

Sparekatalog fra Movia

Region Hovedstadens budget til kollektiv trafik har gennem en årrække været under pres, men store efterreguleringer fra Movia har i 2019 og 2020 betydet, at besparelser på driften har kunnet undgås. Desværre betyder faldende passagerindtægter og stigende driftsudgifter bl.a. som følge af trængsel, at det er nødvendigt at overveje en række besparelser fra 2021.

Administrationen har gennem en længere periode været i dialog med Movia om at finde mulige besparelser. Med Movias budget for 2020 indgik opdaterede forventninger til udgifterne i 2021, herunder at tilskudsbehovet ville være ca. 20 mio. kr. større end tidligere antaget.

Administrationen har på den baggrund bedt Movia udarbejde et sparekatalog indeholdende scenarier for besparelser på hhv. 10, 15 og 20 mio. kr.

Movias sparekatalog findes i de følgende sider.

Til: Region Hovedstaden

Dokumentnummer

849442

Dato

26 03 2020

Sagsbehandler:

PBM

Direkte: +45 36 13 17 28

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Notat med tre scenarier for tilpasning af økonomien i den kollektive trafik i Region Hovedstaden

Region Hovedstadens administration har 7. februar 2020 bedt Movia om at udarbejde et sparekatalog vedr. den kollektive trafik med tre besparelsscenarioer på hhv. 10, 15, og 20 mio. kr. Region Hovedstadens administration har bedt Movia om, at scenarierne tager udgangspunkt i følgende tre planlægningshensyn:

1. Fastholdelse af det strategiske net (Lokalbaner, A, S og R-linjer)
2. Minimere passagertab
3. Fokus på linjer, hvor der findes alternativer

Region Hovedstadens administration har i tillæg bedt om, at der i Movias oplæg skal indgå tiltag på følgende bus- og toglinjer 40E, 55E, 120, 350S og 920R. Regionens administration har lagt til grund, at øvrige trafikfaglige anbefalinger gerne må indgå, idet eventuelle forslag til lukning af natbusser eller forslag vedr. linje 65E i givet fald skal medtages i sparekataloget som muligheder, der ligger ud over et besparelsscenario på 20 mio. kr.

Movia har været i løbende dialog med administrationen i Region Hovedstaden, hvilket har medført, at der ikke er lagt op til besparelser i København, da der er taget hensyn til Nyt Bynet, hvor trafikomfanget blev tilpasset i oktober 2019.

Generelle bemærkninger

Movia vil særligt fremhæve følgende:

- Reduktion i størrelsesorden 5-10 pct. af Region Hovedstadens bus- og togdrift vil influere negativt på den generelle brug af kollektiv trafik og vil medføre passagertab og indtægtstab for regional såvel som kommunale kollektive transport. Hvor meget den samlede benyttelse af kollektiv vil blive reduceret har Movia ikke mulighed for at estimere. Dette gælder også for effekterne af at nedlægge eller afkorte en given linje, og hvordan et sådan tiltag vil påvirke andre korresponderende linjer (neteffekten).
- De kontraktlige konsekvenser af spareforslagene i sparekataloget er opgjort, idet det understreges at alt efter hvornår tiltagene ønskes gennemført, kan der forekomme behov for genberegning af konsekvenserne ligesom der eventuelt kan blive tale om konsekvenser i form af bodsbetaling til Movias operatører i henhold til de eksisterende kontrakter. Movia må endvidere tage forbehold for operatørernes reaktion på de samlede reduktioner i kontrakterne.

- Såfremt en eller flere kommuner ønsker at tage et trafikbestilleransvar for en buslinje, som regionen beslutter skal indgå i en spareplan, vil 20 pct. af udgiften for fælleskommunale linjer skulle fordeles mellem alle kommuner inden for regionens område. Movia udarbejder beregninger de økonomiske konsekvenser for kommunerne, såfremt en sådan situation bliver aktuel.

Tre besparelsscenarioer

I tabel 1, 2 og 3 gives et overblik over hvert besparelsscenario på hhv. 10, 15 og 20 mio. kr. Ændringen er kort beskrevet med Movias estimat på besparelse pr. mistet passager, forventet passagertab samt forventet årlig besparelse for regionen angivet i helårseffekter¹. Endelig er det i tabellerne vist hvilke kommuner, der berøres. Hvert spareforslag er efterfølgende gennemgået med beskrivelse af ændringsforslaget og nøgleoplysninger.

I bilag 1 findes basisoplysninger om alle bus- og toglinjer, som Region Hovedstaden finansierer i 2020.

Scenarie 1 – Bevarelse af det strategiske net

Gennemføres besparelserne i scenarie 1 er grundstammen i den kollektive transport, det strategiske net, bevaret. Det forventede passagerfrafald er stort, men primært knyttet til nedlæggelsen af 55E, og den samlede negative passagereffekt på andre buslinjer forventes derfor primært at gøre sig gældende i Furesø, Ballerup og Allerød. Særligt i Ballerup forventes nedlæggelsen af linje 55E at øge en i forvejen betydelig trængsel.

Tabel 1 – Scenarie 1, spareforslag på den kollektive trafik i Region Hovedstaden, 10 mio. kr.

	Ændringsfor- slag	Besparelse pr. mistet passa- ger, kr.	Forventet pas- sagerændring	Ændret til- skudsbehov, mio. kr.	Berørte Kommuner/ regioner
40E	40E afkortes til DTU	14	-70.000	-1,0	Rudersdal
55E	Finansiering ophører	20	-350.000	-6,9	Allerød, Furesø, Ballerup
120	Region H's finan- siering ophører	32	-25.000	-0,8	Høje Taastrup, Ishøj, Greve, Region Sjælland
Frederiksværk- banen	To hurtig tog og et stoptog + fjerne halvtimetog lørdage	-	+ 80.000	-2,4	Hillerød, Halsnæs
Samlet op til		-	-375.000	-11,1	

¹ Baseret på budgetoverslagsår 2021.

Spareforslagene på den kollektive transport i scenarie 1 fordeles, jf. tabel 1, således mellem berørte kommuner (passagereffekter er ikke medregnet i fordelingen):

Furesø	3,3	Ishøj	0,7
Ballerup	2,7	Høje-Taastrup	0,5
Allerød	2,3	Halsnæs	0,4
Rudersdal	1,2	Hillerød	0,3

Scenarie 2 – Besparelser i det strategiske net

Gennemføres besparelserne i scenarie 2 rammes de samme passagerer som i scenarie 1, men det strategiske net kan *ikke* friholdes for besparelser. Besparelserne koncentrerer sig i scenarie 2 yderligere i Ballerup og i korridorer, hvor trængslen må forventes at stige.

Tabel 2 – Scenarie 2: Spareforslag på den kollektive trafik i Region Hovedstaden, 15 mio. kr.

	Ændringsfor- slag	Besparelse pr. mistet passa- ger, kr.	Forventet pas- sagerændring	Ændret til- skudsbehov, mio. kr.	Berørte Kommuner/ regioner
40E	40E afkortes til DTU	14	-70.000	-1,0	Rudersdal
55E	Finansiering ophører	20	-350.000	-6,9	Allerød, Furesø, Ballerup
350S	Afkortes til Malm- parken St.	22	-130.000	-3,0	Ballerup
120	Region H's finan- siering ophører	32	-25.000	-0,8	Høje Taastrup, Greve, Region Sjælland
Frederiksværk- banen	To hurtig tog og et stoptog + fjerne halvtimetog lørdage	-	+ 80.000	-2,4	Hillerød, Halsnæs
Lille Nord	Reduktion af be- tjening Hillerød- Fredensborg	33	-15.000	-0,5	Hillerød, Fredensborg
Gribskovbanen	Fjerne halvtime- tog lørdage	80	-5.000	-0,4	Gribskov, Hillerød
Samlet op til		-	-515.000	-15,0	

Spareforslagene på den kollektive transport i scenarie 2 fordeles, jf. tabel 2, således mellem berørte kommuner (passagereffekter er ikke medregnet i fordelingen):

Ballerup	6,3	Ishøj	0,7
Furesø	3,3	Høje-Taastrup	0,5
Allerød	2,3	Gribskov	0,3
Rudersdal	1,2	Fredensborg	0,2
Hillerød	0,9	Halsnæs	0,1

Scenarie 3 – Markante besparelser i det strategiske net

Gennemføres besparelserne i scenarie 3 vil den samlede frekvens i myldretider og dagtimer blive halveret. Det vil kan føre til stigende trængsel i Ring 4 korridoren, der allerede i dag er præget af trængselsproblemer, og potentialet for investeringer i infrastruktur vil blive forringet. Særligt Ballerup Kommune bliver hårdt ramt af de samlede besparelser i scenarie 3.

Hvis der skal spares 20 mio. kr. på den kollektive transport er det derfor Movias anbefaling at vurdere andre muligheder for eksempel linje 380R og 390R, hvorfor de er også medtaget i scenarie 3.

Tabel 3 – Scenarie 3: spareforslag på den kollektive trafik i Region Hovedstaden, 20 mio. kr.

	Ændringsfor- slag	Besparelse pr. mistet passa- ger, kr.	Forventet pas- sagerændring	Ændret til- skudsbehov, mio. kr.	Berørte Kommuner/ regioner
380R	Finansiering ophører	12	-475.000	-5,6	Hillerød, Gribskov
390R	Finansiering ophører	24	-410.000	-9,7	Gribskov, Helsingør
40E	Finansiering ophører + om- lægning af 400S og 500S	16	-400.000	-6,2	Rudersdal, Lyngby-Taar- bæk, Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Albertslund, Høje Taastrup, Region Sjælland
55E	Finansiering op- hører	20	-350.000	-6,9	Allerød, Furesø, Ballerup
350S	Afkortes til Malm- parken St.	22	-130.000	-3,0	Ballerup
120	Region H's finan- siering ophører	32	-25.000	-0,8	Høje Taastrup, Ishøj, Greve, Region Sjælland
Frederiksværk- banen	To hurtig tog og et stoptog + fjerne halvtimetog lørdage	-	+ 80.000	-2,4	Hillerød, Halsnæs

Lille Nord	Reduktion af be- tjening Hillerød- Fredensborg	33	-15.000	-0,5	Hillerød, Fredensborg
Gribskovbanen	Fjerne halvtime- tog lørdage	80	-5.000	-0,4	Gribskov, Hillerød
Samlet op til		-	-1.730.000	-35,5	

Spareforslagene på den kollektive transport i scenarie 3 fordeles, jf. tabel 3, således mellem berørte kommuner (passagereffekter er ikke medregnet i fordelingen):

Ballerup	9,9	Høje-Taastrup	1,7
Gribskov	7,3	Albertslund	1,4
Helsingør	5,4	Rudersdal	1,2
Hillerød	5,2	Herlev	1,2
Furesø	3,3	Ishøj	0,7
Gladsaxe	2,8	Fredensborg	0,2
Lyngby-Taarbæk	2,6	Halsnæs	0,1
Allerød	2,3		

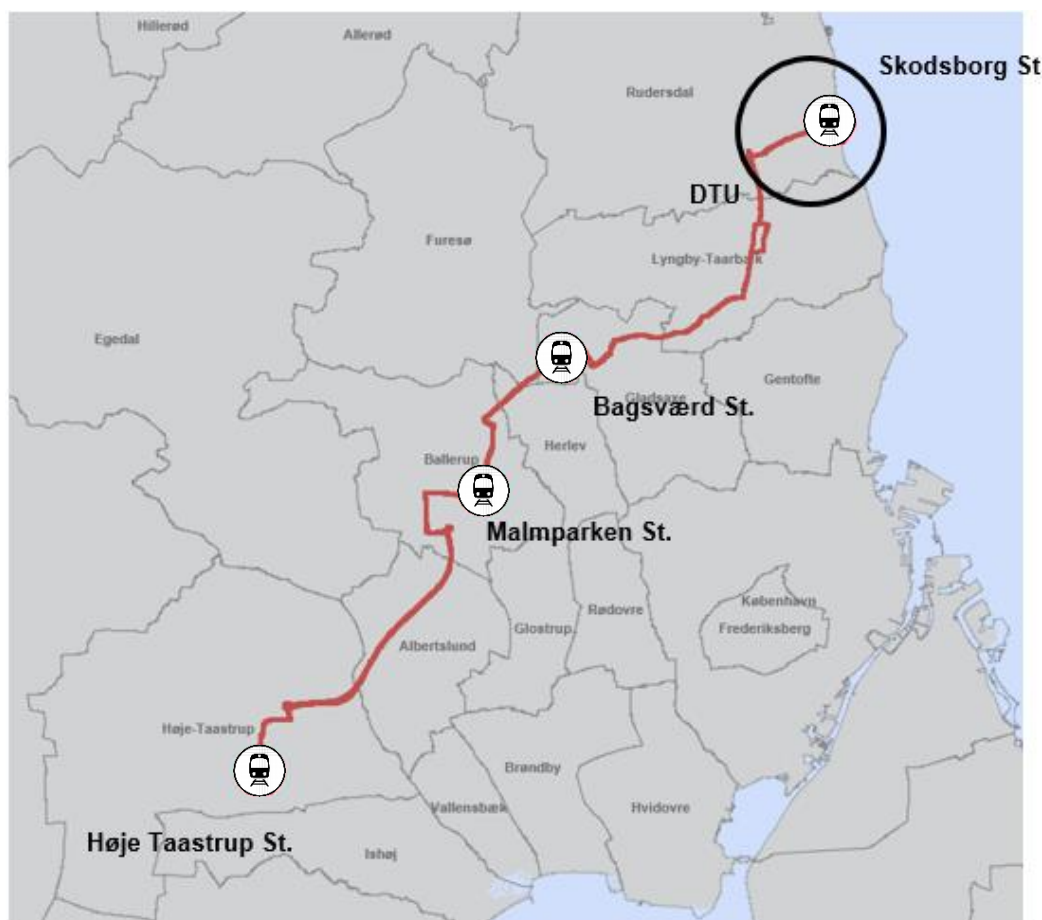
Afkortning af linje 40E ved DTU i Lyngby (indgår i scenarie 1 og 2)

Den nuværende linje 40E kører fra Skodsborg, via DTU i Lyngby til Malmparken St. og videre til Høje Taastrup, og forbinder fire S-togsgrene med kystbanen.

Ændringsforslag

Nedlægge betjening på strækningen mellem Skodsborg og DTU. Der er på strækningen mellem DTU og Nærum St. alternativ busforbindelse i form af linje 300S, men ikke mellem Nærum St. og Skodsborg St. i dagtimerne.

Passagergrundlaget mellem Skodsborg-DTU har vist sig at være meget begrænset, da kun 3% af de samlede rejser foregår i denne relation. Til sammenligning foregår 25% af det samlede antal rejser mellem Høje Taastrup St. og Lautrup (ved Malmparken St.).



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 1,0 mio. kr.	En del af strategisk net:	Nej
Passagereffekt:	-70.000	Findes der alternativer for passagerne:	Nej, ikke mellem Skodsborg og Nærum
Besparelse pr. mistet passager:	14 kr.	Berørte kommuner:	Rudersdal
Kontraktlige forhold: Kan gennemføres december 2020 ved beslutning i maj 2020.			

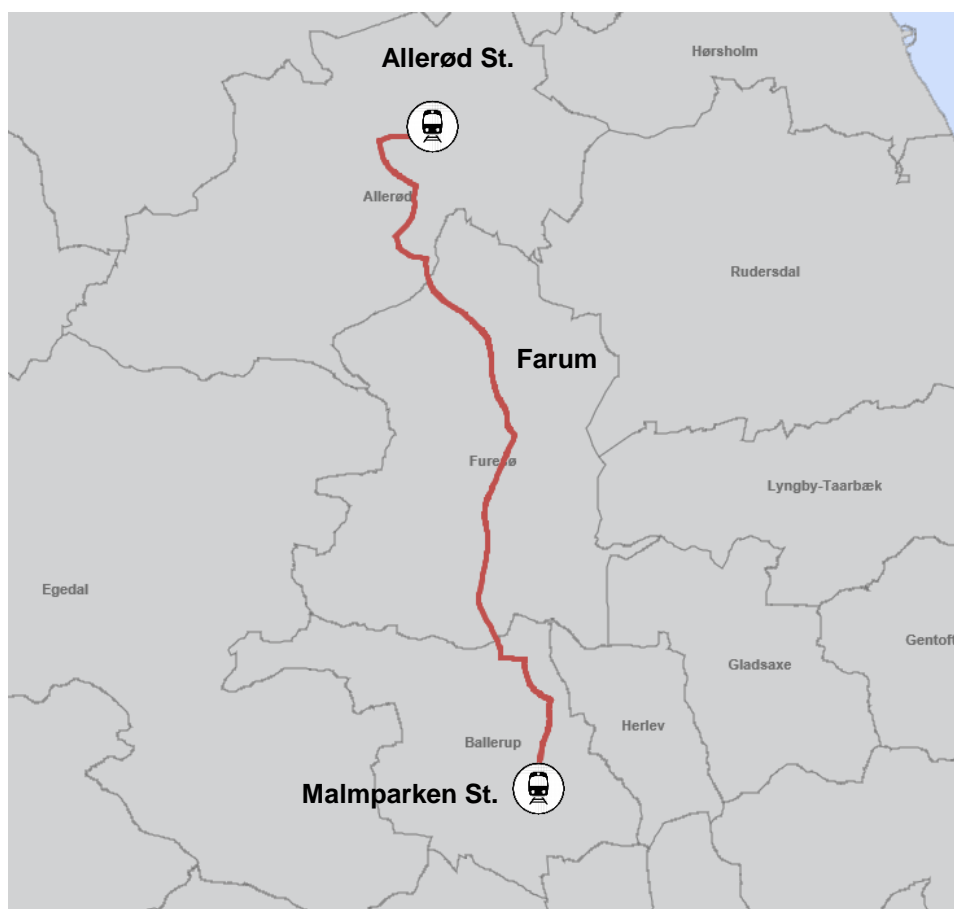
Nedlæggelse af linje 55E og ekstrakørsel i Lautrup (indgår i scenarie 1, 2 og 3)

Den nuværende linje 55E kører fra Allerød St. via Farum til Malmparken St. Det primære sigte med linjen er sikre gode direkte pendlingsmuligheder mellem Allerød og Lautrup, hvorfor linjen har øget drift i myldretiderne.

Ændringsforslag

Nedlæggelse af linjen. Stækningen fra Allerød til Farum vil ikke blive betjent og den direkte forbindelse til Lautrup vil ikke være mulig. På strækningen mellem Farum og Egebjerg vil linje 500S kunne benyttes og linje 40E vil være et alternativ på strækningen fra Egebjerg til Malmparken St. En væsentlig del af passagererne, vil imidlertid blive tvunget til et eller to skift.

For ikke at efterlade passagerer i morgenmyldretiden i Lautrup indsættes ekstra kørsel til og fra Malmparken St.



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 6,9 mio. kr.	En del af strategisk net:	Nej
Passagereffekt:	-350.000	Findes der alternativer for passagerne:	Nej, kun mellem Farum og Malmparken
Besparelse pr. mistet passager:	20 kr.	Berørte kommuner:	Allerød, Furesø og Ballerup
Kontraktlige forhold:	Kan gennemføres juni 2021 mod en kontraktlig engangskompensation til busoperatøren på 1,2 mio. kr.		

Nedlæggelse af linje 120 i Region Hovedstaden (indgår i scenarie 1, 2 og 3)

Den nuværende linje 120 kører fra Høje Taastrup St, via Ishøj og Greve til Karlslunde St.

Ændringsforslag

Nedlægge strækningen mellem Høje Taastrup og Greve Kommune, som er den del af linje 120 Region Hovedstaden finansierer. Der er på strækningen mellem Karlslunde St. og Høje Taastrup St. ingen alternativ busforbindelse, hvormed en væsentlig del af passagererne vil blive tvunget til et eller to skift. Rejsende fra Karlslunde St. kan rejse via Ishøj/Hundige St. og tage 400S derfra.

Forslaget kræver dialog med Region Sjælland, der medfinansierer linje 120.



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 0,8 mio. kr.	En del af strategisk net:	Nej
Passagereffekt:	-25.000	Findes der alternativer for passagerne:	Nej
Besparelse pr. mistet passager:	32 kr.	Berørte kommuner:	Høje-Taastrup, Ishøj og Greve
Kontraktlige forhold: Kan gennemføres december 2020 ved beslutning i maj 2020.			

To hurtige og et stoptog på Frederiksværkbanen og reduktion til én afgang per time om lørdagen (indgår i scenarie 1, 2 og 3)

Frederiksværkbanen kører fra Hillerød via Skævinge, Ølsted og Frederiksværk til Hundested.

I dagtimerne på hverdage kører der i dag per time to stoptog (der standser ved alle stationer) og et hurtigtog (der kun standser på de største stationer og som er op til 8 minutter hurtigere end stoptoget), samt halvtimesdrift fra kl. 11 til kl. 18 på lørdage.

Ændringsforslag

Ændringen består i at ændre køreplanerne, så de passagermæssigt største stationer får to hurtigtog og et stoptog i timen, mens de passagermæssigt mindre stationer får lavere frekvens end i dag, nemlig ved et stoptog i timen. Derudover reduceres driften i dagtimerne på lørdage, så banen kører med timedrift hele weekenden.

Således vil Hillerød, Skævinge, Ølsted, Lille Kregme, Frederiksværk, Melby, Vibehus og Hundested få forbedret deres transporttilbud, mens Brødskov, Gørløse, Grimstrup, Kregme, Hanehoved, Dyssekilde, og Østerbjerg vil få nedsat frekvensen til én afgang per time.

Gennemføres forslaget får 86% af passagererne forbedret deres frekvens og rejsetid, mens 14% får nedsat frekvens mellem kl. 7 og 19 på hverdage.



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 2,4 mio. kr.	En del af strategisk net:	Ja
Passagereffekt:	+80.000	Findes der alternativer for passagerne:	Ja
Besparelse pr. mistet passager:	-	Berørte kommuner:	Hillerød og Halsnæs
Kontraktlige forhold: Kan gennemføres december 2020 ved beslutning i maj 2020.			

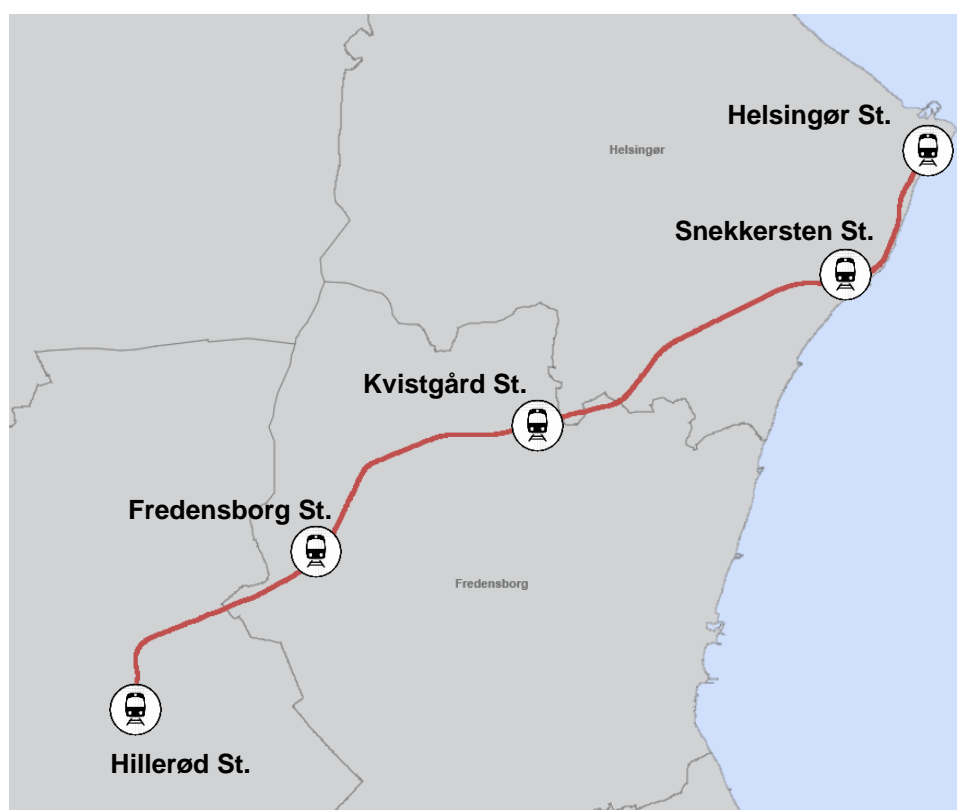
Reduktion aften/weekend mellem Hillerød og Fredensborg på Lille Nord (indgår i scenarie 2 og 3)

Lille Nord kører fra Hillerød via Fredensborg, Kvistgaard og Snekkersten til Helsingør.

I dag kører der tog hver halve time på delstrækningen mellem Fredensborg og Hillerød om aftenen kl.20 til kl. 22, og i weekenden.

Ændringsforslag

Reduktion af betjening mellem Hillerød og Fredensborg til timedrift om aftenen og i weekenden. Betjeningen bliver dermed ensartet på hele Lille Nord.



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 0,5 mio. kr.	En del af strategisk net:	Ja
Passagereffekt:	-15.000	Findes der alternativer for passagerne:	Ja
Besparelse pr. mistet passager:	33 kr.	Berørte kommuner:	Hillerød, Fredensborg
Kontraktlige forhold: Kan gennemføres december 2020 ved beslutning i maj 2020.			

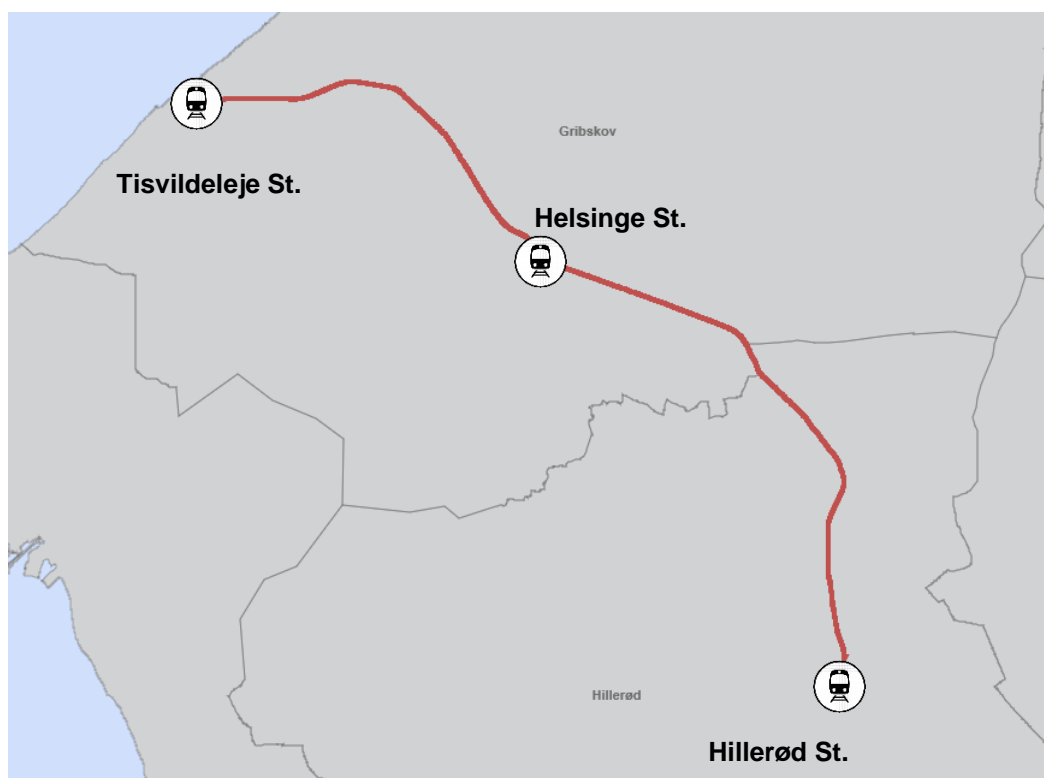
Reduktion til én afgang per time på Gribskovbanen om lørdagen (indgår i scenarie 2 og 3)

Gribskovbanen kører fra Tisvildeleje via Helsingør til Hillerød.

I dag er der halvtimesdrift fra kl.11 til kl.15 på lørdage.

Ændringsforslag

Halvtimesdriften fra kl.11 til kl.15 på lørdage reduceres, så banen kører med timedrift hele weekenden.



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 0,4 mio. kr.	En del af strategisk net:	Ja
Passagereffekt:	-15.000	Findes der alternativer for passagerne:	Ja
Besparelse pr. mistet passager:	80 kr.	Berørte kommuner:	Hillerød, Fredensborg, Helsingør
Kontraktlige forhold: Kan gennemføres december 2020 ved beslutning i maj 2020.			

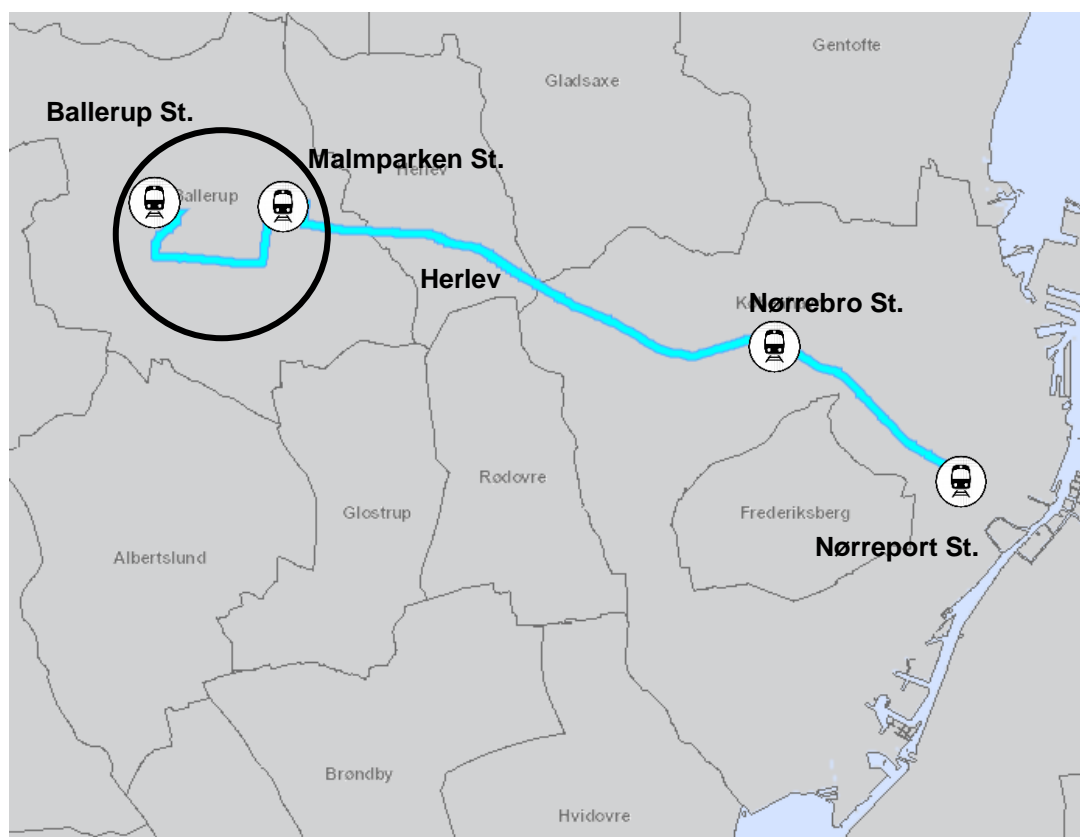
Linje 350 S afkortning ved Malmparken St. og der indsættes ekstra afgang pr time (indgår i scenarie 2 og 3)

Den nuværende linje 350S kører fra Nørreport St. via Herlev, DTU-Ballerup, Malmparken St. til Ballerup St. Linjen er omlagt og på den centrale strækning reduceret fra 18 til 5 afgang pr time i forbindelse med Nyt Bygnet og Metrocityringen i oktober 2019.

Ændringsforslag

Nedlægge betjeningen mellem Ballerup St. og Malmparken St. Ud af det samlede antal passagerer på linje 350S er det mindre end 5% som anvender linjen på denne delstrækning. Samtidig fastholdes den ekstra afgang der er indsat i morgenmyldretiden, da linjen eller vil efterlade passagerer.

På strækningen mellem Malmparken St. og Ballerup St. vil der ikke længere være busbetjening, hvorfor passageren bliver tvunget til et skifte med S-toget.



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 3,0 mio. kr.	En del af strategisk net:	Ja
Passagereffekt:	-130.000	Findes der alternativer for passagerne:	Ja
Besparelse pr. mistet passager:	22 kr.	Berørte kommuner:	Ballerup
Kontraktlige forhold: Kan gennemføres december 2020 ved beslutning i maj 2020.			

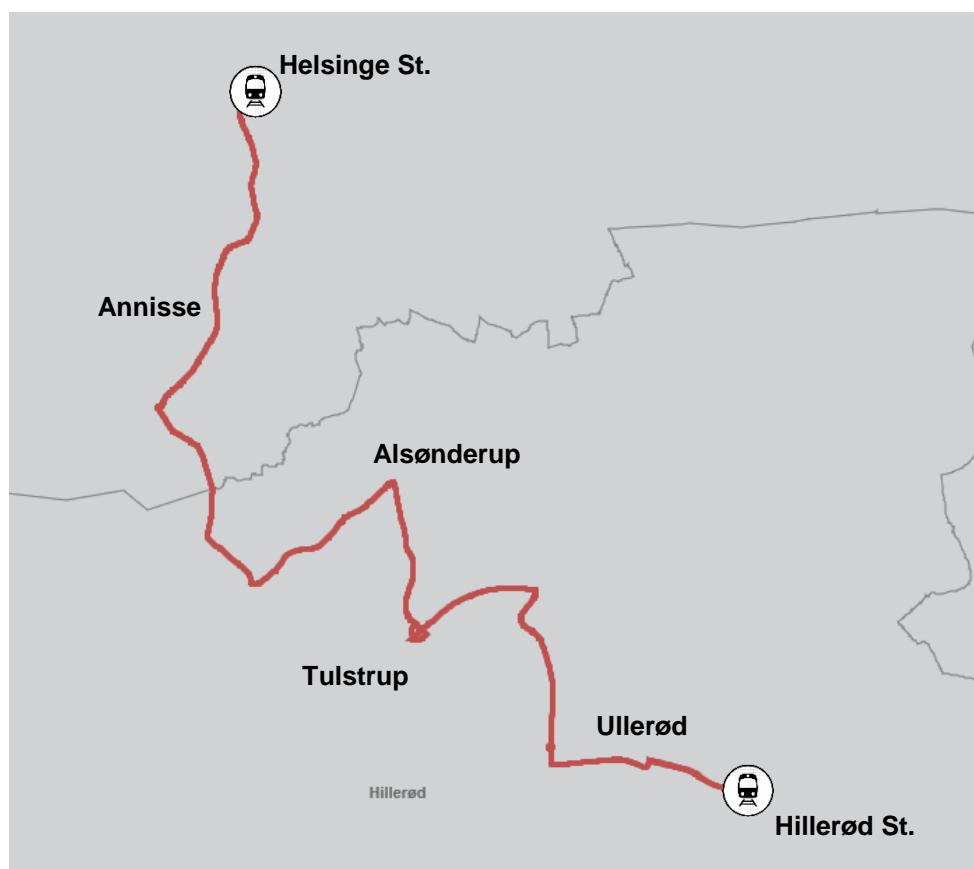
Nedlæggelse af linje 380R (indgår i scenarie 3)

Linje 380 kører fra Hillerød St. via Ullerød, Tulstrup, Alsønderup og Annisse til Helsingø St.

Ændringsforslag

Nedlæggelse af linjen. Linje 380R dækker hovedsageligt lokale behov, da den binder de mindre bysamfund mellem Helsingø og Hillerød sammen. På strækningen mellem Ullerød og Hillerød St. kan øvrige linjer i enkelte tilfælde dække transportbehovet, mens passagererne på den resterende del af strækningen vil blive tvunget til at finde nye måder at transportere sig på, da der ikke er nogen alternativ bus eller tog forbindelse.

Enkelte passagerer anvender linjen mellem Hillerød og Helsingø St., og de vil kunne benytte Gribskovbanen.



Nøgleoplysninger

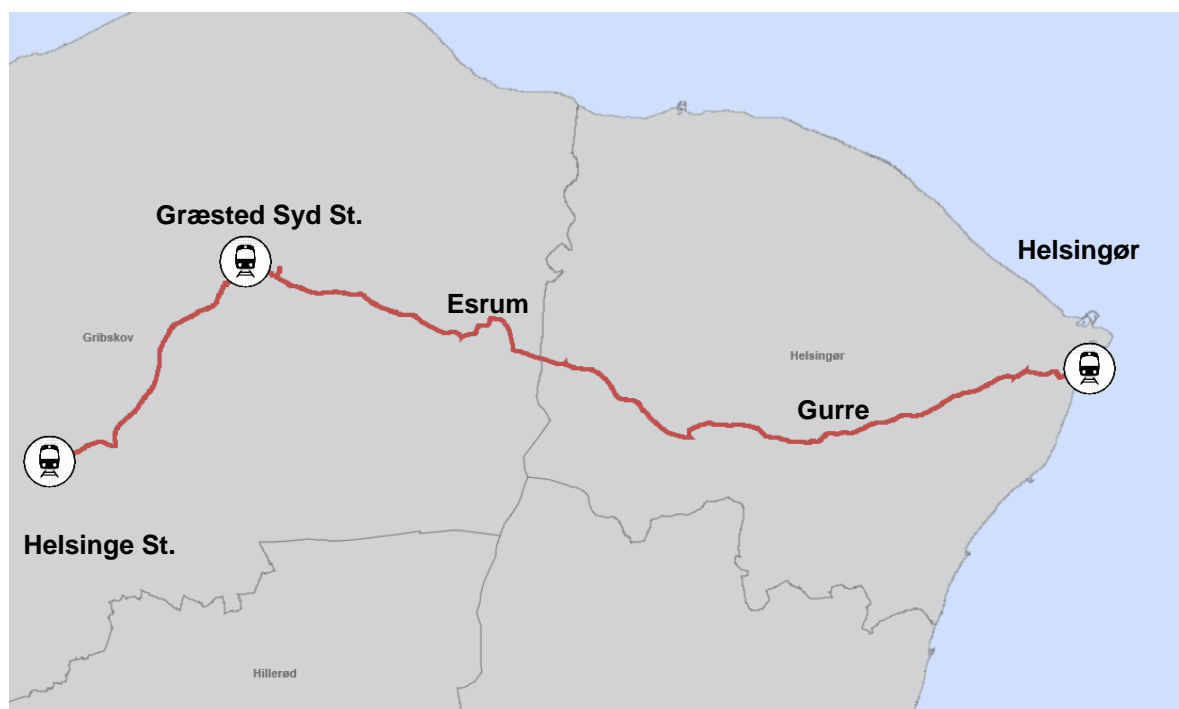
Ændret tilskudsbehov:	- 5,6 mio. kr.	En del af strategisk net:	Ja
Passagereffekt:	-475.000	Findes der alternativer for passagerne:	Nej, kun mellem Helsingø og Hillerød
Besparelse pr. mistet passager:	12 kr.	Berørte kommuner:	Hillerød og Gribskov
Kontraktlige forhold:	Kan gennemføres juni 2021 mod en kontraktlig engangskompensation til busoperatøren på 3 mio. kr.		

Nedlæggelse af linje 390R (indgår i scenarie 3)

Linje 390R kører fra Helsingør St. via Gurre, Esrum, Græsted Syd St. til Helsinge St.

Ændringsforslag

Nedlæggelse af linjen. 390R betjener områder mellem Helsinge og Helsingør, som ikke kan benytte sig af skinnebåren trafik. Det drejer sig primært om byerne Græsted, Esrum, Tikøb, Gurre og Spidsbjerg. I Helsinge og Helsingør betjenes desuden en række mindre erhvervsområder samt kystbaneforbindelse i Helsingør.



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 9,7 mio. kr.	En del af strategisk net:	Ja
Passagereffekt:	-410.000	Findes der alternativer for passagerne:	Nej
Besparelse pr. mistet passager:	24 kr.	Berørte kommuner:	Gribkov og Helsingør
Kontraktlige forhold:	Kan gennemføres juni 2021 mod en kontraktlig engangskompensation til busoperatøren på 3,5 mio. kr.		

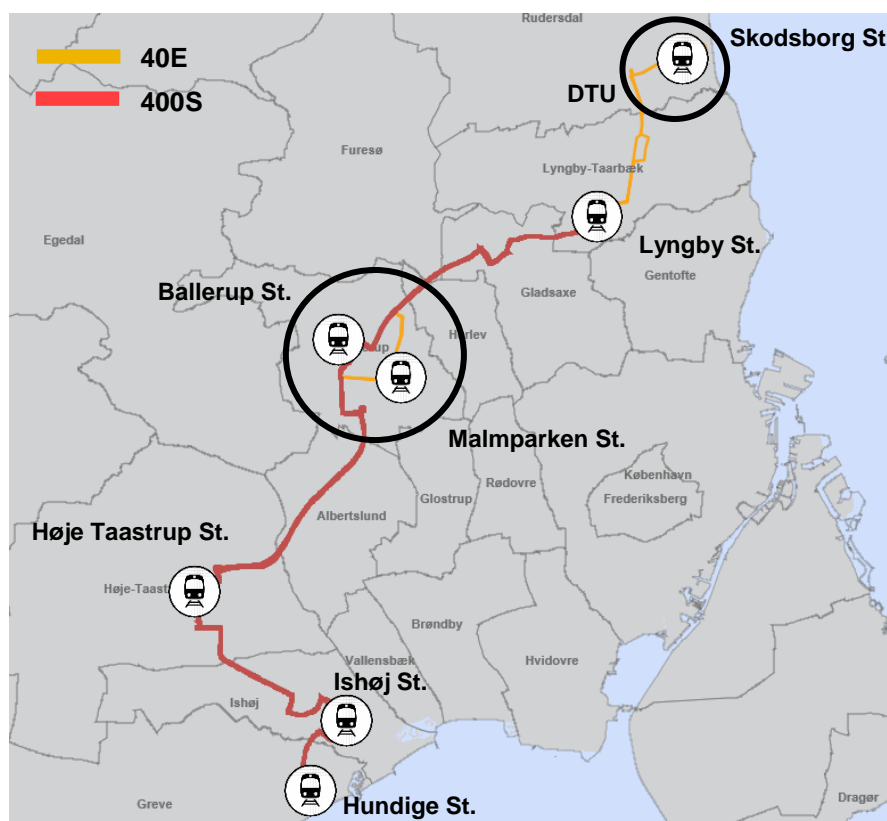
Nedlæggelse af linje 40E og omlægning af linje 400S og 500S (indgår i scenarie 3)

Linje 40E kører fra Skodsborg, via DTU-Lyngby til Malmparken St. og videre til Høje-Taastrup. Linjen sikrer sammen med linje 400S et godt samlet serviceniveau i Ring 4 korridoren.

Ændringsforslag

Nedlæggelse af linje 40E. Linje 400S omlægges, så den betjener Lautrup og betjener Malmparken St. og forlænges til DTU-Lyngby og der indsættes ekstra kørsel mellem Høje Taastrup og Malmparken St. Linje 500S omlægges, så den betjener en delstrækning af Ring 4 nord for Ballerup Byvej.

Det regionale knudepunkt Ballerup St. vil dermed blive væsentligt dårligere betjent, særligt alvorligt er det, at forbindelsen til Lyngby og Høje Taastrup ikke længere betjenes direkte. Strækningen mellem Nærum St. og Skodsborg St. vil ikke længere blive betjent i dagtimerne. Myldretidsfrekvensen i Ring 4 korridoren halveres og perspektiverne for BRT i korridoren bliver væsentligt forringet, hvis linje 40E nedlægges.



Nøgleoplysninger

Ændret tilskudsbehov:	- 6,2 mio. kr.	En del af strategisk net:	Nej
Passagereffekt:	-400.000	Findes der alternativer for passagerne:	Ja, med ekstra skift
Besparelse pr. mistet passager:	16 kr.	Berørte kommuner:	Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Albertslund, Høje-Taastrup
Kontraktlige forhold:	Kan gennemføres december 2020 mod en kontraktlig engangskompensation til busoperatøren på 0,9 mio. kr., hvis der træffes beslutning i maj 2020. Hvis linjen nedlægges juni 2021 er engangskompensationen til busoperatøren 2,4 mio. kr. Ved oprettelsen af		

40E i 2016 blev der indkøbt nye busser med potentiel driftsperiode til 2026. En tidlig udfasning af disse busser medfører derfor en procesrisiko i forhold til busoperatøren.

Bilag 1 - Basisoplysninger for bus- og toglinjer finansieret af Region Hovedstaden for 2020

	Betjener følgende kommuner	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. køreplantage	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
15E Forskerparken – Nørreport St.	Gentofte, København, Lyngby, Rudersdal	93%	97	1,1	88
30E DTU – Ishøj St.	Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Ishøj, Lyngby, Vallensbæk	60%	343	7,6	45
40E Skodsborg – Høje Taastrup	Albertslund, Ballerup, Gladsaxe, Herlev, H. Taastrup, Lyngby, Rudersdal	53%	460	11,1	41
55E Allerød St. – Malmparken St.	Allerød, Ballerup, Furesø	36%	632	18,3	35
65E Skibby – Hillerød St.	Frederikssund, Hillerød	50%	461	19,4	24
150S Kokkedal – Nørreport St.	Fredensborg, Gentofte, Hørsholm, København, Lyngby, Rudersdal	87%	150	1,8	81
200S Buddinge St. – Avedøreholmen	Brøndby, Gladsaxe, Hvidovre, København, Rødovre	58%	345	5,8	60
250S Dragør Stationsplads – Bagsværd St.	Dragør, Gladsaxe, Frederiksberg, København, Tårnby	63%	293	5,6	52
300S Gl. Holte – Ishøj St.	Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Ishøj, Vallensbæk, Lyngby, Rudersdal	78%	174	2,9	60
350S Ballerup St. – Nørreport St.	Ballerup, Herlev, København	54%	350	7,7	45
500S Kokkedal St. – Ørestad St.	Albertslund, Brøndby, Ballerup, Rudersdal, Glostrup, Hvidovre, Hørsholm, København, Furesø	56%	400	9,6	42
310R Frederikssund St. – Farum St.	Allerød, Furesø, Frederikssund	46%	395	14,8	27
320R Helsingør St. – Frederikssund St.	Frederikssund, Gribskov, Halsnæs	40%	448	17,0	26
360R Helsingør St. – Gilleleje St.	Gribskov	48%	434	13,7	32
375R Rungsted Kyst – Hillerød St.	Fredensborg, Hørsholm, Hillerød	42%	472	17,1	28
380R Helsingør St. – Hillerød St.	Gribskov, Hillerød	49%	398	11,0	36
390R Helsingør St. – Helsingør St.	Gribskov, Helsingør	35%	522	21,2	25
90N Helsingør St. Gilleleje St.	Gribskov, Helsingør	40%	375	29,2	13

91N Hillerød St. – Greve St.	Egedal, Hillerød, Frederikssund,	33%	477	44,1	11
93N Rådhuspladsen – Roskilde St.	Albertslund, Brøndby, Frederiks- berg, Glostrup, H. Taastrup, Køben- havn, Rødovre	45%	363	19,6	18
94N Rådhuspladsen - Hillerød St.	Rudersdal, Gentofte, Hillerød, Lyngby, København, Allerød	66%	244	9,7	25
97N Rådhuspladsen – Køge St.	Brøndby, Hvidovre, Ishøj, København, Vallensbæk	55%	326	16,6	20
98N Roskilde St. – Frederikssund St.	Frederikssund	48%	327	19,2	17

Basisoplysninger for regionalt finansierede buslinjer – Tværregionalt

	Betjener følgende kommuner	Selvfinsieringsgrad	Tilskud pr. kø-replantime	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
120 Høje Taastrup St- Karlslunde St.	Høje Taastrup, Ishøj, Greve	31%	600	23,1	26
123 Roskilde St. – Glostrup St.	Albertslund, Høje Taastrup, Glostrup	78%	146	2,8	51
230R Frederikssund St. – Roskilde St.	Frederikssund	55%	359	11,6	31
400S Lyngby St. – Hundige St.	Albertslund, Ishøj Høje Taastrup, Gladsaxe, Ballerup, Furesø, Lyngby, Herlev	68%	275	6,1	45
600S Hillerød St. – Hundige St.	Egedal, Frederikssund, Hillerød	62%	312	9,4	33
400 Lyngby St. – Hundige St.	Albertslund, Ishøj Høje Taastrup, Gladsaxe, Ballerup, Furesø, Lyngby, Herlev	49%	396	14,3	28

Basisoplysninger for regionalt finansierede Lokalbaner

	Betjener følgende kommuner	Selvfinsieringsgrad	Tilskud pr. kø-replantime	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
910R Nærumbanen	Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal	25%	1309	18,2	72

920R Frederiksværkbanen	Hillerød, Halsnæs	72%	841	10,3	82
930R Lille Nord	Hillerød, Fredensborg, Helsingør	65%	1044	9,7	108
940R* Hornbækbanen	Gribskov, Hillerød	32%	1262	24,9	51
950R/960R* Gribskovbanen	Gribskov, Hillerød	57%	1138	15,4	74

*Samdrift mellem 940R og 950R på delstrækning.

Linjer markeredet med fed er en del af det strategiske net.