedet for at køre mod nord til Buddige st. ad Ring 3, kører mod syd til Hillerød motorvejen. Linjen krydser linje 300S (senere letbanen) på Ring 3 og linje 200S ved Gladsaxe trafikplads, linje 400S (og ny linje 175E) ved Bagsværd, og ny ekspresbus linje 163E (Hellerup – Bagsværd-Malmparken) ved Novo i Bagsværd.

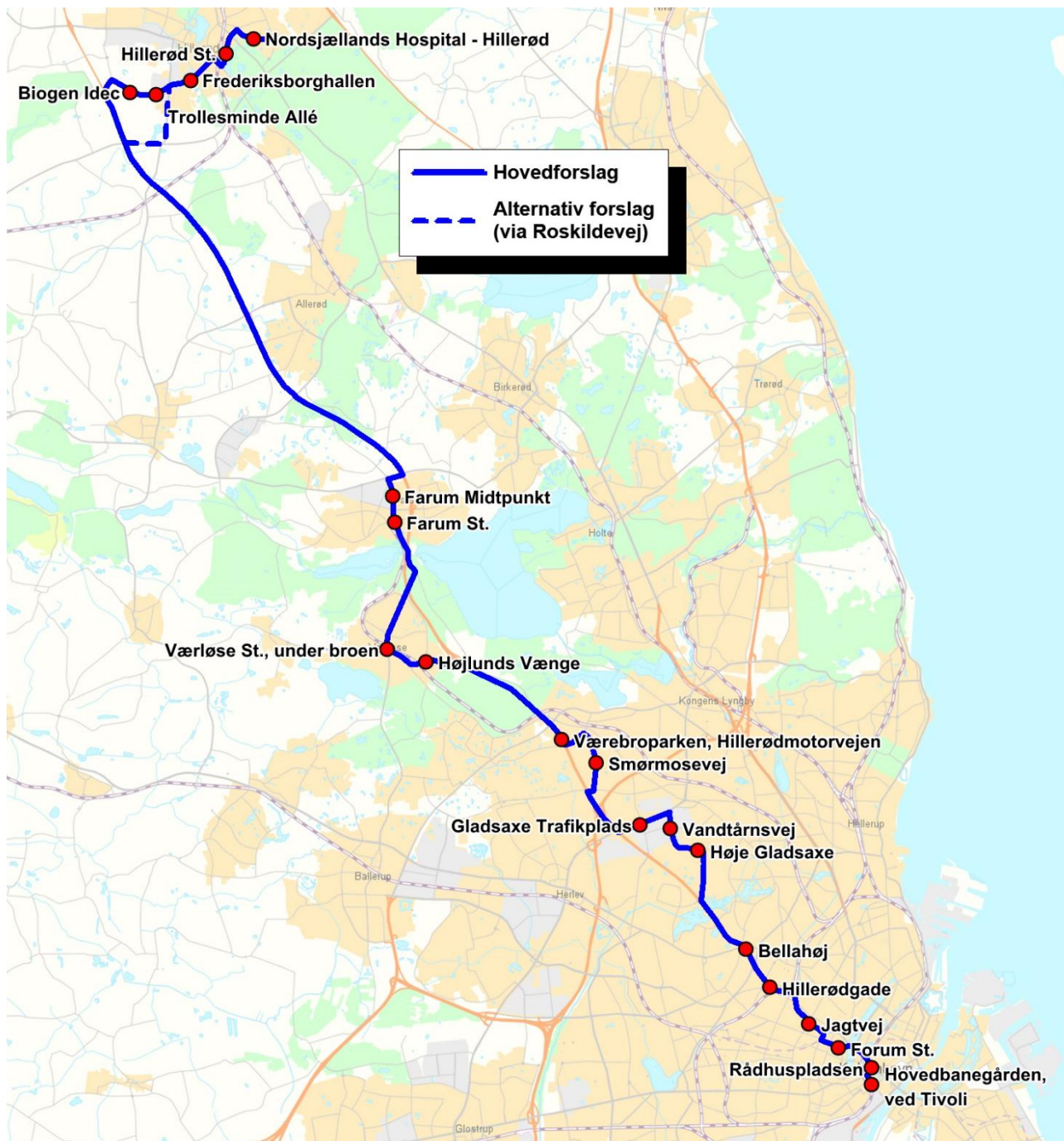
Linjen imødekommer et ønske fra Hillerød om en direkte forbindelse til Farumbanen (omstigning enten i Farum eller (bedre) i Værløse), således at Hillerødborgere får nemmere ved at komme til arbejdspladser i Farumfingeren samtidig med at linjen i sig selv betjener en del af disse arbejdspladser.

Betjening af Novo
Nordisk

Den foreslået forlængelse vil give en god forbindelse mellem Novo Nordisks hovedkvarter i Bagsværd og Novo Nordisks mange arbejdspladser i Hillerød.

Denne forbindelse kan styrkes yderligere ved at lade linje 250S benytte en anden linjeføring i Hillerød. Ændres linjeføringen, så linje 250S i stedet for at køre ad Peder Oxes Allé, benytter afkørslen ved rute 6 og kører ad Roskilde mod Milnersvej og Hillerød st., vil linjen også betjene Novo Nordisks store kursus- og konferencecenter ved Favrholm (Roskildevvej/Overdrevsvejen) og derved sammenbinde tre Novo-adresser. Køretiden bliver den samme, men bussen vil ikke få fat i eventuelle passager til virksomhederne Voss, Biogen Idec og til dels erhvervsskolen ved Trollesminde Allé. De bliver dog betjent af bl.a. linje 600S og den foreslået nye linje 372E. Ændres linjeføringen kan bussen anvende de eksisterende stoppesteder Favrholm (ved kursus- og konferencecentret) og Mælkevejen på Roskildevvej.

Forbindelse vil i særdeleshed være god, hvis linje 250S ikke skal køre ind forbi Værløse og således kan forblive på motorvejen.



Køreplansoplæg

Herunder er vist et forslag til minuttal på linje 250S mellem Hovedbanegården og Hillerød st./ Hillerød Hospital. En af de vigtige korrespondance er med Farum-banen på Værløse st. i retning mod København, men ved opstillingen af en endelig plan bør der dog også tages hensyn til korrespondancer med linje 300S/330E og 200S ved Ring 3 samt linje 400S og 175E ved Ring4, hvor det vil være ønskeligt med korte overgangstider, så disse linjer kan fungere som et samlet net. Frekvensen for S-tog og metro ved hhv. København H og Forum st. er så høj, så det giver ikke mening at tilpasse køreplanen efter bestemte afgangstider her.

Mod Hovedbanegården		S-tog mod KBH	S-tog fra KBH
Hillerød Hospital	56		
Hillerød st.	1		
Farum st.	23		
Værløse st.	28	05, 15...55 + 51/11/31	01, 11...51 + 35/55/15
Høje Gladsaxe	49		
Forum st.	5	*	*
Hovedbanegården	10	*	*
Mod Hillerød			
Hovedbanegården	16	*	*
Forum st.	21	*	*
Høje Gladsaxe	37		
Værløse st.	58	05, 15...55 + 51/11/31	01, 11...51 + 35/55/15
Farum st.	3		
Hillerød st.	25		
Hillerød Hospital	30		

*: Høj frekvens på S-tog, metro og bus.

Tidsrum	Interval		Frekvens pr. time		Antal afgang pr. retning	
	KBH H-Farum	Farum - Hill	KBH H-Farum	Farum - Hill	KBH H-Farum	Farum - Hill
Kl. 6-9	10	20	6	3	18	9
Kl. 9-14	20	20	3	3	15	15
Kl. 14-18	10	20	6	3	24	12
Kl. 18-20	20	20	3	3	6	6
Kl. 20-24	20	20	3	3	12	12

Ingen kørsel lørdag og søndag

Antal busser: 10

Driftsøkonomi	Nøgletal	Linjeforslag	I 1.000 kr.
Busser, antal	0,39 mio. kr.	14 busser	5.460
Bustimer	762 kr.	46.500 timer	35.440
Udgifter i alt			40.900
Passagerer pr. år			3.400
Indtægter, skøn			34.400
Driftstilskud, netto omk.			6.500
Selvfinansieringsgrad			84 %

Berørte linjer

Den foreslåede linje 250S vil køre parallelt med linje 500S og 371E på Frederiksborgvej i Farum og Fiskebækvej i Værløse. Samtidig vil linjen køre parallelt med linje 600S og linje 372E samt flere lokalbusser på Peder Oxes Allé og Milnersvej i Hillerød. Mellem Vadstrupvej og Klausdalsbrovej i Bagsværd vil linjen køre parallelt med linje 165.

Linje 371E Linjen vil måske medføre at der bliver færres passagerer på linje 371E (Allerød-Farum-Lautruparken-Malmparken), da den vil udgå fra Hillerød. Man behøver således ikke at skifte mellem tog og bus i Allerød for at komme til Farum fra Hillerød. Til gengæld skal man fortsat skifte, hvis man vil køre fra Hillerød til Ballerup uanset hvilken af de to muligheder, man benytter.

Linje 600S og 372E I Hillerød vil den foreslået linjeføring ad Peder Oxes Allé betyde, at passagerer få en ekstra bus mellem arbejdspladserne ved Peder Oxes Allé/Trollesminde Allé og Hillerød st. De vil reducere indtægten på de øvrige buslinjer på netop denne strækning.

De øvrige nævnte linjer 500S og 165 vil ikke berøre passagertallet pga. de kun deler opland på en mindre delstrækning og har forskellige udgangspunkter.

På strækningen mellem Hovedbanegården og Bella Centret skal den nuværende linje 250S erstattes af en ny bybuslinje eller en omlægning af en af de eksisterende.

Fremkommelighed

På linje 250S skønnes der at kunne opstå fremkommelighedsproblemer (primært i myldretiderne) på følgende lokaliteter:

- › Vesterbrogade/ H.C. Andersens Boulevard
- › Flere steder på Hillerødmotorvejen:
 - › Mellem Høje Gladsaxe Vej og Bellahøj
 - › Mellem Klausdalsbrovej og Ring 3
 - › Mellem Værløse og Ring 4
 - › På Hillerødmotorvejens forlængelse ved Allerød
- › På Frederiksborgvej i Farum
- › Milnersvej i Hillerød op mod krydset Milnersvej/Hostrupvej

15 Natbusser

Dagens situation

I dag er der et regionalt natbusnet, som vist på figuren herunder. Buslinjerne, der kører ud fra København kører alle nætter, mens ruterne, der kører på tværs af by-fingrene og nord for Hillerød kun kører nat efter fredag og nat efter lørdag. Udover natbuslinjerne kører S-togene nat efter fredag og lørdag på alle banegrene; ligesom der er en del nattog på Kystbane, Kastrupbanen og Vestbanen til Roskilde nat efter fredag og lørdag.



Natbusdrift på S- og R-busser

Det centrale natbusnet i København er blevet ændret således, at det nu er A-busserne, der kører natten igennem, i stedet for de specielle natbuslinjer, der kørte tidligere. Dette har givet en markant passagertilvækst på natbusserne.

De eksisterende regionale natbusser og S-togenes natdrift giver en del parallelkørsel nat efter fredag og lørdag mellem natbusser og tog, hvilket betyder at natbusserne ikke benyttes i så stor udstrækning som tidligere.

Det foreslås derfor, at den regionale natbusdrift omlægges, så den knyttes til S-busser og R-busser. Som det fremgår af figuren herunder vil nogle af de strækninger, der i dag er betjent af natbusser ikke blive betjent fremover. Disse strækninger

er markeret med rød streg. Der vil også være en del nye strækninger, – f.eks. de tværgående S-busser linjer i Ringbyen - der får natbetjening, hvis der etableres natdrift på S- og R-busser.



Økonomi

Den nuværende regionale natbuskørsel udgør ca. 32.000 bustimer på årsbasis svarende til en årlig driftsomkostning på kr. 19,3 mio. kr. på årsbasis. I nedenstående tabel er vist omkostningerne ved kørsel nat efter fredag og lørdag samt nat efter øvrige dage på S-busser og R-busser.

Nætter	Driftsomfang	Driftstimer/år	Driftsudgift/år
Nat efter fredag og lørdag	S-busser:		
	½-times drift 00-03	11.740	7,0 mio.
	Times drift 03-06	5.870	3,5 mio.
	R-busser:		
	Times drift 00-06	6.140	3,7 mio.
	I alt	23.750	14,2 mio.
Øvrige nætter	S-busser		
	Times drift 00-06	31.111	19,6 mio.
	R-busser		
	Times drift 00-06	16.271	9,7 mio.
	I alt	47.382	29,3 mio.