

Notat



Til:

Region Hovedstaden

Kopi til:

PEG, TOR

Sagsnummer
ThecaSag-124939
Movit-3037529

Sagsbehandler PBM
Direkte +45 36 13 17 28
Fax -
pbm@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

20. marts 2015

Forslag til Trafikbestilling 2016

Med afsæt i lovændringen har Region Hovedstaden i samarbejde med Movia gennemført en analyse af det 'nye' regionale busnet, der blandt andet danner grundlag for nærværende forslag til trafikbestilling 2016.

Formålet med analysen er at gennemgå det nye busnet i Region Hovedstaden med fokus på, at skabe et sammenhængende kollektivt trafiknet med hurtige og direkte forbindelser, hvor betjeningen af regionale rejsemål som hospitaler, uddannelsesinstitutioner, erhvervsområder og trafikale knudepunkter prioriteres.

Gennem analysen har Region Hovedstaden og Movia vurderet, at den bedste styrkelse af den regionale betjening sker gennem en udvikling og relancering af E-buskonceptet som supplement til de eksisterende regionale busprodukter. Der lægges i nærværende forslag til trafikbestilling op til etableringen af tre nye E-buslinjer i 2016. Disse tre E-buslinjer betjener korridorer, som i dag er underbetjente, med nye og direkte forbindelser. Det kan være med til at øge borgernes daglige mobilitet, og flytte pendlere fra bil til den kollektive transport.

Som et element af Lokalbanens visionsplan foreslås en driftsudvidelse på Lokalbanen og R-nettet, hvilket forventeligt vil give en passagervækst på omkring 500.000.

Indholdet i 'Forslag til Trafikbestilling 2016' vil støtte op om passagermålsætningerne i Movias Trafikplan 2013, og give bedre sammenhængende offentlig transport til flere.

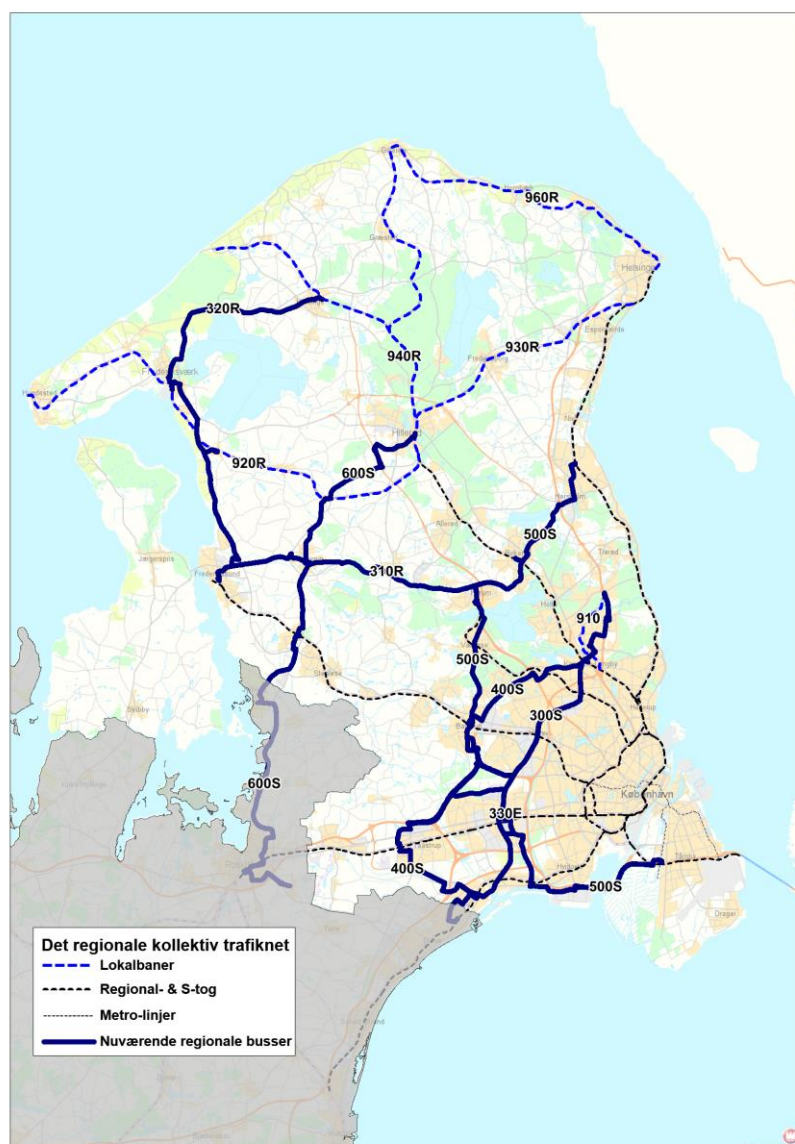
En grundsten i analysen har været en ambition om at optimere kørslen på det nye regionale net, således at der køres mest hvor der er størst passagergrundlag. Med udgangspunkt i et stærkt regionalt net, er forslag til Trafikbestilling 2016 med til at gøre betjeningen endnu stærkere. Nogle tiltag er oplagte i forbindelse med Trafikbestilling 2016, og nogle tiltag vil kræve en længere proces i samarbejde med kommuner, hvor der eksempelvis er behov for en større omlægning af kommunale linjer som effekt af en regional busbestilling.

Region Hovedstadens nye kollektive trafiknet

Ændringerne i Lov om Trafikselskaber, som blev vedtaget af Folketinget 11. juni 2014 medfører blandt andet, at ansvaret for en række linjer med regional betydning flyttes fra kommunerne til Region Hovedstaden.

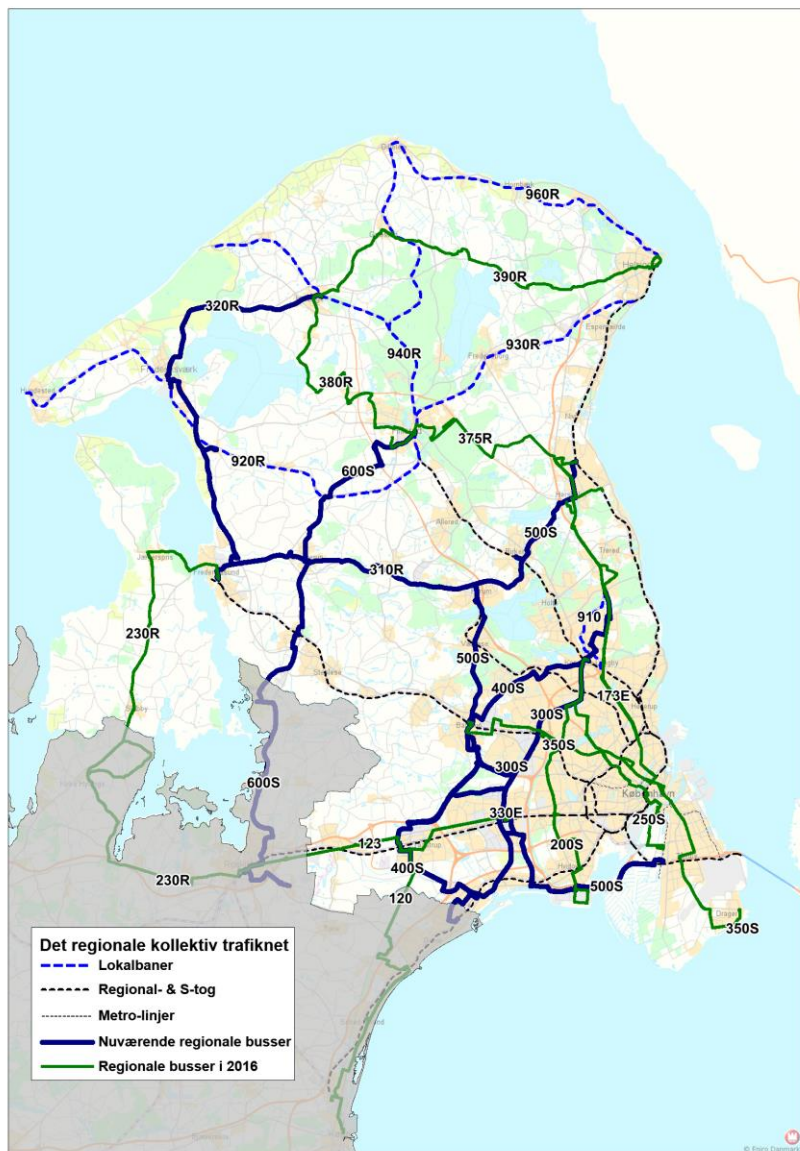
Region Hovedstaden overtager ansvaret for S-, R- og natbusser (med undtagelse af linje 360R) samt linjerne 120, 123 og 173E. Regionen bliver dermed én af de største trafikbestillere i Movia.

På figur 1 ses det nuværende regionale kollektiv trafiknet.



Figur 1: Det nuværende regionale kollektiv trafiknet

På figur 2 ses det nye regionale kollektive trafiknet, som det ser ud fra 2016.



Figur 2: Det nye regionale kollektive trafiknet fra 2016.

I tabel 1 ses en række nøgletal for de buslinjer, som Region Hovedstaden driver fra 2016. De buslinjer, som er markeret med rødt er de linjer, som regionen overtager fra kommunerne 1. januar 2016. Se bilag 1 for en detaljeret opgørelse, hvor det bl.a. fremgår hvilke linjer, der deles med Region Sjælland.

Linje nr.	Tilskudsbehov fra Region Hovedstaden	Samlet antal passagerer	Selvfinansierungsgrad for hele linjen	Udgift pr. passager for hele linjen
81N	kr. 2.261.103	191.086	50%	kr. 24
90N	kr. 82.244	12.821	72%	kr. 23
92N	kr. 784.958	27.575	41%	kr. 48
94N	kr. 1.066.547	111.242	66%	kr. 28
95N	kr. 1.931.048	90.747	48%	kr. 41
96N	kr. 941.775	62.664	46%	kr. 28
150S	kr. 14.519.215	4.099.227	75%	kr. 14
173E	kr. 6.827.717	638.165	49%	kr. 21
200S	kr. 11.960.115	3.710.806	70%	kr. 11
250S	kr. 13.571.650	2.541.492	61%	kr. 14
300S	kr. 15.535.532	5.183.240	73%	kr. 11
310R	kr. 5.590.214	374.702	44%	kr. 27
320R	kr. 9.816.433	627.434	43%	kr. 27
330E	kr. 8.338.374	1.123.592	56%	kr. 17
350S	kr. 22.190.795	8.539.444	76%	kr. 11
375R	kr. 7.669.310	379.108	36%	kr. 32
380R	kr. 4.597.560	505.736	53%	kr. 19
390R	kr. 10.387.504	444.229	32%	kr. 34
500S	kr. 36.259.354	3.574.940	49%	kr. 20
91N	kr. 221.096	23.667	55%	kr. 34
93N	kr. 670.667	93.690	63%	kr. 21
97N	kr. 752.975	81.384	47%	kr. 31
98N	kr. 68.693	10.333	56%	kr. 30
123	kr. 7.332.247	1.946.160	59%	kr. 12
230R	kr. 2.861.659	900.903	64%	kr. 18
400S	kr. 11.265.602	3.090.627	69%	kr. 12
600S	kr. 7.802.043	2.941.121	61%	kr. 17
120	kr. 436.556	591.873	41%	kr. 20
400	kr. 3.420.043	315.329	42%	kr. 20
555	kr. 33.323	12.843	34%	kr. 78
666	kr. 4.608	2.485	36%	kr. 57
Samlet	kr. 209.200.958	42.248.665	54%	kr. 26
20 % andel	kr. 9.109.306			
Total i RH	kr. 218.310.264			

Tabel 1: Region Hovedstadens samlede busnet pr. 1. januar 2016.

I tabel 2 ses nøgletal for de lokalbanestrækninger, som regionen fortsat driver. Tallene er fra budget 2015, den samlede udgift i 2016 er 110, 9 mio. kr.

Strækning	Tilskudsbehov	Antal passagerer	Selvfinansierungsgrad	Udgift pr. passager
Frederiksværkbanen	kr. 30.279.667	1.882.875	51%	kr. 33
Gribskovbanen	kr. 28.407.157	1.806.628	51%	kr. 32
Hornbækbanen	kr. 13.374.890	907.656	53%	kr. 31
Lille Nord	kr. 9.341.851	1.359.773	71%	kr. 23
Nærumbanen	kr. 4.840.376	825.353	74%	kr. 22
Samlet	kr. 86.243.941	6.782.285	60%	kr. 28
Infrastrukturvedligehold	24.000.000			
Tilbagebetaling radio	-2.000.000			
Rejsekortafgifter mv.	5.756.059			
Øvrige udgifter	500.000			
I ALT REGIONENS FINANSIERING	114.500.000			

Tabel 2: Region Hovedstadens udgifter til lokalbanen. Budget 2015.

Region Hovedstadens samlede administrative omkostninger er på 170,3 mio. kr. for 2016, hvilket giver en samlet driftsomkostning på 499,5 mio. kr.

Kvaliteten af det nye regional busnet

Movia har gennemført en samlet vurdering af kvaliteten af det samlede regionale trafiknet. Kvaliteten vurderes at være høj både af de linjer, som regionen har ansvaret for i dag og de linjer, som regionen overtager fra 2016.

Det nye regionale er i bund og grund mere af det, som regionen havde i forvejen. Principperne for hvilke linjer, der overgår til Region Hovedstaden, er bl.a. at linjerne har regional karakter og betjener regionale rejsemål. Overflytningen styrker en tredeling af det kollektive transportudbud:

- Regionalt net – betjening af regionale rejsemål på tværs af kommunegrænser.
- Kommunalt net – betjening af lokale rejsemål og mindre bysamfund.
- Flextrafik – der giver fladedækning.

Det samlede nye regionale net består overvejende af stærke produkter som R- og S-linjer.

Produkterne er gennemprøvede og kunderne kender dem og er meget tilfredse med. Derudover har R- og S- linjer nogle mindstekrav, som de skal leve op til for at bevarer deres status, det drejer sig bl.a. om frekvens samt aften- og weekenddrift. Nedenstående findes en kort produktbeskrivelse af S- og R-busser.

S-busser

S-busserne er de hurtige busser, der sammen med S-tog er grundstammen i betjeningen mellem byfingrene. De fungerer som gadens S-tog i hovedstadsområdet, og de forbinder boligler med arbejdspladser, indkøbsmuligheder og fritidsaktiviteter og betjener passagerer, der rejser langt.

S-bussernes særlige kendetegn er, at de:

- Har få stoppesteder
- Kommer hurtigt gennem trafikken
- Kører ofte
- Følger forholdsvis direkte ruter

S-busserne har blå hjørner for at understrege deres identitet og gøre dem let genkendelige i trafikken. S-busnettet består af to typer linjer:

- Radiallinjer, der mellem banenettet forbinder omegnskommunerne med Københavns centrum
- Ringlinjer, der kører på tværs af toglinjer og forbinder stationer og andre trafikale knudepunkter

R-busser

R-busserne kører regelmæssigt og direkte. R-busserne udgør sammen med jernbanerne et samlet R-net uden for Storkøbenhavn. Det gør det let for passagererne at komme med kollektiv trafik mellem de større byer på Sjælland.

Samtidig er R-busserne med til at løfte busbetjeningen inde i selve byområderne, fordi de supplerer de lokale busser på de strækninger, hvor de kører.

R-busserne har:

- Et overskueligt net af direkte linjer
- Halvtimesdrift om dagen til kl. 20 og timedrift om aftenen og i weekenden
- God korrespondance med andre regionale forbindelser

I og med at ansvaret for R-nettet i Nordsjælland er nyt for regionen, er her en kort beskrivelse af historikken og effekten. R-nettet blev oprettet i Nordsjælland i 2009. Udgangspunktet var et ønske om mere direkte linjer med flere afgange mellem vigtige byer/erhvervs- og uddannelsessteder, samt at fjerne busdrift, der helt eller delvist kørte parallelt med lokalbanerne.

R-nettet, der i dag inkluderer lokalbaner, udgør et meget stærkt og attraktivt kollektivt trafiktilbud. Det samlede net har bevirket ca. 30 % flere kunder, der bl.a. kan tilskrives at der er skabt et samlet net og at korrespondancerne i R-nettet (bus-bus, bus-tog) er sikret. R-nettet har tillige været med til støtte op om en positiv passagerudvikling på flere kommunale linjer.

Region Hovedstaden har ligeledes overtaget ansvaret for natbusserne. I analysen af det regionale det nye regionale net, er der set overordnet på natbusdriften, og konstateret, at der er plads til forbedring. Forbedringen skal dog ske ved en samlet omlægning af natbusserne, og for at kunne komme med et forslag til dette, har vi brug for at komme et spadestik dybere end analysen tillod. Movia anbefaler, at der udarbejdes en forslag til ændring af natbetjeningen, så det bliver en del af Region Hovedstadens trafikbestilling 2017.

Movia vurderer, at det i 2016 er risikabelt for det fremtidige samarbejde med kommunerne, hvis Region Hovedstaden beslutter at gennemfører større ændringer af det regionale busnet, uden at transportbehovet dækkes på anden vis. Mange kommuner i regionen har afgivet nogle af deres største og mest betydende buslinjer, som følge af den nye linjefordeling, hvilket har medført en vis nervøsitet for de afgivne buslinjers skæbne, når de overgår til Region Hovedstaden. Ud fra hensynet til det samlede kollektive transportnet vil Movia anbefale, at der som hovedregel kun reduceres i det eksisterende transportudbud i de korridorer, hvor Region Hovedstaden eventuelt ønsker at forbedre betjeningen.

Til trafikbestilling 2017 er der derimod bedre mulighed for at gennemfører større tilpasninger, så som at ændre natbetjeningen, da både kommuner og Region Hovedstaden har haft mulighed for, at vende sig til deres nye roller. På den måde kan regionen bygge videre på princippet for nærværende trafikbestilling – hvor fokus er hurtige og bedre transport til flere.

Nyt E-busnet

Med afsæt i lovændringen har Region Hovedstaden i samarbejde med Movia gennemført en analyse af det 'nye' regionale busnet, der blandt andet danner grundlag for nærværende forslag til trafikbestilling 2016.

Formålet med analysen er at gennemgå det nye busnet i Region Hovedstaden med fokus på, at skabe et sammenhængende kollektivt trafiknet med hurtige og direkte forbindelser, hvor betjeningen af regionale rejsemål som hospitaler, uddannelsesinstitutioner, erhvervsområder og trafikale knudepunkter prioriteres.

Hovedresultatet af analysen er udviklingen og relanceringen af E-buskonceptet, hvor tre nye E-buslinjer foreslås etableret i 2016.

Disse tre E-buslinjer betjener korridorer, som i dag er underbetjente, med nye og direkte forbindelser. Det kan være med til at øge borgernes daglige mobilitet, og potentielt flytte pendlere fra bil til den kollektive transport.

E-bus konceptet

E-bussernes karakteristika:

- E-busser er "ekspres-busser" – direkte og hurtige forbindelser målrettet pendlere
- E-bussen kører især i myldretiden mellem bolig og arbejde eller bolig og uddannelse
- E-bussen kører den direkte vej, betjener udvalgte (færre) stoppesteder på ruten, og kommer derfor hurtigere frem
- E-bussen har sit eget produktlogo og linjelogoer
- E-bussens linjenummer efterfølges af et E (fx 173E)

Ud af de nuværende ekspres-buslinjer foreslås linje 330E og linje 173E bibeholdt som E-buslinjer, da deres karakteristika lever op til E-bus konceptet. Derudover foreslås oprettelsen af tre nye linjer

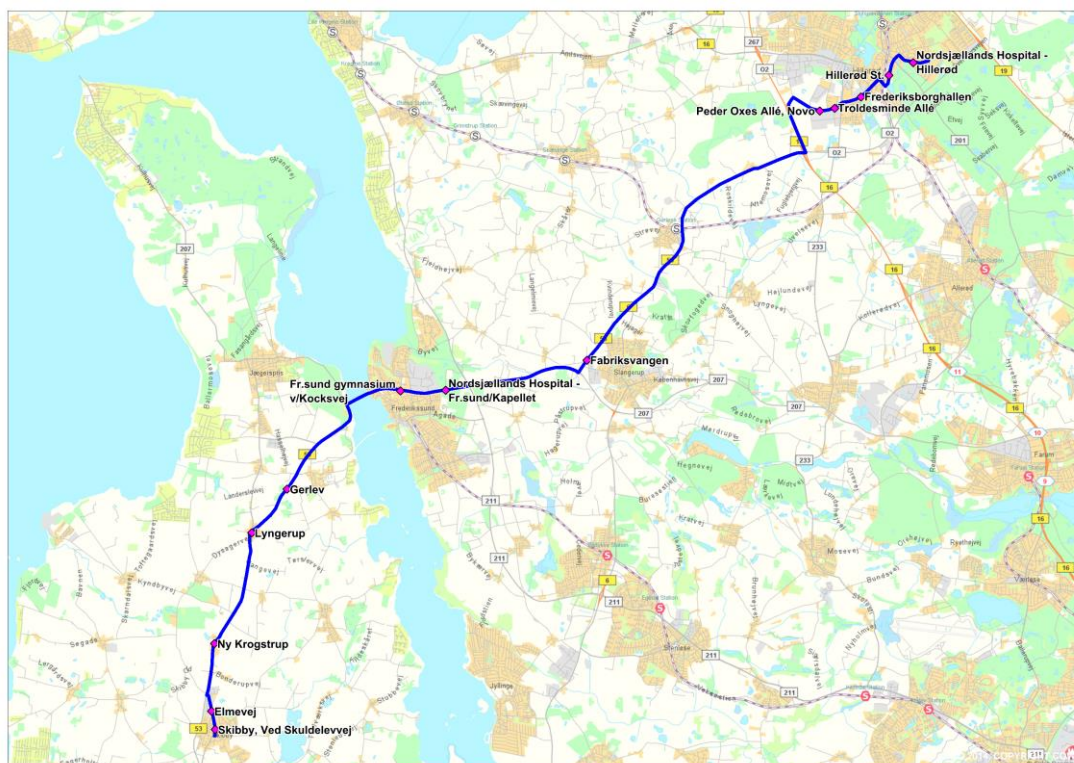
Linje 372E

Skibby – Frederikssund – Hillerød

Linje 372E skaber 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 mere direkte adgang til trafikmålene i Frederikssund og Hillerød. Bussen vil korrespondere med linje 230R ved J.F. Willumsens Vej/Kocksvej i Frederikssund, og derved give pendlere fra Jægerspris forbindelse til Hillerød.

I Hillerød vil linje 372E betjene den østlige del af Hillerød st. på Carlsbergvej, og betjener herved en række relevante uddannelsesinstitutioner, såsom Erhvervsskolen, Frederiksborg Gymnasium og HF og HTX Hillerød. Derudover betyder linjeføringen en kortere rejsetid fra Hornsherred og Frederikssund til Hillerød st. og videre til Hillerød Hospital. En tur fra Skibby til Hillerød sparer to skift og ca. 40 minutter i forhold til den nuværende betjening.

Den foreslåede linje er vist på nedenstående figur.



Det foreslås, at linje 372E får 30 min drift i tidsrummet fra kl. 6-9 og kl. 14-18 på hverdage. At der sikres korrespondance med den regionale linje 230R er vigtigt, da tidligere analyser har vist stor pendling mellem Jægerspris og Hillerød (linje 230R finansieres af både Region Sjælland og Region Hovedstaden). Derfor foreslås det, at linje 372E og 230R forbindes via god korrespondance i Frederikssund. I samarbejde med Frederikssund og Hillerød kommuner arbejdes der i den detaljerede planlægning videre med at vurdere hvilke korrespondancer til S-tog og øvrige buslinjer, der vil være mulige og relevante.

Linjen forventes at kører med 0,5 mio. passager per år, have en nettoudgift på 3,3 mio. kr. og en selvfinansieringsgrad på 55 %.

Linje 175E

Skodsborg – Lyngby – Malmparken – Høje Taastrup

Linje 175E er en ekspresbus, der forbinder Kystbanefingeren med Roskildefingeren via Ring 4-korridoren, og derved giver rejsende fra Høje Taastrup station (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.

Linje 175E vil sikre en hurtig forbindelse mellem DTU Lyngby og DTU Ballerup i Lautrupparken, hvor de studerende i stigende omfang forventes at have behov for at rejse mellem de to uddannelsessteder. Samtidig vil bussen stoppe på Lundtoftegårdsvej ved gangstien til CPH Business afdeling i Lyngby ved Trongårdsskolen, og herved skabe forbindelse til CPH Business Lyngby, som har et betydeligt opland fra området vest for Lyngby.

Den foreslåede linje er vist på nedenstående figur.



Det foreslås, at linjen kører på hverdage kl. 6-20. At der etableres 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 st. Linje 175E passerer mange stationer undervejs, men en væsentlig korrespondance vil være med kystbanetogene på Skodsborg st. Det skyldes, at togene på de øvrige stationer har mange afgange og at korrespondancen derfor ikke er så følsom som på Skodsborg st. hvor der kun er tog hvert 20. minut.

For studerende rejsende mellem DTU Lyngby og DTU Ballerup vil en ny linje 371E spare to skift og ca. 15 minutters transporttid i forhold til den nuværende betjening. Ligeledes vil pendlere, som ankommer med tog til Høje-Taastrup St. spare ét skift og minimum 5 minutter i forhold til deres nuværende rejsemuligheder.

I analysen er der identificeret en væsentlig pendlingsstrøm fra både Høje Taastrup mod erhvervsområdet Lautrupparken og ikke mindst fra Kystbanen, DTU og Lyngby til Lautrupparken, hvilket denne linjeføring imødekommer. Linje 175E vil sammen med linje 371E (som bliver omtalt herunder) vil give et markant løft af betjeningen til et af de største erhvervsområder i Region Hovedstaden.

Linjen forventes at kører med 2,5 mio. passager per år, have en nettoudgift på 7,9 mio. kr. og en selvfinansieringsgrad på 74 %.

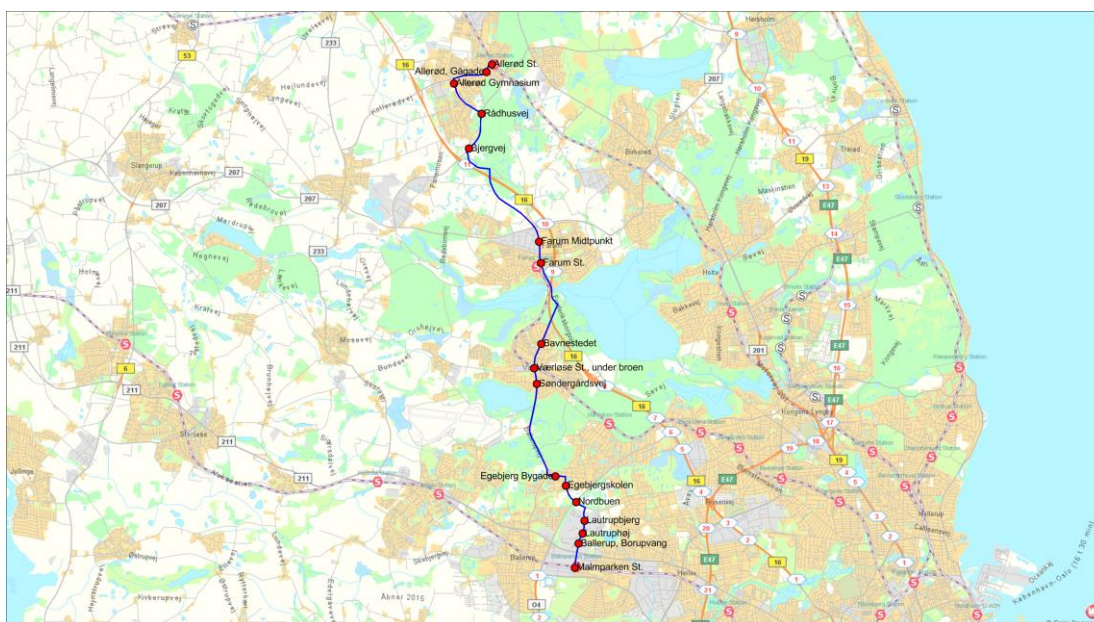
Linje 371E

Allerød – Farum – Malmparken

Linjen skaber hurtig og direkte forbindelse for pendlere mellem Allerød, Farum, Værløse og Malmparken, og giver dermed direkte forbindelse til industriområdet Lautrupparken. Den vil forbinde tre S-togs grene, og korresponderer med forslaget til den nye linje 175E ved Malmparken St., som skaber direkte forbindelse med Høje Taastrup og dermed regional- og fjern-tog.

Tidligere har de berørte kommuner forsøgt at etablere en S-buslinje, som overordnet havde samme linjeføring som buslinje 371E. Dermed vil den foreslåede buslinje 371E understøtte et identificeret pendlingsbehov, og samtidig imødekomme et kommunalt ønske, om en direkte forbindelse.

Den foreslåede linje er vist på nedenstående figur.



Det foreslås, at linje 371E kører på hverdage kl. 6-20, og at linjen har 10 minutters drift i tidsrummene mellem kl. 6-9 og kl 14-18 og 20 minutters drift uden for myldretiderne. S-togs stationerne bliver centrale skiftemuligheder for linjens passagerer. Da S-togene kører med 10 min drift, vil både 10 og 20 minutters drift på linje 371E vil give gode korrespondancer til S-togene. Pendlere fra Allerød til Lautrupparken vil spare ét skift og ca. 15 minutter, hvis linje 371E oprettes, sammenlignet med den betjening de har i dag.

Linjen forventes at kører med 1,1 mio. passager per år, have en nettoudgift på 6,0 mio. kr. og en selvfinansieringsgrad på 68 %.

Lokalbanen og R-nettet

I foråret 2014 blev der udarbejdet en handlingsplan for Lokalbanen med konkrete projekter, der skal gennemføres for at realisere målsætningerne i Lokalbanens visionsplan. Handlingsplanens første etape omfatter udvidelser af de nuværende køreplanperioder. Denne etape kræver ikke anlægsinvesteringer eller ekstra togmateriel.

Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord

Disse strækninger har i dag R-net frekvens, som består i 30 minutters drift på hverdage fra kl. 5 – 20, samt timedrift aften og weekend. Frederiksværkbanen har herudover på hverdage i dagtimerne et hurtigtog i timen, og dermed tre tog i timen.

Forslaget går ud på følgende:

- Perioden med 30 minutters drift på hverdage udvides til ca. kl. 22.00.
- Der etableres 30 minutters drift på lørdage i butikernes åbningstid (*Dette er allerede tilfældet på Frederiksværkbanen og Gribskovbanens gren til Tisvildeleje*).
- Der etableres 30 minutters drift på søndage i dagtimer i skolernes sommerferie.

Nærumbanen

Nærumbanen har i dag 20 minutters drift, dog 10 minutters drift i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne på hverdage.

Forslaget går ud på følgende:

- Der etableres 10 minutters drift på alle ugens dage i samme perioder som S-togene har det.

R-bussernes driftsperioder foreslås justeret tilsvarende, så R-nettets (lokalbaner og busser) sammenhæng fastholdes. Udvidelsen af driftsperioden på R-busserne er en forudsætning for at opnå den ønskede passagereffekt på Lokalbanen.

R-busser

For at fastholde sammenhæng i R-nettet mellem tog og bus, foreslås de relevante R-buslinjers driftsperiode justeret svarende til forslaget om udvidelser af Lokalbanens drift.

Det drejer sig om følgende buslinjer:

- 320R Frederikssund – Frederiksværk – Helsingør
- 360R Helsingør – Blistrup – Gilleleje (finansieres af Gribskov Kommune)
- 380R Hillerød – Annisse – Helsingør
- 390R Helsingør – Græsted – Tikøb – Helsingør

I dette notat er der vurderet passagereffekt og økonomi for alle fire linjer, idet Movia i givet fald vil indlede en særskilt dialog med Gribskov Kommune for så vidt angår linje 360R.

Implementering – tre scenarier

I den følgende gennemgås tre scenarier for implementeringen af de foreslåede E-busser samt driftsudvidelsen på Lokalbanen og R-nettet. Der er fokus på optimere kørslen på det nye regionale net, således at der køres mest hvor der er størst passagergrundlag.

Scenarie 1 – De to store E-linjer

Dette scenarie forudsætter at den økonomiske ramme udvides med 6,6 mio. kr.

Oprettes linje 371E vil den følge linje 500S mellem Farum og Egebjerg, og det er netop på strækning at belastningen er størst på linje 500S. Linje 500S vil kunne aflastes i et sådant omfang i myldretiden, at driften kan reduceres fra nuværende 7-8 minutters drift til 10 minutters drift.

Linje 175E vil være et supplement til 400S og vil benytte samme linjeføring mellem Høj-Taastrup st. og Ballerup samt mellem Ballerup Nord og Lyngby. 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 passagerer på Ballerup st., som 175E ikke betjener, hvilket begrænser muligheden for at reducere kørslen på linje 400S. Movia vurderer, at det er muligt at opretholde et tilfredsstillende serviceniveau på linje 400S, såfremt der "kun" tager 1 afg./time. Herved vil 400S fremover få 10 min drift i myldretiden.

På linjerne 300S og 330E er der delvist parallelkørsel mellem Lyngby og DTU. Idet linjerne 300S og 330E har en anden linjeføring fra Sorgenfrigårdsvej til DTU, kan antallet af busser ikke reduceres på strækningen. Derimod kan turene vendes på 330E ved Rævehøjsvej, så bussen ikke kører til Nærum st., hvor der er parallelkørsel med linje 175E.

I tabel 3 ses den skønnede passagervækst samt den forventede nettoudgift og selvfinansieringsgrad for scenarie 1.

Linje nr.	Skønnet passager-vækst/tab	Forventet nettoudgift	Forventet selvfinansieringsgrad
175E Skodsborg – Malmparken – Høje-Taastrup	2,5 mio.	7,9 mio. kr.	74 %
371E Allerød – Farum – Malmparken	1,1 mio.	6,0 mio. kr.	68 %
330E Afkortning af linje ved DTU Lyngby	- 0,1 mio.	- 0,7 mio. kr.	56%
400S Reduktion til 10 min drift i myldretiderne	- 0,4 mio.	- 2,5 mio. kr.	69%
500S Reduktion til 10 min drift i myldretiderne	- 0,3 mio.	- 4,1 mio. kr.	49%
Samlet	2,8 mio.	6,6 mio. kr.	

Tabel 3: Skønnet antal passagerer og forventet nettoudgift og selvfinansieringsgrad for scenarie 1.

Scenarie 2 – De to store E-linjer + driftsudvidelse på Lokalbanen og R-nettet

Dette scenarie forudsætter at den økonomiske ramme udvides med 8,5 mio. kr.

Dette scenarie bygger på scenarie 1. Dertil kommer driftsudvidelsen på Lokalbanen og R-nettet. Det skønnes, at driftsudvidelsen på Lokalbanen vil betyde en tilvækst på 300.000 - 500.000 passagerer årligt. De øgede kontraktudgifter vil være ca. 7,8 mio. kr., mens der forventes at være passagerindtægter for ca. 7,3 mio. kr. Justeringen af driftsperioden for R-buslinjerne, vil forventeligt betyde en tilvækst på ca. 70.000 passagerer årligt i alt på de fire buslinjer.

I tabel 4 ses det samlede regnestykke for driftsudvidelsen på Lokalbanen og R-nettet.

Linje nr.	Skønnet passagervækst	Forventet nettoudgift
Lokalbanen	450.000	0,5 mio. kr.
320R	21.000	0,4 mio. kr.
380R	18.000	0,4 mio. kr.
390R	16.000	0,6 mio. kr.
Samlet	505.000	1,9 mio. kr.

Tabel 4: Skønnet antal passagerer og forventet nettoudgift driftsudvidelsen på Lokalbanen og R-nettet.

Den forventede passagervækst på linje 360R er ca. 15.000 og nettoudgiften for Gribskov Kommune er beregnet til ca. 0,4 mio. kr.

Den samlede udgift i scenarie 2 er udgiften på 1,9 mio. kr. for driftsudvidelsen på Lokalbanen og R-nettet samt udgiften fra scenarie 1 på 6,6 mio. kr. Dette giver en samlet nettoudgift på 8,5 mio. kr.

Scenarie 3 – Alle E-linjer + driftsudvidelse på Lokalbanen og R-nettet

Dette scenarie forudsætter at den økonomiske ramme udvides med 11,7 mio. kr.

Oprettes linje 372E giver imidlertid ikke anledning til større besparelser på eksisterende regionale linjer, men kun en mindre justering. Der kan nedlægges en ekstra myldretidsafgang på linje 310R og 600S, som vil give en mindre besparelse. I tabel 5 ses den skønnede passagervækst samt den forventede nettoudgift og selvfinansieringsgrad for scenarie 3.

Linje nr.	Skønnet passager-vækst/tab	Forventet nettoudgift	Forventet selvfinansieringsgrad
372E Skibby – Frederikssund - Hillerød	0,5 mio.	3,3 mio. kr.	55 %
175E Skodsborg – Malmparken – Høje-Taastrup	2,5 mio.	7,9 mio. kr.	74 %
371E Allerød – Farum – Malmparken	1,1 mio.	6,0 mio. kr.	68 %
330E Afkortning af linje ved DTU Lyngby	- 0,1 mio.	- 0,7 mio. kr.	56%
400S Reduktion til 10 min drift i myldretiderne	- 0,4 mio.	- 2,5 mio. kr.	69%
500S Reduktion til 10 min drift i myldretiderne	- 0,3 mio.	- 4,1 mio. kr.	49%
Ekstra afgang 310R og 600S Nedlæggelse af ekstra afgang	-	- 0,1 mio. kr.	-
Samlet	3,3 mio.	9,8 mio. kr.	

Tabel 4: Skønnet antal passagerer og forventet nettoudgift og selvfinansieringsgrad for scenarie 3.

Den samlede udgift i scenarie 3 er udgiften på 1,9 mio. kr. for driftsudvidelsen på Lokalbaneln og R-nettet samt udgiften fra scenarie 2 på 9,8 mio. kr. Dette giver en samlet nettoudgift på 11,7 mio. kr.

Prioritering

I henhold til Region Hovedstadens ambition om at skabe et bedre og hurtigere kollektivt trafiknet, er Movia med baggrund i analysen af det nye regionale kollektive trafiknet, sammenlagt de ovenstående tre scenarier for regionens trafikbestilling 2016.

Hvis Region Hovedstaden beslutter en ramme på 10 mio. kr. for trafikbestillingen 2016, anbefaler Movia, at Region Hovedstaden tilkøber scenarie 2. Følgende hensyn ligger til grund for Movias prioritering:

- De pågældende korridorer er i dag dårlig betjent
- Regionale rejsemål prioriteres – uddannelse, hospitaler, erhverv
- Bred effekt i store dele af Region Hovedstaden
- Det vil give forventeligt give en stor samlet passagervækst, og understøtter regionens mål om en årlig passagervækst på 2,5%
- At det giver den største passagerfremgang pr. investeret driftskrone
- Trængslen vil blive reduceret

Afledte konsekvenser

Vedtages forslagene vil Region Hovedstaden og Movia implementere scenarie 2 vil det ske i tæt dialog med involverede kommuner. På denne måde videreføres det gode samarbejde mellem kommuner, Region Hovedstaden og Movia, der tages hensyn til tilpasninger af det eksisterende busnet, stoppestedsforhold mv., samt at kommunerne får nye direkte forbindelser til glæde for deres borgere.

Den indledende dialog med de berørte kommuner har været positiv og konstruktiv, der har ligeledes været åbenhed i forhold til etablering af nye stoppesteder og opgradering af eksisterende.

Oprettes linje 372E må der forventes en mindre reduktion i passagerantallet på regionalt finansierede linjer 230R, 310R og 600S. Ændringen af passagertallet er vanskeligt at vurdere, men det giver umiddelbart ikke anledning til ændringer frekvens, køreplaner eller lign.

Oprettes linjerne 175E og 371E vil have betydelige effekter på kommunale linjer 335 og 153E. Movia og Region Hovedstaden samarbejder tæt med de berørte kommuner i forhold til ændret linjeføring, reduktion i drift mv.

Det samlede passagerløft vil være markant uanset hvilket af de tre scenarier, som Region Hovedstaden vælger. Det vil bidrage til at opnå de opstillede målsætninger om en passagervækst fra 2012 til 2020 på 20 % - 25 % (afhængig af geografi), som kommuner i Region Hovedstaden og regionen har vedtaget i Trafikplan 2013.

Den forventede selvfinansieringsgrad er fornuftig for de tre foreslåede linjer, specielt linjerne 175E og 371E har en høj forventet selvfinansiering, hvilket understøtter de identificerede

pendlingsstrømme. Linje 372E vil primært blive benyttet til uddannelsespendling, og har i lighed med linjerne 175E og 371E en forventede selvfinansiering, som ligger på niveau med eller højere end de eksisterende regionale linjer.

Mobilitet og markedsføring

E-busserne vil skabe nye, hurtige og direkte forbindelser. For at understøtte forslaget, vil det være hensigtsmæssigt at kombinere implementeringen med en sammenhængende mobilitets- og markedsføringsindsats målrettet uddannelsessøgende og pendlere i de berørte korridorer. Dette forudsætter allokering af midler til markedsføring i 2016.

Tidsplan og evaluering

Der er en række kontraktlige forhold, som skal afklares før de foreslåede E-buslinjer og ændringerne af de kommunale buslinjer kan implementeres. Dette vil have betydning for hvornår de enkelte buslinjer kan oprettes.

Driftsudvidelsen på Lokalbanelen og R-nettet samt oprettelsen af linjerne 371E kan muligvis oprettes inden for eksisterende kontakter, mens oprettelsen af linje 175E antagelig vil kræve et udbud. Det arbejde kan medføre, at Movia ikke kan gennemføre ændringerne i december 2015, men i løbet af 2016. Dette vil reducere Region Hovedstadens nettoudgift i 2016.

- Driftsudvidelsen på Lokalbanelen og R-nettet kan sandsynligvis gennemføres ved køreplansskiftet i december 2015.
- Linjerne 371E kan sandsynligvis kunne oprettes i foråret 2016.
- Linje 175E vil sandsynligvis kunne oprettes til køreplansskiftet i december 2016.

I forhold til opnåelse af passagereffekten ved forslagene i scenarie 2, må det forventes, at der med en stor og god mobilitets- og markedsføringsindsats, vil være en indkøringsfase på ca. to år. Inden for de to år kan Region Hovedstaden ikke forvente, at de beskrevne passagermængder kan opnås, hvilket vil give en højere nettoudgift end angivet.

Movia har fra andre sammenhænge gode erfaringer med at gennemføre evalueringer på baggrund af passagertals forventninger. En første evaluering gennemføres efter 6 måneders drift og en endelig evaluering kan med fordel gennemføres tre år efter implementeringen af de foreslåede E-buslinjer.

Bilag 1

Udvidet tabel opdelt på linjer, der kun kører i Region Hovedstaden og linjer, der også kører i Region Sjælland.

	Regionens andel		Hele Linjen						
	Tilskudsbehov i alt	Timer	Tilskudsbehov i alt	Indtægter	Udgifter	Timer	Påstigere	Selvfinsiering	Udgift pr. påstiger
Buslinjer, der kun kører i én region									
81N	kr. 2.261.103	6.259	kr. 2.261.103	kr. 2.266.482	kr. 4.527.585	6.259	191.086	50%	kr. 24
90N	kr. 82.244	456	kr. 82.244	kr. 211.749	kr. 293.992	456	12.821	72%	kr. 23
92N	kr. 784.958	2.296	kr. 784.958	kr. 540.972	kr. 1.325.930	2.296	27.575	41%	kr. 48
94N	kr. 1.066.547	4.233	kr. 1.066.547	kr. 2.027.957	kr. 3.094.504	4.233	111.242	66%	kr. 28
95N	kr. 1.931.048	4.300	kr. 1.931.048	kr. 1.793.317	kr. 3.724.365	4.300	90.747	48%	kr. 41
96N	kr. 941.775	2.881	kr. 941.775	kr. 800.148	kr. 1.741.923	2.881	62.664	46%	kr. 28
150S	kr. 14.519.215	54.065	kr. 14.519.215	kr. 43.165.262	kr. 57.684.477	54.065	4.099.227	75%	kr. 14
173E	kr. 6.827.717	11.673	kr. 6.827.717	kr. 6.662.366	kr. 13.490.083	11.673	638.165	49%	kr. 21
200S	kr. 11.960.115	48.936	kr. 11.960.115	kr. 28.141.419	kr. 40.101.534	48.936	3.710.806	70%	kr. 11
250S	kr. 13.571.650	41.433	kr. 13.571.650	kr. 21.450.668	kr. 35.022.317	41.433	2.541.492	61%	kr. 14
300S	kr. 15.535.532	76.043	kr. 15.535.532	kr. 42.022.985	kr. 57.558.517	76.043	5.183.240	73%	kr. 11
310R	kr. 5.590.214	14.023	kr. 5.590.214	kr. 4.386.876	kr. 9.977.090	14.023	374.702	44%	kr. 27
320R	kr. 9.816.433	23.368	kr. 9.816.433	kr. 7.308.044	kr. 17.124.477	23.368	627.434	43%	kr. 27
330E	kr. 8.338.374	23.222	kr. 8.338.374	kr. 10.448.691	kr. 18.787.065	23.222	1.123.592	56%	kr. 17
350S	kr. 22.190.795	107.324	kr. 22.190.795	kr. 69.341.062	kr. 91.531.857	107.324	8.539.444	76%	kr. 11
375R	kr. 7.669.310	15.842	kr. 7.669.310	kr. 4.378.689	kr. 12.047.999	15.842	379.108	36%	kr. 32
380R	kr. 4.597.560	13.295	kr. 4.597.560	kr. 5.238.434	kr. 9.835.994	13.295	505.736	53%	kr. 19
390R	kr. 10.387.504	18.836	kr. 10.387.504	kr. 4.813.222	kr. 15.200.727	18.836	444.229	32%	kr. 34
500S	kr. 36.259.354	78.707	kr. 36.259.354	kr. 34.674.329	kr. 70.933.682	78.707	3.574.940	49%	kr. 20
Buslinjer, der kun kører i én region i alt	kr. 174.331.446	547.192	kr. 174.331.446	kr. 289.672.672	kr. 464.004.118	547.192	32.238.250	62%	kr. 14

	Regionens andel		Hele Linjen (80 % andel)			Hele Linjen			
	Tilskudsbehov i alt	Timer	Tilskudsbehov i alt	Indtægter	Udgifter	Timer	Påstigere	Selvfinsiering	Udgift pr. påstiger
Buslinjer, der kører i to regioner der kører i flere regioner									
91N	kr. 221.096	969	kr. 363.930	kr. 448.971	kr. 812.900	1.595	23.667	55%	kr. 34
93N	kr. 670.667	3.729	kr. 733.615	kr. 1.262.502	kr. 1.996.117	4.079	93.690	63%	kr. 21
97N	kr. 752.975	2.886	kr. 1.313.402	kr. 1.169.698	kr. 2.483.100	5.034	81.384	47%	kr. 31
98N	kr. 68.693	321	kr. 138.455	kr. 175.451	kr. 313.906	647	10.333	56%	kr. 30
123	kr. 7.332.247	29.773	kr. 9.508.550	kr. 13.879.783	kr. 23.388.332	38.610	1.946.160	59%	kr. 12
230R	kr. 2.861.659	13.047	kr. 5.929.053	kr. 10.704.019	kr. 16.633.072	27.032	900.903	64%	kr. 18
400S	kr. 11.265.602	54.203	kr. 11.721.189	kr. 25.704.417	kr. 37.425.606	56.395	3.090.627	69%	kr. 12
600S	kr. 7.802.043	32.289	kr. 19.602.847	kr. 30.932.049	kr. 50.534.896	81.127	2.941.121	61%	kr. 17
120	kr. 436.556	1.267	kr. 6.892.902	kr. 4.729.730	kr. 11.622.632	20.005	591.873	41%	kr. 20
400	kr. 3.420.043	10.285	kr. 3.598.610	kr. 2.587.935	kr. 6.186.546	10.822	315.329	42%	kr. 20
555	kr. 33.323	78	kr. 656.635	kr. 341.058	kr. 997.693	1.537	12.843	34%	kr. 78
666	kr. 4.608	14	kr. 89.857	kr. 50.872	kr. 140.729	273	2.485	36%	kr. 57
Buslinjer, der kører i to regioner der kører i flere regioner	kr. 34.869.512	148.861	kr. 60.549.045	kr. 91.986.484	kr. 152.535.529	247.156	10.010.415	60%	kr. 15
20 % andel af buslinjer, der kører i flere regioner	kr. 9.109.306								
Total i RH	kr. 218.310.264	696.053							