

Til Region Hovedstaden

Dokumentnummer
1613386Dato
16 08 2023

Kopi til DNP, PEG, JF

Sagsbehandler
MKLDirekte
+45 36 13 15 56CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Sparekatalog for Region Hovedstaden

Nærværende sparekatalog for den regionale kollektive trafik er udarbejdet efter bestilling fra administrationen i Region Hovedstaden. Bestillingen er sket på baggrund af et kendt budgetpres i de kommende år, og med et ønske om, at analysen betragter både bus og bane. Movia har for fuldstændighedens skyld udarbejdet et notat der beskriver budgetforbedringer i budgetoverslagårene.

Region Hovedstaden bestilte i foråret 2023 et katalog, som i helårlig effekt summerer til 40 mio. kr. og med ønske om en prioriteret inddeling i 10 mio. kroners intervaller. Det katalog er fremsendt regionen d. 9. juni 2023. Efterfølgende har administrationen i Region Hovedstaden på baggrund af det opdaterede estimat for 2023 og budgettet for 2024, d. 30. juni efterspurgt at sparekataloget rummer besparelser på op til 60 mio. kr. Nærværende notat er derfor suppleret med yderligere spareforslag ift. tidligere fremsendte katalog.

Metode for identificering af forslag

For at finde besparelser har Movia i samarbejde med regionens administration vurderet på en række forslag til driftsreduktioner. Forslagene er udvalgt med udgangspunkt i nedenstående fire kriterier der er afstemt administrativt af Region Hovedstaden:

1. Lav selvfinansieringsgrad
2. Linjer uden for det strategiske net
3. Strækninger med karakter af lokalbetjening eller med paralleldrift
4. Hensyn til igangværende udviklingsprojekter

Kriterierne betyder, at en række buslinjer ikke er at finde i kataloget. Det gælder eks. Natbusserne, 375R, 400S og 200S, da der for disse linjer er igangværende udviklingsprojekter (kriterie 4). Det gælder også nogle af regionens mest passagertunge linjer som eks. S- og R-linjerne, hvor selvfinansieringsgraden er højest og hvor der er flest passagerer og regionale rejsende – herunder rejsende til hospitaler og uddannelse – der vil blive ramt af servicereduktioner.

Oversigt over elementer i sparekatalog

Med udgangspunkt i de fire kriterier er en række spareforslag udarbejdet. Forslagene er opdelt i opdelt i pakker af cirka 10 mio. kr. og rækkefølgen indikerer en anbefalet prioriteringsrækkefølge. Pakkerne kan,

medmindre andet fremgår, sammensættes uafhængigt af hinanden.

Den foreliggende inddeling og prioritering er udarbejdet i tæt dialog mellem regionens administration og Movia.

Tabellen i Bilag 1 viser en oversigt over de foreslåede besparelser med tilhørende linjeinformationer, nøgletal, økonomiske og kontraktlige effekter. Besparelserne i tabellen tager udgangspunkt i Budget 2023 2. behandling.

Movia skal derudover fremhæve følgende:

- *Reduktionernes omfang:* Reduktion i størrelsesorden på 5-10% af Region Hovedstadens bus- og bane-drift vil influere negativt på den generelle brug af kollektiv trafik i hele regionen. Det vil medføre passager- og indtægtstab for den kommunale busstrafik, og for den del af regionens kollektive trafik, der ikke gennemføres besparelser på og for DSB's jernbanetrafik. Disse effekter er ikke indregnet.
- *Kontraktuelle forhold:* De nærmere kontraktlige konsekvenser af de opstillede besparelsesmuligheder kan ikke opgøres forlods. Særligt i år, hvor både Region H. og Region S. og mange kommuner også overvejer reduktioner i busdriften, vil evt. konsekvenser afhænge af, hvilke øvrige trafikbestillinger der måtte komme fra kommunerne inden det samlede billede kan skabes. De endelige kontraktuelle forhold og eventuelle kompensationsbetalinger kan derfor først opgøres endeligt efter trafikbestilling 2024 i oktober 2023, når Movia kender trafikbestillingen fra samtlige kommuner og regioner.
- *Alternativ betjening:* I beskrivelsen af de enkelte spareforslag vurderes hvilke eventuelle alternative linjer, som kan betjene passagerer i området hvor regionale linjer foreslås nedlagt. Dette vil typisk være kommunale linjer. Movia kender på nuværende tidspunkt ikke kommunernes behov for besparelser, og der kan således være linjer som nævnes som alternativ i dette katalog, som sidenhen/parallelt besluttes nedlagt af kommunerne eller hvor service reduceres væsentligt.
- *Driftsstart:* Ved en beslutning i oktober 2023 i forbindelse med trafikbestilling 2024 vil ændringer i udgangspunktet kunne træde i kraft ved køreplansskiftet juni 2024. De økonomiske effekter i dette katalog er beregnet på helårsniveau, og vil således andrage et mindre beløb i første driftsår. For de enkelte forslag kan der være driftsstartstidspunkter, som kan være mere gunstige end juni 2024, dette kan bero på kontraktuelle forhold mv. Dette vil kunne belyses i sammenhæng med de kontraktlige forhold.

Beskrivelse af elementer i sparekatalog

I det følgende beskrives spareforslagene enkeltvis. Beskrivelsen indeholder en nøgletalsmæssig vurdering af tiltaget samt en kort konsekvensvurdering for brugerne af det konkrete tilbud.

Forslag A1: Linje 300S – Linjen afkortes og optimeres

Linje 300S erstattes i 2025 af letbanen i Ring 3.

Linjen kører i dag mellem Ishøj St. – Glostrup St. – Herlev Bymidte – Gladsaxe trafikplads – Buddinge St. – Lyngby St. – DTU – Gl. Holte.

Linje 300S fungerer som pendlerlinje og uddannelses linje og medvirker bl.a. til at skabe sammenhæng i den kollektive transport ved at give forbindelse til flere S-tog fingre. Linjen betjener bolig-, erhvervs- og uddannelsesområder også hospitalerne i Glostrup og Herlev på sin rute.

Oplæg:

Linjen afkortes ved Lundtofte og driften optimeres i takt med at anlægsarbejderne i Ring 3 afsluttes.

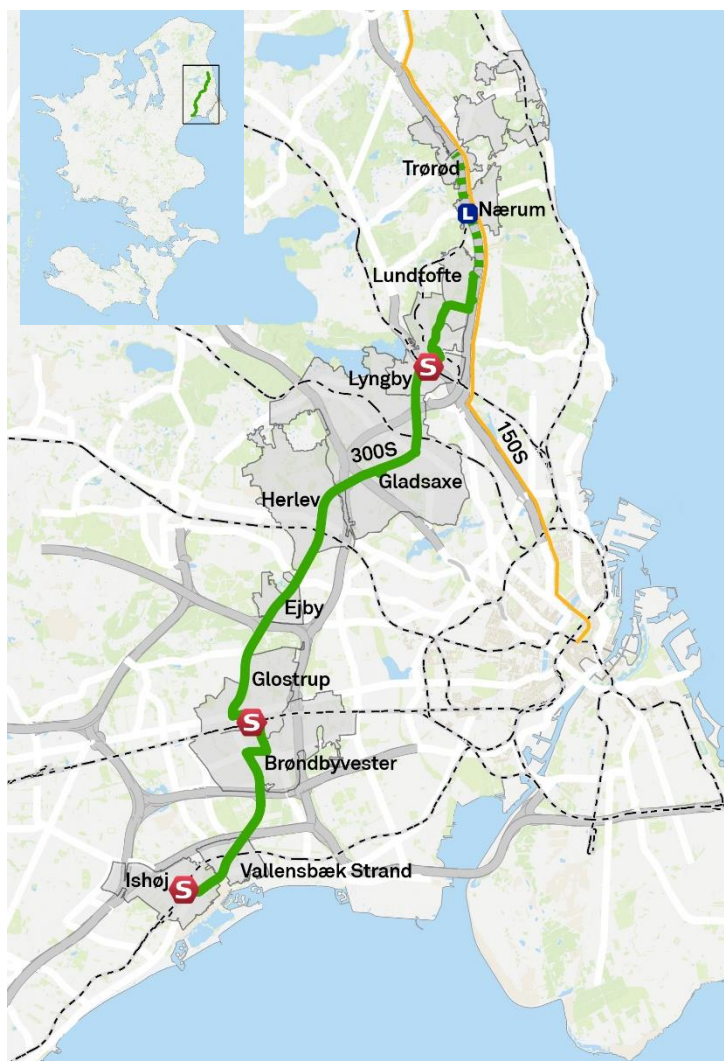
På hverdage i myldretiden vil linjen have 8. minutters drift mellem Ishøj St. – Lundtofte, mens der i dagtimerne vil være 12. minutter drift. Om aftenen vil der være 20. minutters drift.

I weekenden vil grundbetjeningen være 20. minutters drift mellem Ishøj St. og Lundtofte, mens der i dagtimerne vil være 15. minutters drift. Om aftenen vil der være 20. minutters drift.

Afkortningen betyder, at passagerer mellem Gl. Holte og Nærum henvises til 150S og 15E på Helsingørmotorvejen og får et skift til linje 300S ved Lundtofte eller DTU, Rævehøjvej.

Besparselsen på linje 300S vil alene have effekt indtil letbanen åbner, hvorefter linjen nedlægges og finansieringen ophører helt.

Det vurderes, at tilpasningen ikke vil påvirke det budgetterede passagertal, da linjens driftsregularet forventes bedret fra slutningen af 2023 og dermed forventes at opveje for en lavere frekvens.



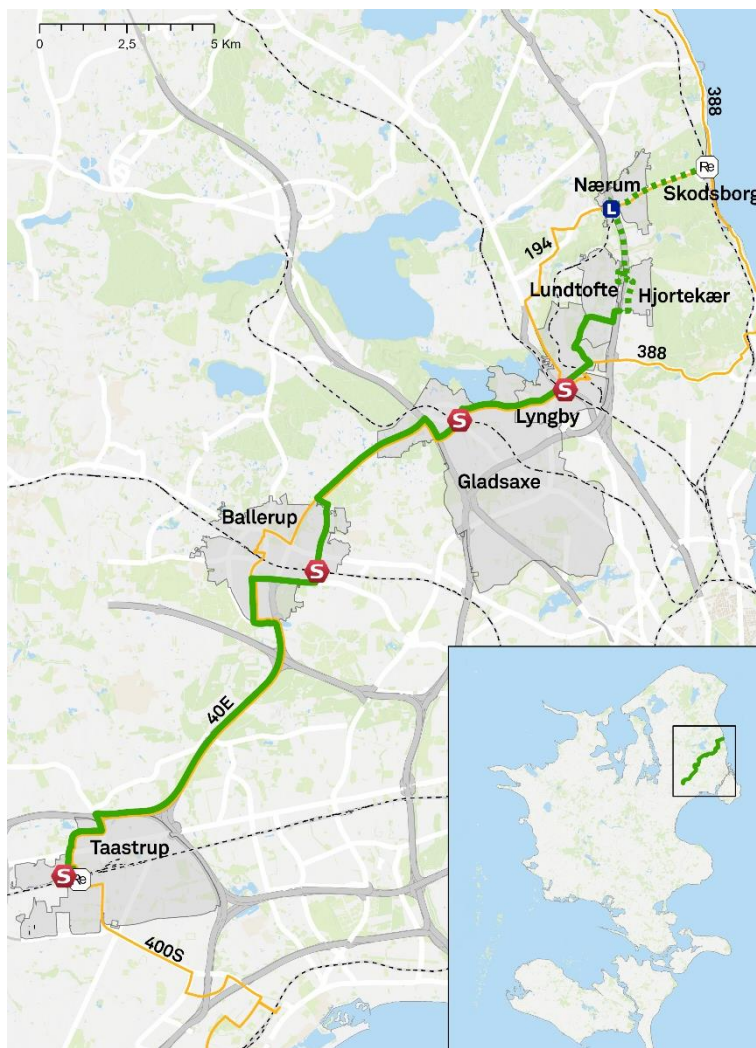
Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net *	Karakter af lokalbetjening eller parallel drift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
A 300S Ishøj St. – Gl. Holte <i>Afkortning og frekvensreduktion</i>	54%	Ja	Nej	Ja*	-	11,4-20,9	-

* Linje 300S erstattes af letbanen i Ring 3.

Forslag B1: Linje 40E – Linjen afkortes v. DTU og frekvensen nedsættes

Linjen kører i dag Høje Taastrup – Malmparken – Bagsværd – Lyngby – DTU - Skodsborg

Linje 40E fungerer i hovedtræk som pendlerlinje og som forstærkning til linje 400S på hverdage. De to linjer kører flere steder parallelt, men ruten på linje 40E afviger bl.a. ved at betjene Malmparken, DTU Lyngby og Skodsborg, hvilket linje 400S ikke gør.



Oplæg:

Linjen afkortes ved DTU i Lyngby og frekvensen sænkes fra 6 til 4 afgange i timen i myldretiden

En afkortning af linje 40E betyder, at rejsende til og fra Skodsborg St. i dagtimerne på hverdage fremover alene kan benytte linje 388, der forbinder kystbanestationerne langs Strandvejen mellem Helsingør og Klampenborg. Om aftenen og i weekender betjener den lokale linje 194 strækningen mellem Nærum og Skodsborg, mens linje 194 alene har drift mellem Lyngby og Nærum i 40E's driftstidsrum.

I dag benytter omkring 175 ud af linjens 4.100 daglige passagerer linjen mellem Nærum og Skodsborg. Cirka en fjerdedel af rejserne mellem Skodsborg og Nærum er lokale rejser der både starter og slutter på strækningen.

Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net *	Karakter af lokalbetjening eller paralleldrift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
B1 40E Høje Taastrup - Skodsborg Afkortes v. DTU og frekvens reduceres	46%	Nej	Ja	Ja*	-260.000	4,8	18,39

*Linje 400S indgår i BRT-programmet. Der er i den forbindelse ikke taget stilling til og linje 40E skal fortsætte som selvstændig buslinje eller indlemmes i driften på BRT-linjen.

Forslag B2: 500S - Frekvens reduceres i myldretiden

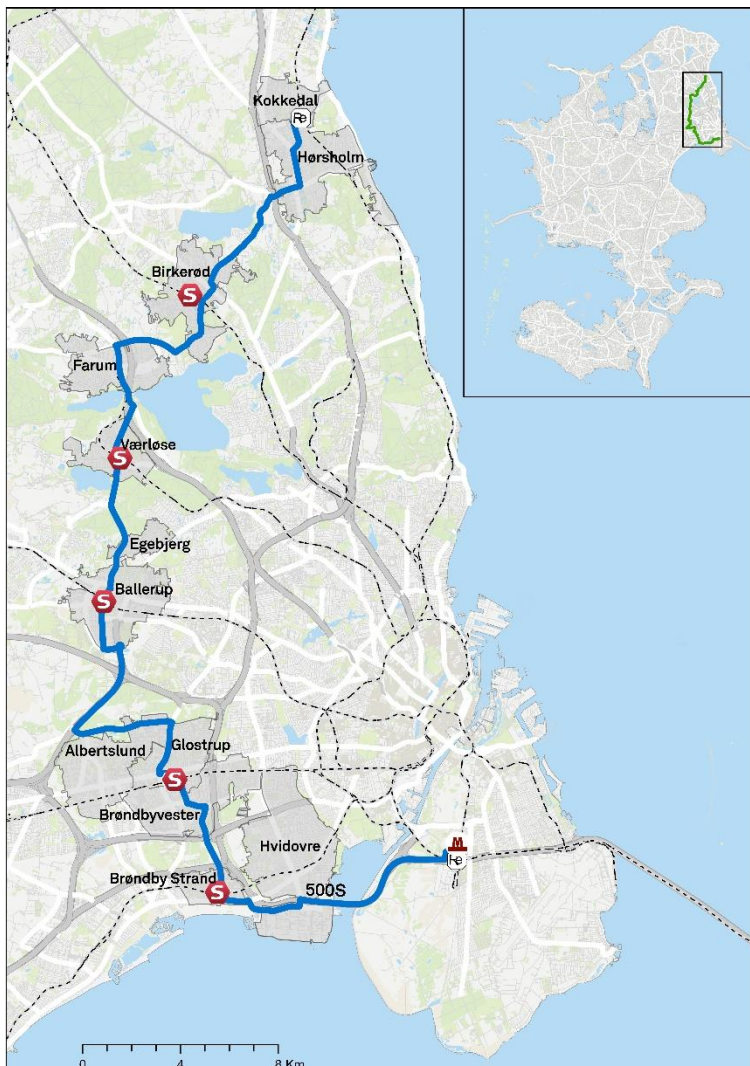
Linje 500S kører i dag mellem Ørestad St. – Avedøre Holme – Brøndby Strand St. – Glostrup St. – Ballerup St. – Værløse St. – Farum – Birkerød St. - Hørsholm – Kokkedal St.

Linje 500S fungerer som pendlerlinje og uddannelses linje mellem banefingrene på S-togsnettet og Kystbanen.

Oplæg:

Linjens frekvens reduceres fra de nuværende 6 afgange i myldretiden til 5 afgange i timen.

Reduktionen vil medføre et fald af passagerer på linjen svarende til 900 påstigere pr. hverdag.



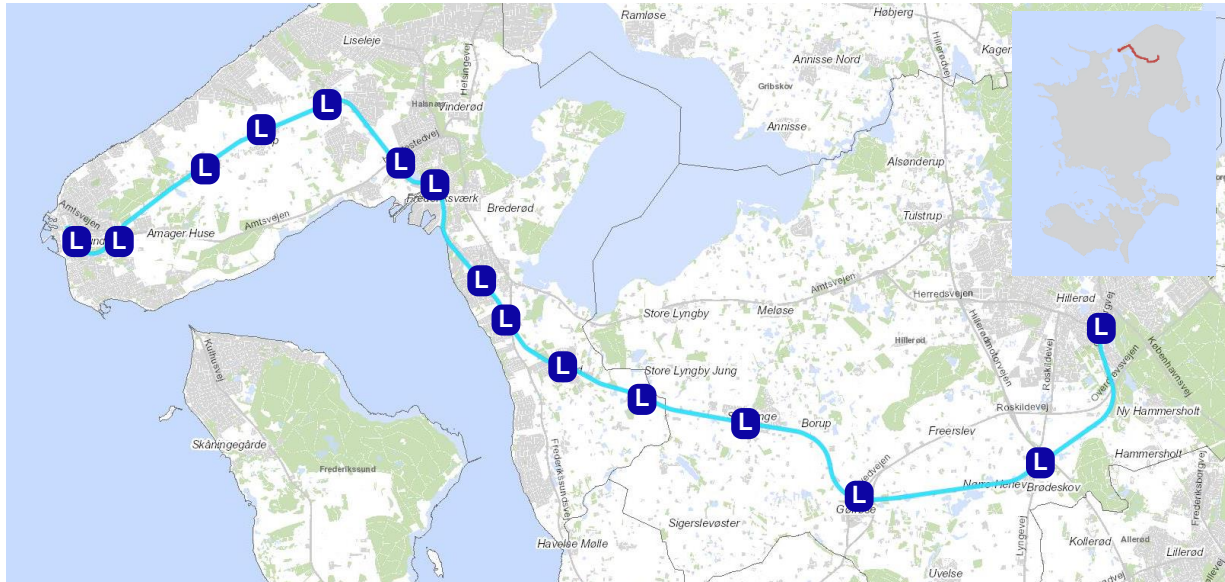
Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net *	Karakter af lokalbetjening eller parallel drift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
B2 500S Ørestad St. - Kokkedal St. <i>Frekvens reduceres</i>	54%	Ja	Nej	Ja*	-200.000	2,9	15,05

Forslag B3: Frederiksværkbanen 920R/E – Ændret betjeningsstruktur

Frederiksværkbanen betjener banestrækningen mellem Hundested - Frederiksværk – Skævinge - Hillerød

Banen har i dag et hurtigtog og to stop tog pr. time på hverdage i dagtimerne, hvilket betyder, at de syv mindste stationer betjenes på to ud af tre afgang. Betjeningsstrukturen betyder samtidig, at rejsetiden på hurtigtoget mellem Hillerød og Hundested er syv minutter kortere i forhold til stop toget.

I dag benytter 80 procent af passagererne Frederiksværkbanens stationer der betjenes af hurtig toget.



Figur 1 - Stationer på Frederiksværkbanen, hvor de hvide stationer ikke betjenes af hurtigtog

Oplæg:

Betjeningsstrukturen vendes, så der er to hurtig tog og et stop tog. Dette vil medføre hurtigere rejsetid for flere, men også at der vil være færre afgang på stationerne der betjenes af stoptog.

Melby St. tilføjes som hurtigtog station, sammen med Favrholm St. der åbner december 2023.

I dag benytter omkring 600, ud af linjens 4.000 daglige passagerer (svarende til knap 14 pct.), stoptog stationerne. Disse passagerer vil få færre afgang da betjeningen på hverdage i dagtimerne, vil gå fra to til en afgang i timen.

Banens resterende 3.400 passagerer (svarende til 86 pct.) vil opleve at få flere hurtigtog og dermed flere afgang med kortere rejsetid. Den kortere rejsetid vil medføre 80.000 flere passagerer på Frederiksværkbanen.

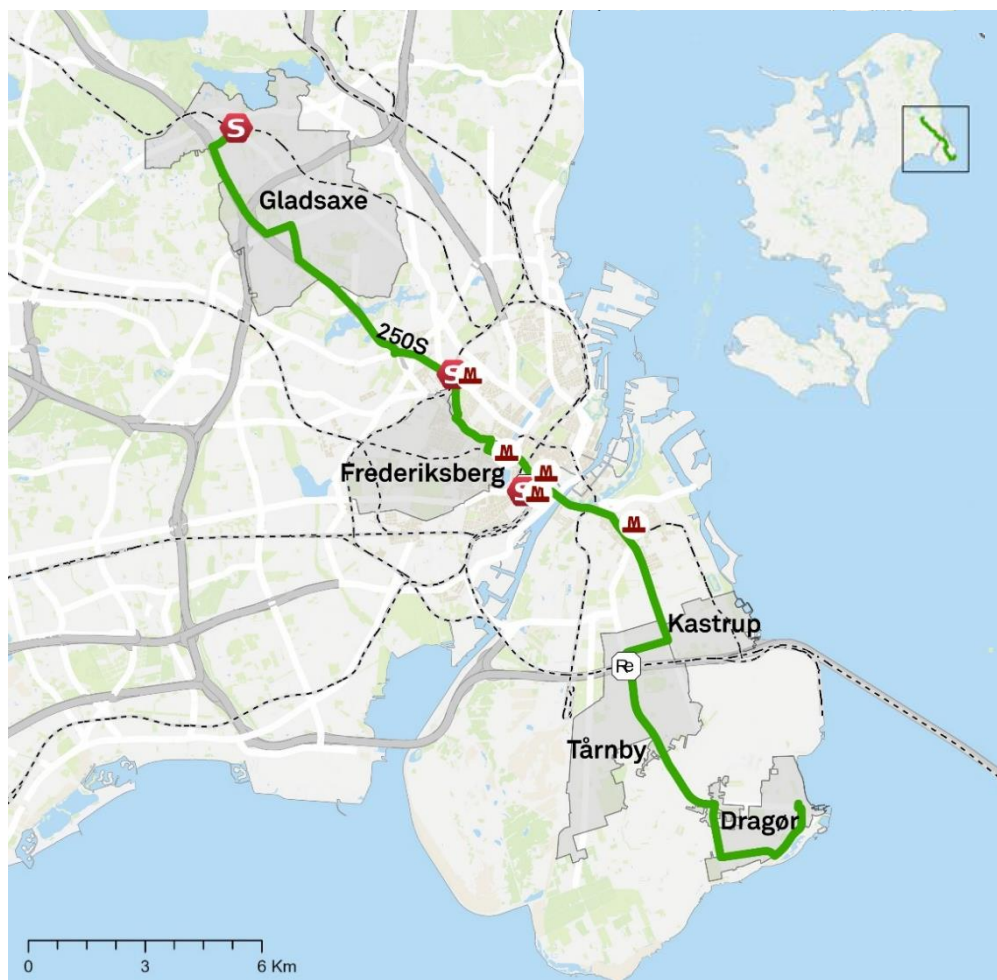
Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net	Karakter af lokalbetjening eller parallel drift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
B3 Frederiksværkbanen Ændret betjeningsstruktur	70%	Ja	Nej	Ja	80.000	2,4	-30,00

Forslag C1: Linje 250S – Frekvens reduceres i myldretiden

Linjen kører i dag mellem Dragør Stationsplads – Tårnby St. – Hovedbanegården – Gladsaxe Trafikplads – Bagsværd St.

Linje 250S er del af det strategiske net og fungerer som supplement til S-togsnettet mellem fingrene. Linjen forbinder bolig-, erhverv- og uddannelsesområder og medvirker til at sikre sammenhæng på tværs af transportformer i den kollektive trafik.

I marts 2023 besluttede Trafikudvalget sammen med Gladsaxe Kommune at ændre ruten for linje 250S mellem Gladsaxe Trafikplads og Bagsværd St., så linjen fremover kører gennem erhvervsområdet i Bagsværd og får drift til Bagsværd hele dagen (undtagen nat). Denne ændring implementeres i december 2023.



Oplæg:

Linjens frekvens reduceres fra de nuværende 6 afgang i myldretiden til 5 afgang i timen.

Reduktionen vil medføre et fald af passagerer på linjen svarende til 1.400 påstigere pr. hverdag.

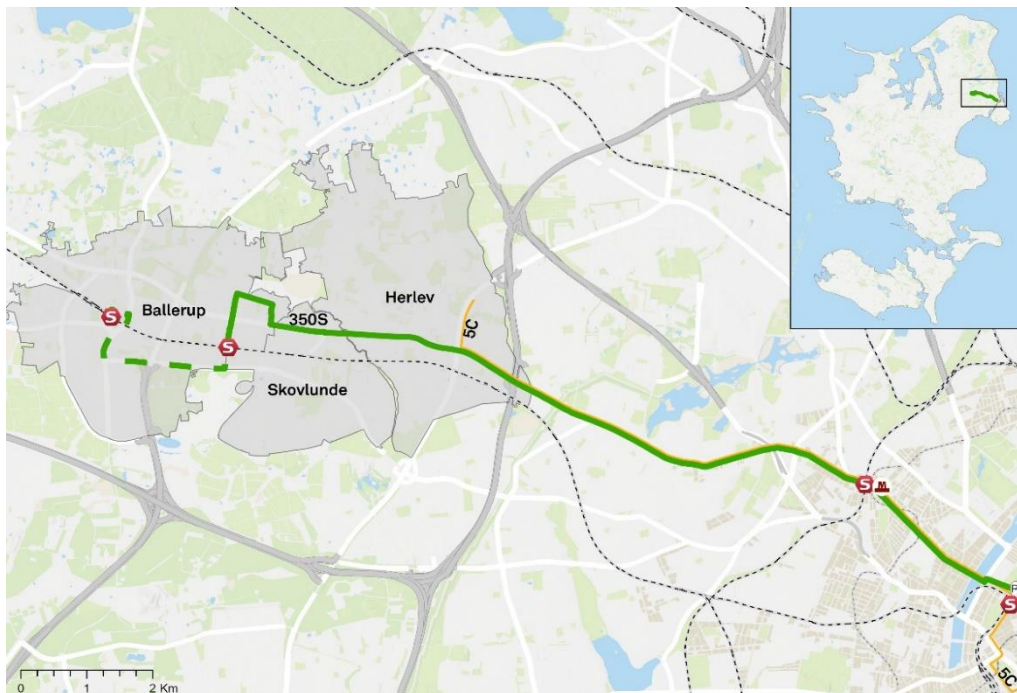
Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net	Karakter af lokalbetjening eller parallel drift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
C1 250S Dragør - Bagsværd St. <i>Frekvens reduceres i myldretiden</i>	54%	Ja	Nej	Nej	-445.000	6,0	13,57

Forslag C2: Linje 350S – Linjen afkortes og frekvensen reduceres

Linjen kører i dag mellem Nørreport St. – Nørrebro St. – Herlev Bymidte – Malmparken St. – Ballerup St.

Linje 350S er del af det strategiske net og fungerer som supplement til S-togsnettet mellem fingrene. Linjen forbinder bolig-, erhverv- og uddannelsesområder og medvirker til at sikre sammenhæng på tværs af transportformer i den kollektive trafik.

Mellem Nørreport St. og Herlev Bymidte kører linjen parallelt med den kommunalt finansierede linje 5C.



Oplæg:

Linjen afkortes ved Malmparken St. og frekvensen reduceres fra 5 til 4-5 afgang pr. time i myldretiden og fra 4 til 3 afgang pr. time mellem myldretiderne og i dagtimerne i weekenden.

Afkortningen betyder, at der ikke vil være en direkte busforbindelse fra det centrale København til Psykiatrisk Center Ballerup. Fra Malmparken St. kan linje 40E benyttes på hverdag i dagtimerne og fra Ballerup St. kan linje 400S og 500S benyttes.

Reduktionen vil medføre et fald af passagerer på linjen svarende til 3.400 påstigere pr. hverdag. En stor del af passagererne forventes overflyttet til de øvrige busser området.

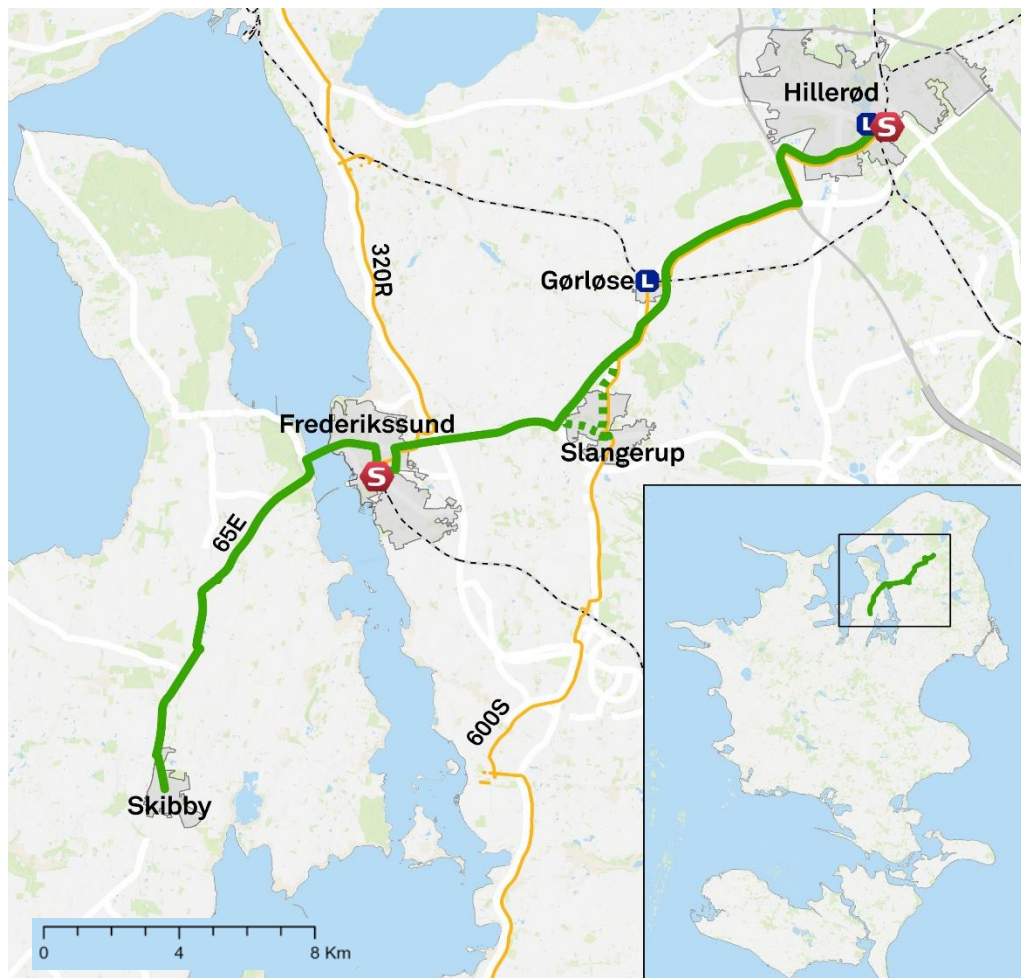
Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net*	Karakter af lokalbetjening eller parallel drift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
C2 350S Nørreport St. - Ballerup St. <i>Afkortning og frekvensreduktion</i>	75%	Ja	Ja	Ja*	-515.000	2,4	4,66

* Linje 350S indgår i udbud A23 sammen med linje 5C. Movia har i den forbindelse udarbejdet et kommissorium for et analysearbejde, der skal belyse på de mulige effekter ved at slå de to linjer sammen. De berørte kommuner og regionen skal senest i april 2024, beslutte hvilken betjening der skal udbydes. Regionen har pt. ikke politisk været præsenteret for betjeningsforslag eller økonomiske effekter af en eventuel sammenlægning.

Forslag D1: Linje 65E – Linjen nedlægges

Linjen kører i dag Skibby – Frederikssund – Freerslev - Hillerød

Linje 65E fungerer i hovedtræk som pendlerlinje og uddannelses linje. Linjen har en høj grad af paralleldrift med linjerne 230R og 600S, men er samtidig den eneste direkte forbindelse mellem Hornsherred/Frederikssund og Hillerød.



Oplæg:

Linjen nedlægges og regionens tilskud til linjen ophører.

Nedlæggelse af linje 65E betyder, at rejsende mellem Hornsherred/Frederikssund og Hillerød påføres et ekstra skift og væsentlig længere rejsetid. Hvor det i dag tager 37 minutter mellem Frederikssund og Hillerød, vil det fremover tages omkring 20 minutter længere.

Linjen benyttes i dag af knap 500 påstigere pr. hverdag, af disse vil omkring 175 påstigere få væsentlig længere rejsetid og minimum et ekstra skift.

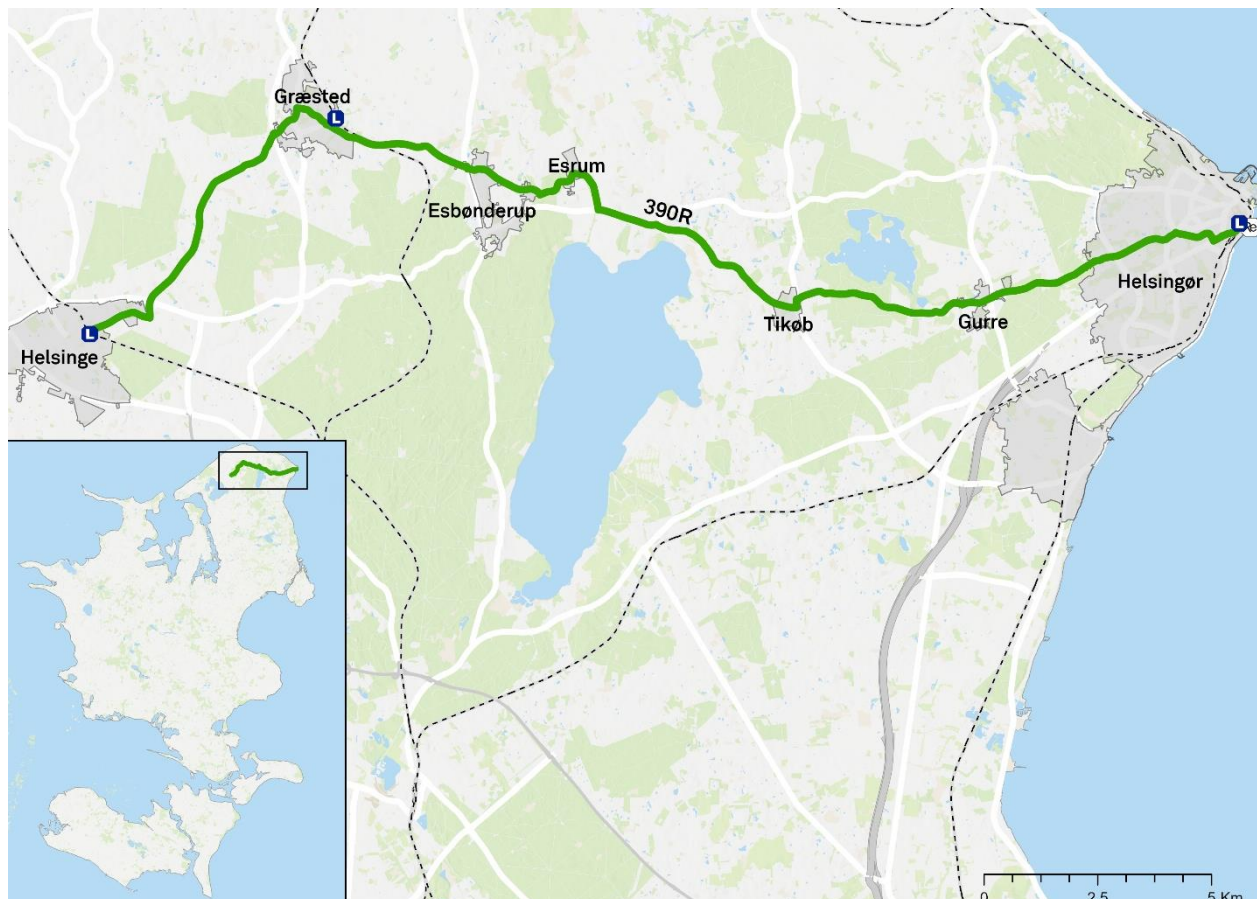
Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net *	Karakter af lokalbetjening eller paralleldrift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
D1 65E Skibby - Hillerød Nedlægges	45%	Nej	Ja	Nej	-130.000	3,3	22,78

Forslag D2: Linje 390R – Frekvens nedsættes på hverdage

Linjen kører i dag mellem Helsingør – Gurre - Tikøb – Esrum – Esbønderup – Græsted - Helsingø

Linje 390R fungerer i hovedtræk som pendlerlinje og uddannelses linje. Linjen betjener flere mindre bysamfund i Nordsjælland mellem Helsingør og Helsingø og giver forbindelse til lokaltog i Helsingø og Græsted og lokal- og regionaltog i Helsingør.

Linje 390R har den laveste selvfinansieringsgrad blandt de nuværende R-busser og benyttelsen af linjen har i mindre grad end de øvrige R-busser karakter af regional betjening.



Oplæg:

Linjens reduceres fra 2 til 1 afgang i timen på hverdage og linjen ophører med at være en R-buslinje.

En frekvens reduktion betyder, at der fortsat vil være direkte forbindelser mellem byerne.

Linjen benyttes i dag af knap 1.150 påstigere pr. hverdag, heraf forventes 500 at forsvinde fra linjen.

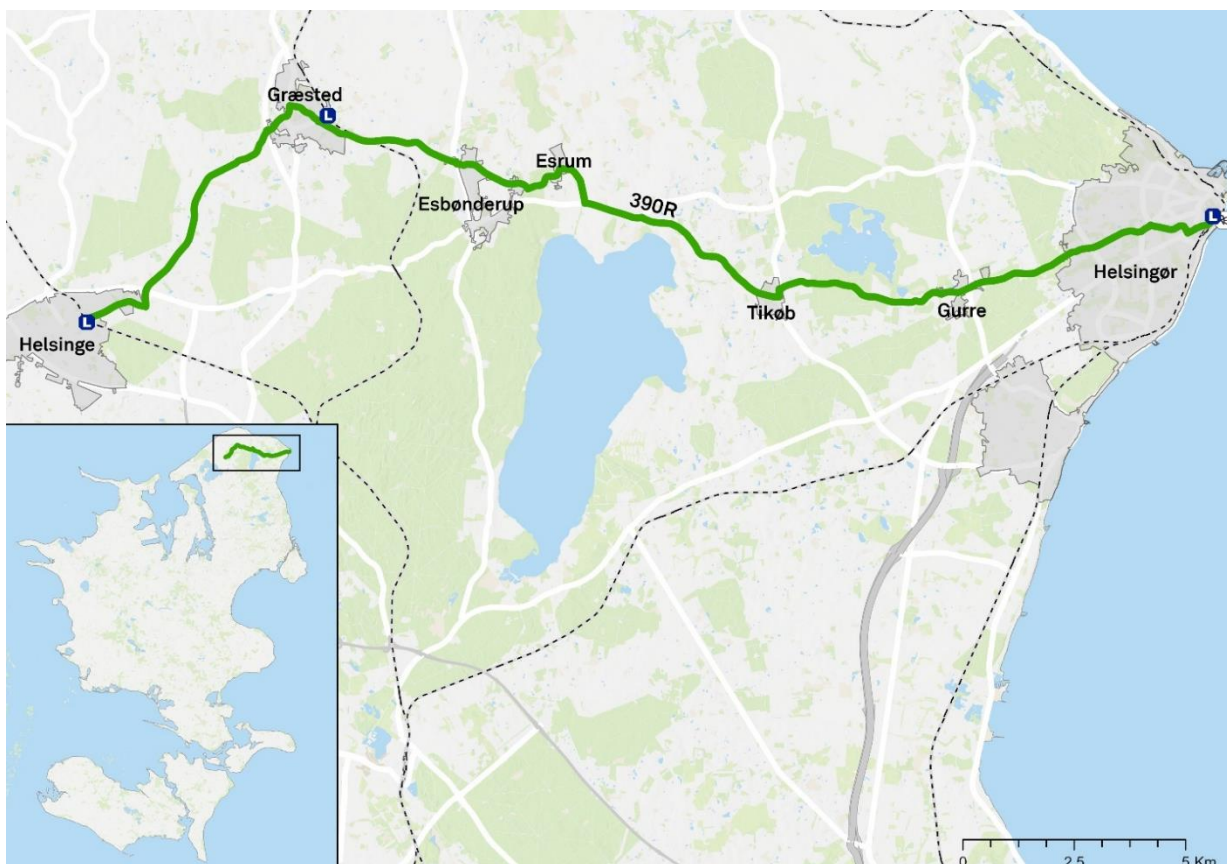
Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net	Karakter af lokal-betjening eller parallel drift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
D2 390R Helsingør St. - Helsingø St. <i>Frekvens reduceres på hverdage</i>	34%	Ja	Ja	Nej	-125.000	4,1	32,80

Forslag E1: Linje 390R – Linjen nedlægges

Linjen kører i dag mellem Helsingør – Gurre - Tikøb – Esrum – Esbønderup – Græsted - Helsingø

Linje 390R fungerer i hovedtræk som pendlerlinje og uddannelses linje. Linjen betjener flere mindre bysamfund i Nordsjælland mellem Helsingør og Helsingø og giver forbindelse til lokaltog i Helsingø og Græsted og lokal- og regionaltoget i Helsingør.

Linje 390R har den laveste selvfinansieringsgrad blandt de nuværende R-busser og benyttelsen af linjen har i mindre grad end de øvrige R-busser karakter af regional betjening.



Oplæg:

Linjen nedlægges og regionens tilskud til linjen ophører.

Nedlægning af linje 390R betyder, at der ikke længere vil være direkte forbindelser mellem byerne og at rejsetid med kollektiv transport vil øges markant.

Linjen benyttes i dag af knap 1.150 påstigere pr. hverdag.

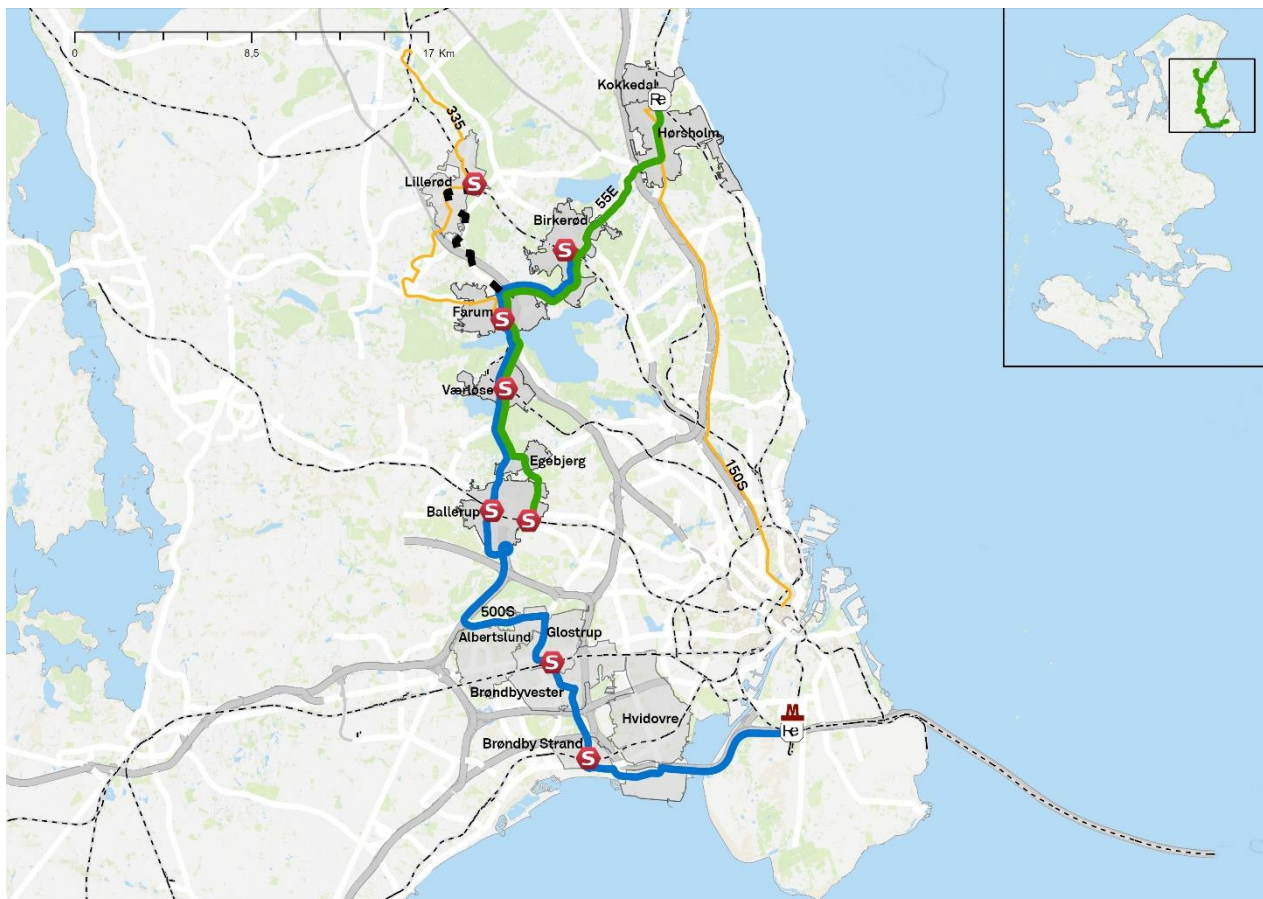
Besparelsesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net *	Karakter af lokal-betjening eller parallel drift	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
E1 390R Helsingør St. - Helsingø St. D3 + Nedlægges	34%	Ja	Ja	Nej	-390.000	6,5	29,49

Forslag E2: Linje 500S og 55E – Afkortning, frekvens og oprettelse af R-linje

Linje 500S kører i dag mellem Ørestad St. – Avedøre Holme – Brøndby Strand St. – Glostrup St. – Ballerup St. – Værløse St. – Farum – Birkerød St. - Hørsholm – Kokkedal St.

Linje 55E kører i dag Allerød St. – Farum – Værløse St. – Malmparken St.

Linje 500S fungerer som pendlerlinje og uddannelses linje mellem banefingrene på S-togsnettet og Kystbanen. Linje 55E blev oprettet i 2016 sammen med de øvrige E-buslinjer. De to linjer har paralleldrift mellem Farum, Værløse og Egebjerg.



Oplæg:

Linje 500S (blå buslinje) afkortes ved Birkerød St. og frekvensen reduceres fra 6 til 5 afgang pr. time i myldretiden.

Betjeningen mellem Birkerød og Kokkedal St. overgår til ny R-linje der skal erstatte linje 55E og have drift mellem Kokkedal og Malmparken St. med halvtimes drift i dagtimerne på hverdage og timesdrift aften og weekend.

Linje 55E (grøn buslinje) foreslås i Nyt Ringnet (tilpasning til letbanen) forlænget til letbanestationen Rødovre Nord når letbanen åbner i 2025. Beslattes det at gennemfører besparelsesforslaget og konvertere linje 55E til en R-buslinje, vil der være behov for genberegning af omkostningen ved at forlænge den ny R-linje til letbanestation Rødovre Nord.

Afkortningen af linje 500S i Birkerød St. vil betyde, at passagerer mellem Kokkedal St. og Birkerød St. fremover vil have 2 afgang pr. time. Strækningen gennem Hørsholm og Kokkedal betjenes også af linje 150S. I dag benyttes linje 500S af 2.300 påstigere, mellem Birkerød og Kokkedal.

Konverteringen af linje 55E til en ny R-buslinje betyder, at betjeningen mellem Allerød og Farum bortfalder (sort markering). De omkring 100 passagerer der i dag rejser mellem Allerød og Farum, henvises i stedet til den lokale linje 335, hvorfra der i Farum kan skiftes til 500S eller den ny R-buslinje.

Linje 500S har i alt 11.500 påstigere pr. hverdag, mens 55E benyttes af 800 påstigere pr. hverdag.

Besparesesforslag		Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net *	Karakter af lokalbetjening eller paralleldrif	Igangværende udviklingsprojekter	Passager-effekt	Besparelse pr. linje Reg. H. [mio. kr.]	Forslagets samlede besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
E2	500S Ørestad St. - Kokkedal St. <i>Afkortes og frekvens reduceres</i>	54%	Ja	Nej	Ja*	-1.160.000	8,5	6,4	7,44
	55E Allerød St. - Malmparken St. <i>Konverteres til ny R-linje</i>	38%	Nej	Ja	Ja**	+300.000	-2,1		

* På den sydlige del af linje 500S bliver der, som del af letbanenaftalen, implementeret fremkommeligheds-tiltag i løbet af 2023 i Brøndby og Hvidovre Kommuner til gavn for linjens passagerer.

** Linje 55E foreslås i forbindelse med Letbanens åbning i 2025 forlænget til letbanestationen Rødovre Nord. Besluttes det at gennemfører besparesesforslaget og konvertere linje 55E til en R-bus, skal omkostningen ved at forlænge den ny linje til letbanestation Rødovre Nord genberegnes.

Forslag F: Linje 250S og 500S – Afkortning af 250S og forlængelse af 500S

Dette forslag er en udbygning af forslagene C1 og D1, hvorfor besparelse og passagereffekt forudsætter en samtidig implementering af C1 og D1.

I Forslag C1 reduceres frekvensen på linje 250S fra de nuværende 6 afgangse i myldretiden til 5 afgangse i timen, mens ruteføringen mellem Bagsværd St. og Dragør Stationsplads ikke ændres.

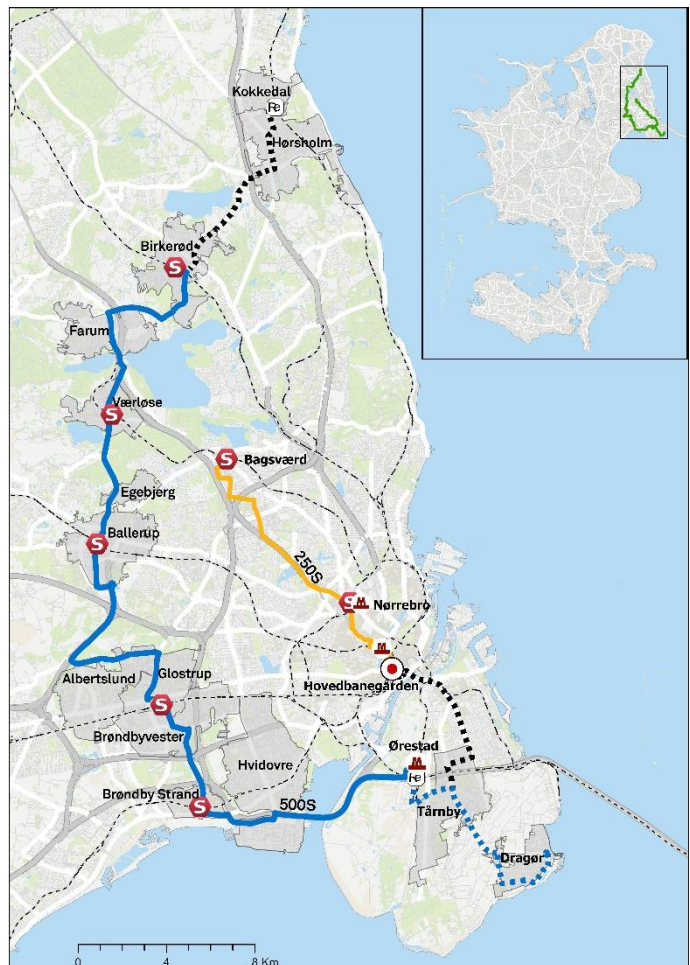
I Forslag E2 afkortes linje 500S ved Birkerød St., og frekvensen reduceres fra 6 til 5 afgangse pr. time i myldretiden. Den nuværende betjening mellem Birkerød og Kokkedal St. overgår til ny R-linje, der skal erstatte linje 55E og have drift mellem Kokkedal og Malmparken St.

Oplæg:

For at finde yderligere besparelser foreslås det, at linje 250S afkortes og får ruteføring mellem Bagsværd St og Københavns Hovedbanegård. Samtidig forlænges linje 500S fra Ørestad St. via Tårnby til Dragør Stationsplads.

Ruteændringerne betyder, at der ikke længere vil være regional busbetjening mellem Københavns Hovedbanegård og Tårnby St., ligesom Dragør mister den direkte busforbindelse til det centrale København. En forbindelse der fremover vil kræve et skift til enten regionaltog eller Metro ved Ørestad St.

På kortet ses linje 250S med gul med ruten mellem Bagsværd St. og Hovedbanegården, hvor den stiplede sorte linje viser den del af den nuværende rute, der mister betjening. Linje 500S er vist med blå, hvor den stiplede blå linje viser forlængelsen mellem Ørestad St. og Dragør Stationsplads



Samlet forventes forslaget at medføre et tab på 810.000 passagerer, hvoraf en stor del vil kunne benytte linje 5C, som i dag kører parallelt med linje 250S på Amagerbrogade og Amager Landevej.

Besparesesforslag	Selvfinansieringsgrad	Del af det strategiske net *	Karakter af lokalbetjening eller paralleldrif	Igangværende udviklingsprojekter	Passagereffekt	Besparelse pr. linje Reg. H. [mio. kr.]	Forslagets samlede besparelse Reg. H. [mio. kr.]	Besparelse pr. mistet passager [kr.]
F 250S Dragør - Bagsværd St. Forslag C1 + Linjen afkortes v. Hovedbanegården	Middel	Ja	Nej	Nej	-1.200.000	13,0	10,1	9,38
500S Ørestad St. - Kokkedal St. Forslag E2 + Forlænges til Dragør Stationsplads	Middel	Ja	Nej	Ja	+390.000	-2,9		

I forslag C2 blev det beskrevet at linje 350S, der ligesom linje 250S, har paralleldrif med linje 5C, indgår i analysearbejde forud for et genudbud af de to linjer, der skal belyse de mulige effekter ved at slå de to linjer sammen. Det kan derfor overvejes om linje 250S med fordel kan indgå i dette arbejde, så der ses samlet på den regionale betjening der kører parallelt med linje 5C, og følge processen for 350S/5C hvor der træffes beslutning om den fremtidige betjening i april 2024, med implementering i marts 2026. Det giver mulighed for, mere helhedsorienteret, at se nærmere på hvordan den regionale betjening af Amager kan se ud fremtiden,