

Til Ishøj Kommune**Dokumentnummer**
1820875**Dato**
15 04 2024**Kopi til JF****Sagsbehandler**
IHV**Direkte**
+45 36 13 16 85CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Ishøj - Trafikbestilling 2025**

Ishøj Kommune har bedt Movia udarbejde en analyse af busnettet med henblik på at opstille løsningsforslag, der har fokus på sammenhængende busdrift. Kommunen har opstillet følgende principper, som analysen og løsningsforslagene skal have fokus på:

- Betjening af kommunens store almene boligområder
- Betjening af kommunens yderområder – herunder Torslunde
- Sammenhæng internt i kommunen
- Gode forbindelser til og fra nabokommunerne
- Let adgang til S-tog og letbane

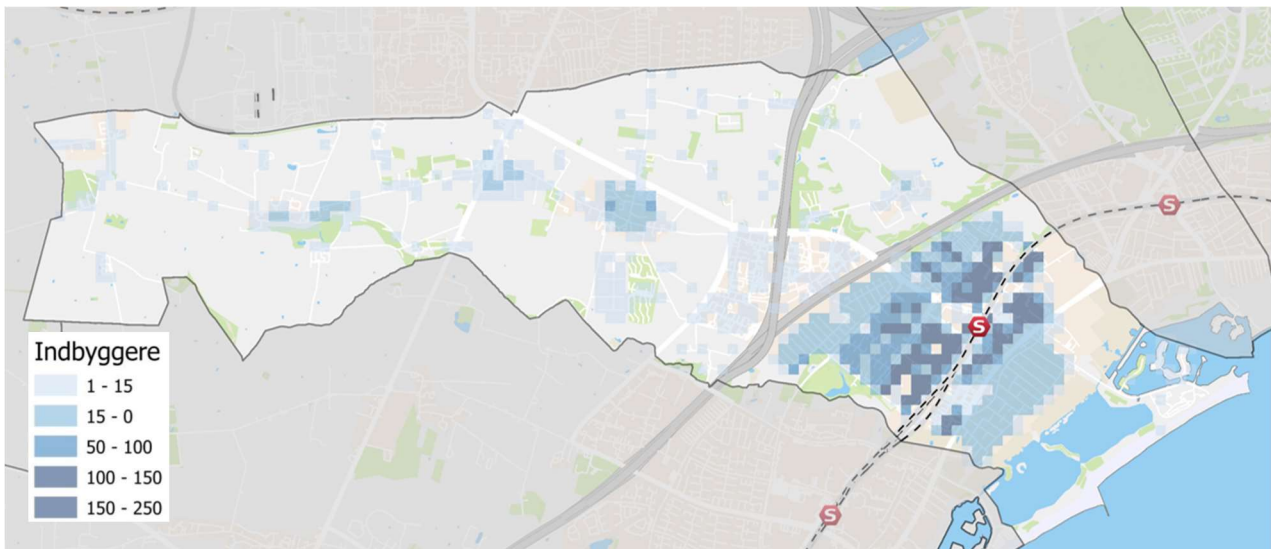
Movia deltog i februar 2024 i en temadrøftelse med kommunens Teknik- og Bygningsudvalg. På mødet præsenterede Movia en række analyser af det nuværende busnet og trafikken i Ishøj i dag, og de ovenstående principper blev drøftet og uddybet. På den baggrund blev det besluttet, at Movia i udarbejdelsen af løsningsforslag skulle se på følgende:

- Hvor skal busserne køre?
Er der nogle af de nuværende linjeføringer, der med fordel kan justeres? Og er der behov for nye buslinjer?
- Hvornår skal busserne køre?
Hvor længe og hvor ofte skal busserne køre i dagtimerne, om aftenen, på hverdage og i weekenden.
- Kan Nærbus eller andre nye busprodukter supplere busnettet i Ishøj?
Nærbus er en nyt behovsstyret busprodukt, som er under udvikling. Det undersøges, om Nærbus kan bruges som supplement til busnettet i kommunen, især i forhold til at betjene yderområder.

1. Trafikken i Ishøj i dag

Ishøj er karakteriseret ved, at der er tæt bebyggelse i den østlige del af kommunen og mindre landsbyer i den vestlige del. Kommunen betjenes dels af en række regionale buslinjer, der giver gode forbindelser på de lange rejser og tre kommunale buslinjer, der skaber forbindelse internt i Ishøj og til nabokommunerne.

76 % af indbyggerne i Ishøj Kommune har mindre end 400 meters gang til nærmeste stoppested, men vest for Køgevej er der ingen busbetjening.



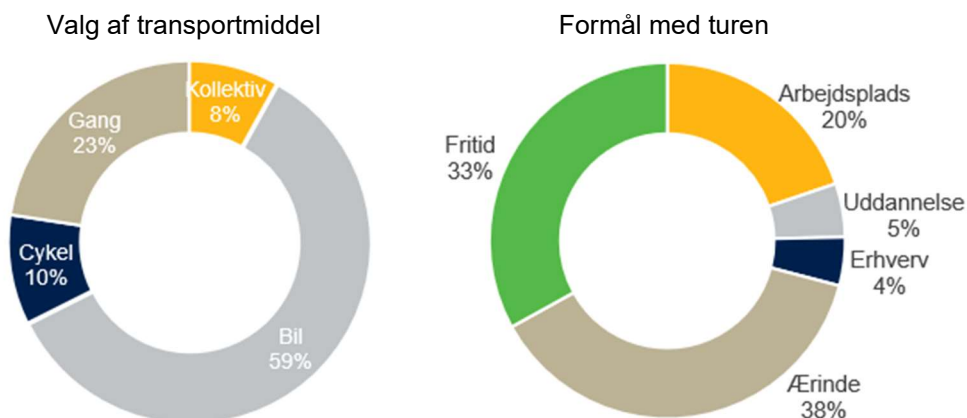
Figur 1 Befolkningsstæthed i Ishøj Kommune

Ishøj St. er et væsentligt knudepunkt, hvor der er mulighed for at skifte mellem bus, S-tog og på sigt den kommende letbane. Samtlige buslinjer i Ishøj Kommune standser ved Ishøj St.

Ishøj Kommune har vedtaget en ambitiøs klimaplan med en målsætning om, at kommunen skal være klimaneutral i 2050. Klimaplanen peger på, at det primært er transportsektoren, der er en udfordring for at nå dette mål, idet 95 % af kommunens CO2 udledning kommer fra vejtrafikken.

I den sammenhæng er det vigtigt at sikre, at den kollektive transport understøtter, at flere vælger bæredygtige transportmidler frem for bilen. I dag bliver 59 % af borgernes daglige ture kørt i bil, mens kollektiv transport kun udgør 8 % af de daglige ture. Der er derfor et stort potentiale for at få flere til at vælge den kollektive transport.

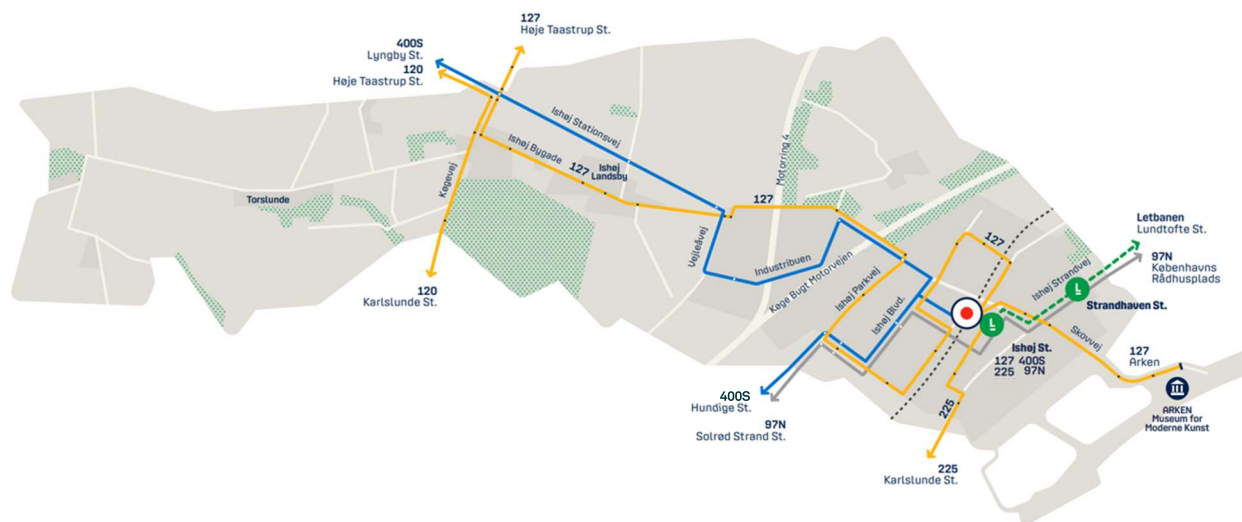
I planlægningen af bustrafikken er der ofte stort fokus på at sikre høj frekvens og stor kapacitet i dagtimerne. Det er med til at understøtte, at den kollektive trafik er et attraktivt valg i forbindelser med rejser til og fra arbejde og studie. Samtidig udgør fritidsture ca. en tredjedel af borgernes daglige ture. Derfor er det også vigtigt, at bustrafikken bidrager til et attraktivt kollektiv trafiknet om aftenen og i weekenden.



Figur 2 Borgernes daglige ture fordelt på valg af transportmiddel og formål med turen jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

2. Busnet i 2024

Ishøj Kommune indgår i Nyt Ringnet-projektet, som handler om tilpasning af busnettet til den kommende letbane, og Nyt Ringnet-løsningerne i Ishøj bliver implementeret i juni 2024. Busdriften omkring Ishøj St. forenkles og Ishøj Strandvej og Vejlebrovej bliver betjent af linje 225, der forlænges fra Hundige til Ishøj St. Det betyder, at fra sommeren 2024 vil busnettet i Ishøj se ud som vist på Figur 3.



Figur 3 Busnet i Ishøj fra sommeren 2024

Regionale buslinjer

Linje 300S kører i dag mellem Ishøj St. og Lundtofte. I 2025 vil linje 300S blive overtaget af den kommende letbane.

Linje 400S kører i dag mellem Lyngby St. og Hundige St. Fra december 2024 overtager linje 600S strækningen mellem Ishøj St. og Hundige St. Det betyder, at både linje 400S og 600S får endestation på Ishøj St., så begge buslinjer får forbindelse til den kommende letbane. Det betyder også, at betjeningen i boligområderne omkring Ishøj Boulevard styrkes, idet linje 600S har fire afgang pr. time, mens linje 400S har tre afgang pr. time på den strækning i dag.

Kommunale buslinjer

Linje 127 kører mellem Taastrup St. og Ishøj St. Linje 127 betjener Ishøj Landsby, Ishøj Parkvej, Ishøj Søvej, Vildtbanevej og Gilbrovej, samt Ishøj St. Fra juni 2024 vil linjen også kører til Arken, som hidtil har været betjent af linje 128.

På hverdage har linjen to afgang pr. time i dagtimerne og en pr. time om aftenen indtil kl. 22. På strækningen mellem Høje Taastrup og Ishøj St. er der en afgang pr. time på lørdage både i dagtimerne og om aftenen, mens der ikke er aftendrift om søndagen. På strækningen mellem Ishøj St. og Arken vil der være to afgang pr. time i dagtimerne i weekenden og en afgang pr. time både lørdag og søndag aften.

Idet linje 127 både betjener boligområderne nord og syd for Ishøj Stationsvej, oplever mange passagerer en del omvejskørsel på deres rejse. Derfor er der et potentiale i at forenkle linjeføringen.

Der ca. 150.000 påstigere på linje 127 i Ishøj om året. Bussen bliver i høj grad brugt til og fra Ishøj St., og ca. 40 % af de daglige påstigere i Ishøj står på på Ishøj St. Linjen er generelt godt benyttet, og er med til at sikre god sammenhæng i kommunen. Linjer bliver benyttet i hele driftsdøgnet, og der er især mange passagerer i spidstimerne fra kl. 7-9 og 13-17. Se grafer over passagertal i på linje 127 i bilag 1.

Linje 120 er en buslinje, der i høj grad benyttes af pendlere. Den forbinder bl.a. erhvervsområder i Greve med Høje Taastrup St. På hverdage har den to afgang pr. time i myldretiden og en afgang pr. time midt på dagen samt om lørdagen. Linjen har ikke aftenbetjening og ingen betjening om søndagen.

Der ca. 720 påstigere om året på linje 120 i Ishøj. Det svarer til 5 % af linjens passagerer.

Linje 120 kører på Køgevej på en relativt kort strækning gennem Ishøj Kommune. Der er derfor ikke noget væsentligt potentiale for Ishøj ved at ændre på driftsomfanget på linjen. Greve Kommune er med til at finansiere driften af linje 120 i Ishøj, fordi buslinjen er en vigtig forbindelse til erhvervsområder i Greve. Det betyder, at Ishøj tilskud til buslinjen er meget begrænset.

Linje 225 bliver forlænget til Ishøj St. Det betyder, at fra sommeren 2024 vil linje 225 køre mellem Ishøj St. og Karlslunde St. Linjen har tre afgang pr. time i dagtimerne, og to afgang pr. time om aftenen og i week-enden. Linjen vil styrke betjeningen i den sydøstlige del af Ishøj, herunder Sydengen, hvor der byudvikles. Linjen har en direkte linjeføring, og kører med høj frekvens.

Linjen forventes at få ca. 65.000 passagerer i Ishøj pr. år.

Samlet vurdering: Gennemgangen af busnettet viser samlet set, at der mangler busbetjening vest for Køgevej – primært Torslunde, samt at der er et potentiale for at forenkle linje 127 vest for Ishøj St.

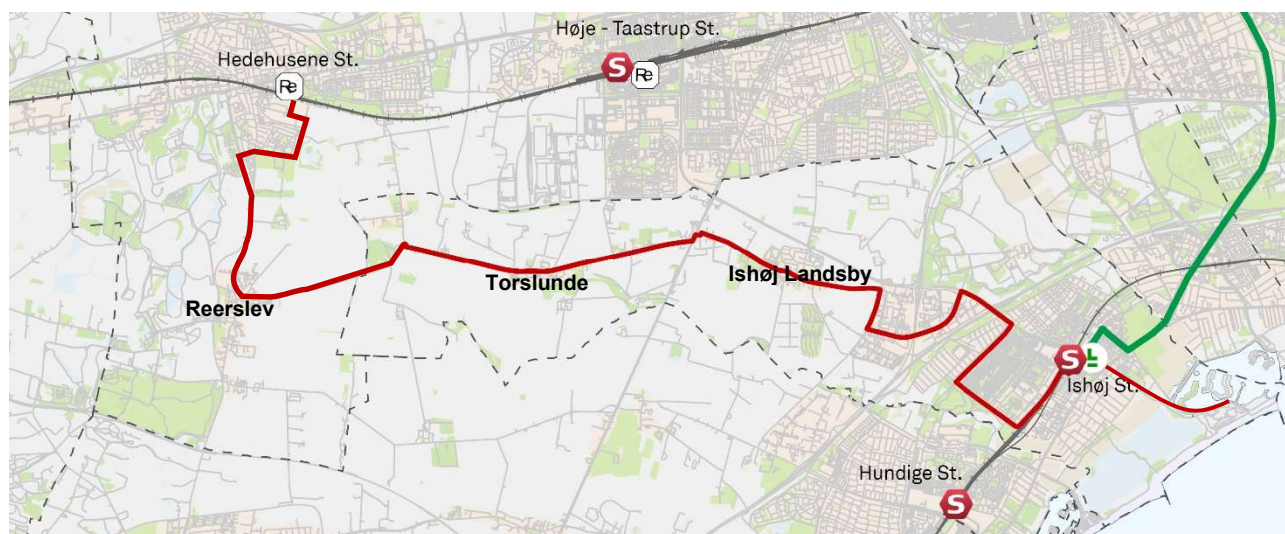
3. Betjening af Torslunde

Ishøj Kommune ønsker at styrke betjeningen af yderområderne, herunder Torslunde. Det foreslås, at der oprettes en ny buslinje, der forbinder Torslunde med Ishøj St. Der pågår desuden en dialog med Høje-Taastrup Kommune om at lade den nye buslinje fortsætte til Reerslev og Hedehusene. Det vil skabe en række nye forbindelser både i Torslunde og Reerslev, men også i resten af Ishøj.

Fra Torslunde vil der både blive forbindelse til S-tog ved Ishøj St. og regionaltog ved Hedehusene St. I det øvrige Ishøj vil der blive oprettet en ny forbindelse til Hedehusene St. hvor der kører regional tog fire gange i timen.

Reerslev betjenes i dag af linje 224, der kører mellem Hedehusene St. og Hundige St. via Tune og Karlslunde. Med den nye buslinje vil Reerslev få en ny forbindelse til Ishøj, og samt en mere direkte forbindelse til S-togsnettet.

Derudover vil de tre landsbyer Reerslev, Torslunde og Ishøj Landsby blive forbundet af den nye buslinje.



Figur 4 Foreslået linjeføring for en ny buslinje mellem Ishøj og Hedehusene via Torslunde og Reerslev

Internt i Ishøj

Internt i Ishøj vil den nye buslinje binde Torslunde bedre sammen med resten af kommunen.

Samtidig vil buslinjen styrke betjeningen i Ishøj Landsby, der fremover vil have tre afgang pr. time i dagtimerne imod to pr. time i dag. Om aftenen og i weekenden vil Ishøj Landsby have to afgang pr. time imod en pr. time i dag.











Der lægges op til at den nye buslinje kører mellem kl. 6 og 24 på hverdag og mellem kl. 7 og 24 lørdag og søndag. Det vil betyde, at Ishøj Landsby bliver betjent to timer mere om aftenen på hverdage og lørdage, hvor der er busbetjening indtil kl. 22, samt 5 timer mere søndagen, hvor der i dag er busbetjening indtil kl. 19.

Det foreslås desuden, at den nye buslinje betjener Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej i stedet for linje 127. Det vil forenkle linje 127 og gøre den til en mere direkte buslinje. Fx vil rejsetiden fra Ishøj Landsby og Ishøj St. fremover kun tage 11 minutter imod 17 minutter i dag. Samtidig vil det også styrke forbindelsen til letbanen, som får endestation ved Ishøj St.

Stoppestederne Ishøj Stien, Strandskolen og Skyttestien vil få en afgang pr. time i dagtimerne imod to i dag. De vil dog også få mere betjening om aftenen og om søndagen, fordi der lægges op til at den nye buslinje skal køre indtil kl. 24 alle ugens dage, mens linje 127 kun kører indtil kl. 22 på hverdage og lørdage og indtil kl. 19 på søndage. Derudover bliver betjeningen i området generelt styrket, når linje 600S overtager betjeningen mellem Ishøj St. og Hundige St. fordi linje 600S har fire afgang pr. time mod tre pr. time på linje 400S i dag.

Det foreslås, at den nye buslinje også overtager betjeningen mellem Ishøj St. og Arken, og at der lægges ekstra ture ind, så det nuværende serviceniveau til Arken (2 afgang pr. time) bevares. Ved at forenkle og afkorte linje 127 bliver det samlede tilskud til linje 127 reduceret, og dette kan være med til at finansiere den nye buslinje.

Tabellen nedenfor viser antal afgang pr. time på delstrækninger i Ishøj. Frekvensen øges i Torslunde og Ishøj Landsby både dag, aften, hverdag og weekend. På Gilbrovej og Vildtbanevej samt mellem Ishøj St. og Arken vil frekvensen være uændret. På Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej vil frekvensen være lavere i dagtimerne og uændret om aftenen i weekenden.

	Torslunde		Ishøj Landsby		Ishøj Parkvej*		Gilbrovej		Arken	
										
I dag										
Hverdag	0	0	2	1	2	1	2	1	2	1
Weekend	0	0	1	1	1	1	1	1	2	1
Forslag										
Hverdag	1	1	3	2	1	1	2	1	2	1
Weekend	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1

Tablet 1 Antal afgang pr. time i dag og i løsningsforslaget på delstrækninger i Ishøj. De grønne farver viser, hvor frekvensen øges i forhold til i dag. Den røde farve viser, hvor frekvensen reduceres.

*Boligområderne omkring Ishøj Parkvej/Ishøj Søvej betjenes også af en S-bus, der kører ad Ishøj Boulevard med 4 afgang pr. time i dagtimerne.

Fordele og ulemper

Den nye buslinje kan bruges til både at sikre betjening af Torslunde, styrke busnettet i Ishøj generelt og etablere en ny forbindelse til Hedehusene.

Fordele

- Torslunde får busforbindelse til både Ishøj St. og Hedehusene St.
- Ny forbindelse fra Ishøj til Hedehusene St.
- Linje 127 forenkles så rejsetiden reduceres og forbindelsen til letbanen styrkes
- Betjeningen i Ishøj Landsby styrkes
- Landsbyerne Reerslev, Torslunde og Ishøj Landsby bindes sammen
- Aftendrift indtil kl. 24 alle ugens dage

Ulemper

- En afgang pr. time i dagtimerne på Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej mod to pr. time i dag. Området får dog samtidig øget aftendrift idet den nye buslinje kører til kl. 24, og øget frekvens på S-bussen, som kører ad Ishøj Boulevard.

Samlet set vil en ny buslinje mellem Ishøj og Hedehusene via Torslunde og Reerslev samt en forenklet linjeføring på linje 127 betyde, at Ishøjs tilskud til busdriften stiger med 2,2 til 2,4 mio. kr. pr. år. Og det samlede passagertal forventes at stige med 15-25.000 passagerer pr. år i Ishøj.

Hvis linje 127 ikke forenkles, vil den nye buslinje koste 3,1-3,3 mio. kr. pr. år. Samtidig vil det også medføre en øget udgift til Høje-Taastrup Kommune, fordi det vil være nødvendigt at indkøbe en ekstra bus.

Alternativ betjening af Torslunde

Hvis den nye buslinje skal have forbindelse til Reerslev og Hedehusene St. er det en forudsætning at Høje-Taastrup Kommune også ønsker at implementere buslinjen. Hvis Høje-Taastrup ikke ønsker at være en del af buslinjen, kan Ishøj Kommune evt. vælge at etablere en buslinje mellem Torslunde og Ishøj.

En sådan buslinje vil sikre betjening af Torslunde, øge frekvensen i Ishøj Landsby og give mere betjening om aftenen. Den vil også gøre det muligt at forenkle linje 127.

På strækningen mellem Ishøj St. og Arken vil hver anden tur køres af linje 127 og hver anden af den nye buslinje.

Samlet set vil en ny buslinje mellem Ishøj og Torslunde samt en forenklet linjeføring på linje 127 betyde at Ishøjs tilskud til busdriften stiger med 2,1 til 2,3 mio. kr. pr. år. Det samlede passagertal forventes at stige med 10-15.000 passagerer pr. år i Ishøj.

Muligt tilkøb

Som et muligt tilkøb kan den nye buslinje mellem Ishøj og Hedehusene evt. udvides til også at have natdrift i weekenden. Hvis buslinjen har en afgang pr. time natten mellem fredag og lørdag samt natten mellem lørdag og søndag, vil Ishøjs tilskud til busdriften øges med ca. 0,2-0,4 mio.kr.

Buslinjen har forbindelse til regionaltog ved Hedehusene St. og S-tog ved Ishøj St. Både regionaltogene og S-togene kører også om natten i weekenden. På den måde vil natdrift på den nye buslinje være med til at sikre sammenhæng i den kollektive transport.

Erfaringerne med natdrift er gode. Natdriften giver tryghed og bidrager til at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. Passagerfremgangen ses ikke kun om natten, men der ses også en positiv afsmitende effekt på passagertallene i dagtimerne, de steder hvor der er indført natdrift.

4. Nye busprodukter

Ved temadrøftelsen med Teknik- og Bygningsudvalget i februar, spurgte Movia, om kommunen var interesseret i at undersøge potentialet for at ny busprodukter så som Nærbus kan supplere busnettet i Ishøj.

Nærbus

Nærbus er et busprodukt, der er under udvikling. Det første pilotprojekt er kommet i drift i Faxe Kommune den 8. april 2024. Nærbus er en mellemting mellem en traditionel buslinje og en flexstur. En traditionel buslinje har en fast rute og en fast køreplan. En flexstur har ingen køreplan men bestilles fra adresse til adresse efter behov.

En Nærbus kører ikke efter en fast køreplan, men bestilles via en app efter behov. Nærbusen betjener nogle definerede stoppesteder, men kører kun til disse stoppesteder, når en passager har bestilt en tur til eller fra det aktuelle stop. Det betyder, at passagerne kan få en mere direkte tur, fordi bussen springer de stoppesteder over, hvor der ikke er passagerer.

Nærbusen er til rådighed i et givent tidsrum, og kan derfor bestilles med kortere varsel end en flexstur kan.



Figur 5 Eksempel på Nærbus

Nærbusen har størst potentiale, når:

- ..flere buslinjer kan blive til én buslinje
- ..når omvejskørsel kan begrænses væsentligt
- ..eksisterende skolebus eller lign. kan bruges til Nærbus i andre tidsrum

En nærmere gennemgang af Ishøjs busnet viser, at dette ikke er tilfældet i Ishøj.

I den østlige del af kommunen er der et stort passagergrundlag, og de traditionelle buslinjer yder et højt serviceniveau, som passer godt til områder med tæt bebyggelse. Der er derfor ikke en oplagt mulighed for at bruge en Nærbus til at erstatte nogle af de eksisterende buslinjer.

Nærbusser er primært målrettet tyndt befolkede områder, hvor der er et begrænset passagergrundlag. I Ishøjs tilfælde vil det fx sige Torslunde. Torslunde ligger langs Torslundevej, der er en direkte vejforbindelse mellem Reerslev og Køgevej. Der er ikke nogen sideveje eller parallelle veje, der egner sig til buskørsel. Derfor er der ikke nogen reel omvejskørsel, som en Nærbus ville kunne bruges til at reducere.

Ishøj Kommune har sin egen kørselsordning til skolekørsel mv. Derfor er der ikke et potentiale for at lade eksisterende skolebusser bruges til offentlig kørsel på andre tider af døgnet.

Nærbusen vil ikke være attraktiv på de ture, der allerede betjenes af de nuværende buslinjer, fx mellem Ishøj Landsby og Ishøj St., fordi Nærbusen skal bestilles på forhånd.

Det betyder, at en Nærbus vil koste det samme som eller mere end en traditionel buslinje, uden at Nærbusen styrker betjeningen i den østlige del af kommunen på samme måde, som en traditionel buslinje ville kunne. På baggrund af dette vurderer Movia ikke, at en Nærbus vil være egnet til at supplere busnettet i Ishøj Kommune.

Flexbus

I forbindelse med analysen af busnettet i Ishøj, har Movia også undersøgt potentialet for at supplere busnettet i Ishøj med et andet nyt busprodukt: Flexbus, som også er under udvikling. Formålet med flexbusser er at gøre det muligt at sikre fast rutebetjening i områder med meget begrænset passagergrundlag, og hvor kommunen ikke har økonomi til at etablere en mere attraktiv betjening.



Figur 6 Eksempel på Flex bus

Ideen med flexbus er at bruge en af de køretøjer, der indgår i flex-ordningen til rutekørsel i et givent tidsrum. Dette kan reducere udgifterne til rutekørsel, fordi flexbilen kan bruges til almindelige flexture mellem den faste rutekørsel. Fx kunne en flexbus bruges til at køre mellem Torslunde og Ishøj St. i aftentimerne. Turen tager ca. 30 minutter frem og tilbage. Hvis flexbussen kører med timesdrift, vil der altså være en halv time mellem hver afgang, hvor flexbilen kan bruges til almindelige flexture.

Det vurderes, at hvis aftenbetjening mellem Torslunde og Ishøj St. erstattes af en flexbus mellem kl. 20 og 24, så den nye buslinje kun skal køre indtil kl. 20, så kan det samlede tilskud reduceres i størrelsesordenen 0,2-0,4 mio. kr. Dette afhænger af, i hvor høj grad det vil være muligt at bruge flexbilen til at andre flexture, imellem de faste afgang til Torslunde.

Der er dog flere ulemper ved denne løsning. Fordi flexbussen er et produkt under udvikling, er bilerne ikke udstyret med billetsystemer. Det betyder, at det pt. ikke er muligt at opkræve billet for rejsen, og turene vil altså være gratis for passagererne. Derfor bør flexturen ikke betjene stoppesteder, der allerede betjenes af traditionelle buslinjer. Desuden har flexbussen begrænset kapacitet (op til 7 passagerer), og den er derfor ikke egnet til at betjene strækninger med stort passagergrundlag. Samtidig er der en risiko for, at der vil være enkelte ture, hvor der er mere end 7 passagerer til eller fra Torslunde, og at nogle passagerer derfor må vente til næste afgang en time senere.

Hvis aftendriften på den nye buslinje erstattes af en flexbus mellem Torslunde og Ishøj vil det medføre:

- Ingen øget frekvens og aftenbetjening til kl. 24 i Ishøj Landsby, som det er tilfældet i hovedforslaget (ny buslinje mellem Hedehusene og Ishøj).
- Ingen øget aftenbetjening i Reerslev.
- På Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej vil der ikke længere være betjening efter kl. 20, hvor der i dag er betjening indtil kl. 22, og i hovedforslaget vil være betjening til kl. 24.

Samtidig vil den forringende aftenbetjening have en afsmittende effekt på, hvor attraktiv passagererne oplever busnettet resten af dagen, og det vil sandsynligvis medføre færre passagerer i dagtimerne såvel som om aftenen. Derfor anbefaler Movia ikke denne løsning i Ishøj.

5. Opsamling

Gennemgangen af busnettet i Ishøj viser, at der mangler betjening vest for Køgevej – primært i Torslunde, samt at der er et potentiale for at forenkle linje 127.

Forslag til nyt busnet i Ishøj

På baggrund af analysen har Movia opstillet et hovedforslag for et nyt busnet i Ishøj, et alternativ samt et muligt tilkøb

- **Hovedforslag**

- Linje 127 forenkles og kører mellem Høje-Taastrup og Ishøj St.
- Ny buslinje fra Hedehusene via Reerslev og Torslunde til Ishøj St samt Arken
- Økonomi: Ishøjs tilskud til busdriften øges med 2,2-2,4 mio. kr. pr. år

Hovedforslaget forudsætter, at Høje-Taastrup også ønsker at implementere den nye buslinje

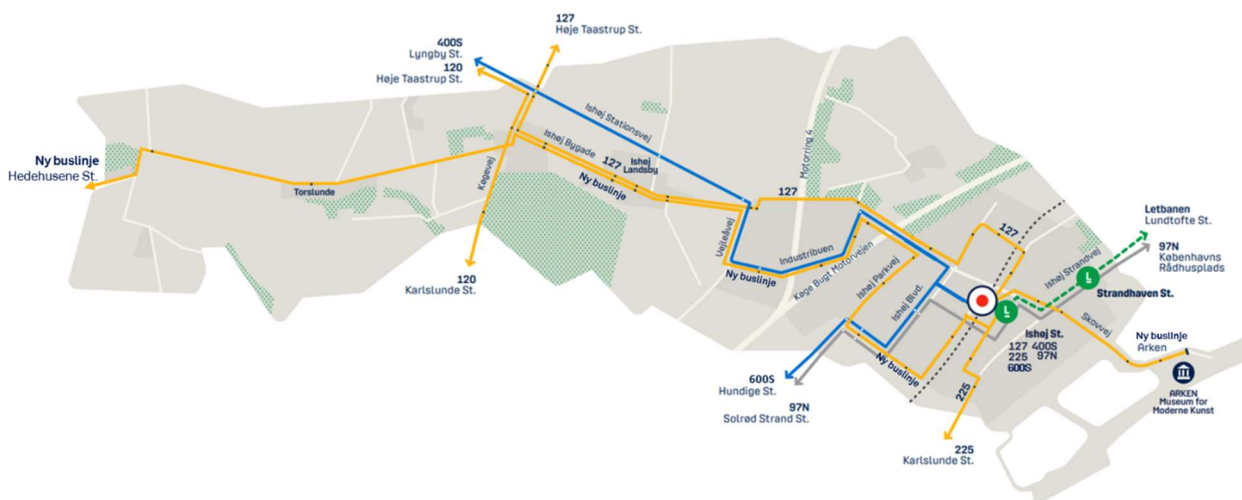
- **Alternativ betjening af Torslunde**

- Linje 127 forenkles og kører mellem Høje-Taastrup og Ishøj St. og Arken
- Ny buslinje mellem Torslunde og Ishøj St samt Arken (hver anden tur til Arken betjenes af linje 127, og hver anden tur af den nye buslinje)
- Økonomi: Ishøjs tilskud til busdriften øges med 2,1-2,3 mio. kr. pr. år

Alternativet kan implementeres uafhængigt af Høje-Taastrup

- **Muligt tilkøb til hovedforslaget**

- Natdrift på den nye buslinje mellem Hedehusene og Ishøj, hvis begge kommuner ønsker at implementere dette
- Økonomi: Ishøjs tilskud til busdriften øges med yderligere 0,2-0,4 mio. kr. pr. år



Figur 7 Hovedforslag: forenkling af linje 127 og ny buslinje mellem Ishøj og Hedehusene

Hovedforslag: Den nye buslinje vil både sikre betjening af Torslunde og styrke busnettet i Ishøj generelt. Ishøj vil få en nye forbindelse til Hedehusene, hvor der kører regionaltoget. Serviceniveauet øges i Ishøj Landsby, der får flere afgang pr. time både på hverdage og i weekenden. Desuden styrkes aftendriften, idet den nye linje vil have betjening indtil kl. 24, og linje 127 forenkles så rejseliden reduceres og forbindelsen til letbanen styrkes.

En ny buslinje mellem Ishøj og Hedehusene via Torslunde og Ishøj, samt en forenkling af linje 127 vil betyde, at Ishøjs samlede tilskud til busdriften øges med 2,2-2,4 mio. kr. pr. år. Samtidig forventes det

samlede passagertal i Ishøj at stige med 15-25.000 passagerer pr. år.

Dertil kommer, at forlængelse af linje 225, som kommer i drift i sommeren 2024, forventes at øge passagertallet på strækningen, og at den øgede frekvens på Ishøj Boulevard, når linje 600S i december 2024 erstatter linje 400S mellem Ishøj St. og Hundige St. også vil bidrage til en passagervækst i Ishøj. Desuden vil den kommende letbane også bidrage til et mere attraktivt udbud af kollektiv transport. Derfor er det et godt tidspunkt at styrke busdriften mest muligt, så borgerne over kort tid oplever en markant forbedring af den kollektive trafik med høj frekvens, direkte linjeføringer og gode forbindelser mellem bus, tog og letbane.

Alternativ betjening af Torslunde: Forbindelse til Reerslev og Hedehusene forudsætter at Høje-Taastrup Kommune også ønsker at implementere den nye buslinje. Administrationen i Høje-Taastrup Kommune vurderer, at dette godt kunne være relevant. Men hvis det viser sig, at Høje-Taastrup ikke ønsker at være en del af den nye buslinje, kan Ishøj evt. vælge at etablere en buslinje mellem Ishøj og Torslunde. Den vil have mange af de samme fordele som i hovedforslaget, dog uden den nye forbindelse til Hedehusene. En ny buslinje mellem Ishøj og Torslunde vil øge Ishøjs tilskud til busdriften med 2,1-2,3 mio. kr. pr. år.

Muligt tilkøb: Hvis Ishøj og Høje-Taastrup ønsker at styrke busnettet yderligere, kan der eventuelt etableres natdrift på den nye buslinje i weekenden. Det vil bidrage til at gøre buslinjen mere attraktiv – også i dagtimerne, og sikre god sammenhæng i den kollektive transport, idet både regionaltogene og S-togene kører hele natten i weekenden. Natdrift i weekenden vil koste i størrelsesordenen 0,2-0,4 mio.kr. pr. år for Ishøj Kommune.

Nye busprodukter

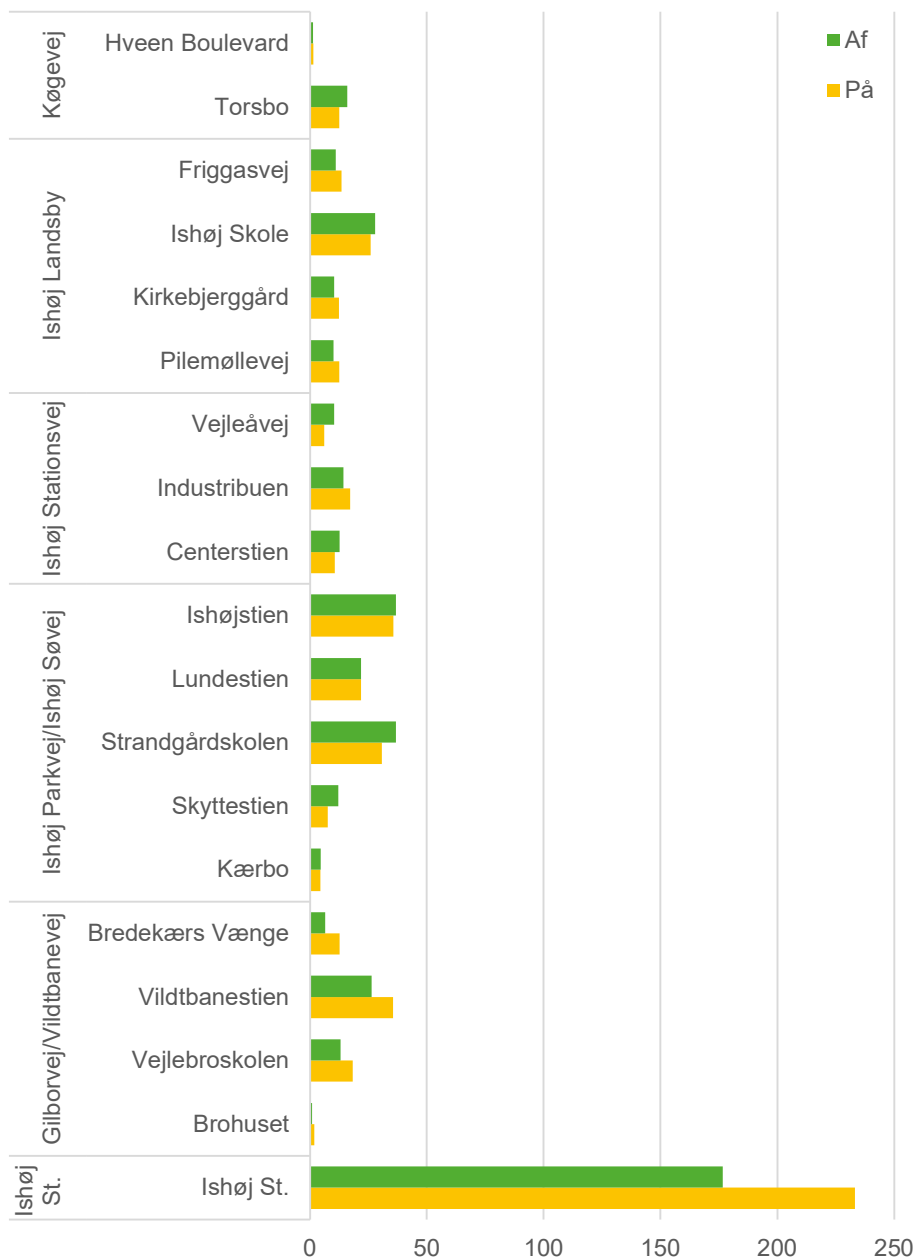
Movia har undersøgt muligheden for at sikre betjening af Torslunde med enten en traditionel buslinje eller en af de nye busprodukter, Nærbus eller Flexbus, som er under udvikling.

På baggrund af en nærmere gennemgang busnettet anbefaler Movia ikke at supplere busnettet med enten Nærbus eller Flexbus. De nye busprodukter er primært målrettet områder med et lavt passagergrundlag, og vil derfor ikke egne sig til at betjene den østlige del af Ishøj eller til at betjene Reerslev og Hedehusene. Den nye forbindelse og styrkede betjening, der kan opnås med en traditionel buslinje, vil altså ikke kunne opnås med Nærbus eller Flexbus.

6. Bilag 1: Passagertal pr. linje

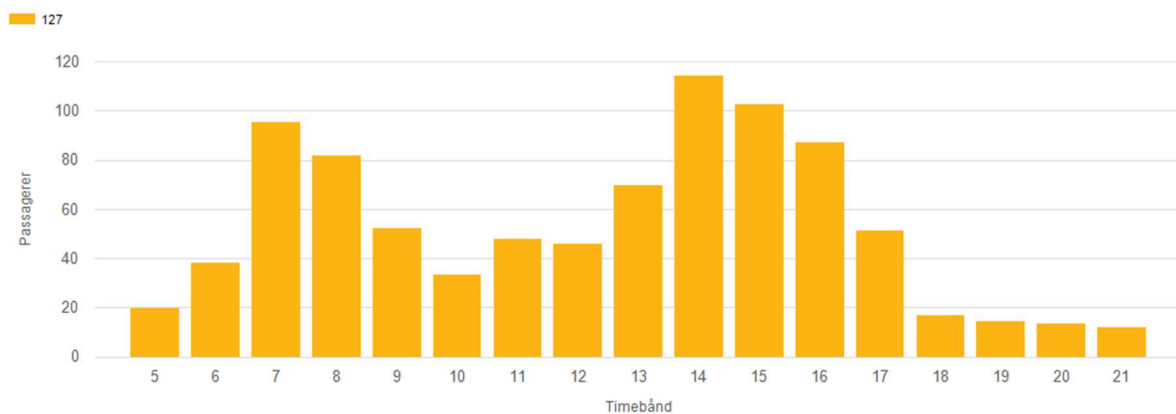
Af- og påstigere på linje 127 i 2023

I 2023 var der ca. 150.000 påstigere på linje 127 i Ishøj Kommune. Grafen nedenfor viser af- og påstigere ved de enkelte stoppesteder i Ishøj på en gennemsnitlig hverdag i 2023. Bussen bliver i høj grad brugt til og fra Ishøj St., og ca. 40 % af de daglige påstigere i Ishøj, står på på Ishøj St. Linjen er generelt godt benyttet, og er med til at sikre god sammenhæng i kommunen.



Figur 8 Af- påstigere på linje 127 pr. stoppested på en gennemsnitlig hverdag i 2023

Grafen nedenfor viser passagerer på en gennemsnitlig hverdag på linje 127 fordelt over døgnet. Grafen viser, at buslinjen bliver benyttet hele driftsdøgnet, og at der er spidstimer fra kl. 7-9 og 13-17.



Figur 9 Passagertal på linje 127 på en gennemsnitlig hverdag fordelt over døgnet.