

BUSPLAN FOR LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

2008 - 2011



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

TEKNISK FORVALTNING

JUNI 2007



Busplan for
Lyngby-Taarbæk Kommune
2008-2011



89113-1295872

MJO (Movia)

36 13 16 75

MMZ (LTK)

45 97 35 72

MTM (LTK)

45 97 38 51

20. april 2007

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse	1
1 Indledning	2
1.1 Busplanen	3
1.2 Trafikselskabet Movia	3
2 Bystruktur	4
2.1 Bolig og erhverv	4
3 Kollektiv trafik	7
3.1 S-Tog	7
3.2 Lokalbane	8
3.3 Bus	10
3.4 Nøgletal for bustrafik i Lyngby-Taarbæk Kommune	14
3.5 Buslinjer og betjeningsområder	17
3.6 Kundetilfredshed	21
3.7 Serviceniveau	24
4 Særlig kørsel	26
4.1 Kørsel med skoleelever	26
4.2 Kørsel med ældre	26
4.3 Lægekørsel	26
4.4 Handicapkørsel	27
4.5 Behovsstyret trafik	27
4.6 Servicebus	27
5 Busfremkommelighed og signaler	29
6 Terminaler og stoppesteder	31
6.1 Lyngby st.	32
6.2 Passagerinformation ved større skiftepunkter	33
6.3 Stoppesteder	33
7 Økonomi	34
8 Sammenfatning af handlingsforslag	38

1 Indledning

Pr. den 1. januar 2007 blev organiseringen af den kollektive trafik på Sjælland ændret. De tre trafiksselskaber HUR, VT og STS blev fusioneret til ét samlet trafiksselskab for busser og lokalbaner på Sjælland og Lolland/Falster, som hedder Trafiksselskabet Movia (herefter kaldet Movia).

Samtidig blev finansieringen af den kollektive trafik ændret. Kommunerne har nu ansvaret for finansiering af de lokale linjer, og regionerne finansierer regionale linjer og lokalbaner. I Hovedstadsområdet er linjerne 308, 319, 300S, 400S, 500S og 600S udpeget som regionale buslinjer.

Det indebærer, at kommuner og regioner får et bestilleransvar for kollektiv trafik, og dermed også ansvaret for at fastlægge det serviceniveau der ønskes lokalt. I praksis er det Movia, der rådgiver og omsætter bestillinger til konkrete driftsoplæg.

I store dele af Movias område hænger den kollektive bustrafik sammen over kommunegrænserne og med den øvrige kollektive trafik i form af S-tog, regionaltoget og metro. Det gælder også for buslinjer, der er defineret som lokale, og det påhviler derfor også kommunerne – i samarbejde med Movia – at sikre et sammenhængende kollektivt trafiktilbud til borgerne, som i vid udstrækning rejser på tværs af de kommunale grænser.

Siden 2000 har Københavns Amt og kommunerne i Ring 3-korridoren arbejdet med spørgsmålet om en højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem Glostrup og Lyngby/Lundtofte. Dette har resulteret i, at "en skinnebåren kollektiv trafikforbindelse fra Glostrup til Lyngby med evt. forlængelse mod nord og mod syd" nu indgår i Miljøministeriets Forslag til Fingerplan 2007. Hvis trafikforbindelsen etableres, vil den få væsentlig indflydelse på den nuværende kollektive trafik i korridoren.

Hvis der indføres trængselsafgifter i hovedstadsområdet, vil dette ligeledes påvirke den kollektive trafik i væsentligt omfang.

Hverken trængselsafgifter eller tværforbindelsen mellem Glostrup og Lyngby indgår i forudsætningerne for denne busplan for Lyngby-Taarbæk Kommune.

1.1 Busplanen

Denne busplan har som formål at:

- Sætte fokus på den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Redegøre for den gældende politik for den kollektive betjening i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Fungere som en handlingsplan for bustrafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune

Denne busplan beskriver:

- Fysiske og trafikale forhold i Lyngby-Taarbæk Kommune, som har betydning for den kollektive trafik
- Nøgletal for den kollektive trafiks omfang og benyttelse
- Kendte planer, som har betydning for den fremtidige tilrettelæggelse af den kollektive trafik i kommunen
- Handlingsplaner for kommende aktiviteter.

For mere uddybende nøgletal og analyser, henvises til den årlige nøgletalsrapport for bustrafik i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Nøgletalsrapporten kan findes på www.trafikweb.dk.

Busplanen er udarbejdet i fællesskab mellem kommunen og Movia, og har en tidshorisont på ca. 4 år. Handlingsplanen skal opdateres løbende i det faste samarbejde mellem kommunen og Movia.

1.2 Trafikselskabet Movia

Movia har udarbejdet en drejebog, som beskriver de opgaver, pligter og muligheder som kommuner, regioner og Movia har i forbindelse med lokal og regional kollektiv trafik. Drejebogen er et levende dokument, som ligger på Movias hjemmeside. Når parterne i løbet af 2007 har indhøstet erfaringer med samarbejdet, forventer Movia at revidere Drejebogen.

Ved ønske om ændringer i kommunens busdrift, skal der tages hensyn til arbejds- og beslutningsprocessen i kommunen, Movia og evt. nabokommuner, samt bindinger i forhold til entreprenører. Således skal en væsentlig ændring, som ønskes implementeret til et køreplansskift i januar 2009, igangsættes allerede i august 2007. Større projekter kan kræve en længere undersøgelses- og arbejdsfase.

2 Bystruktur

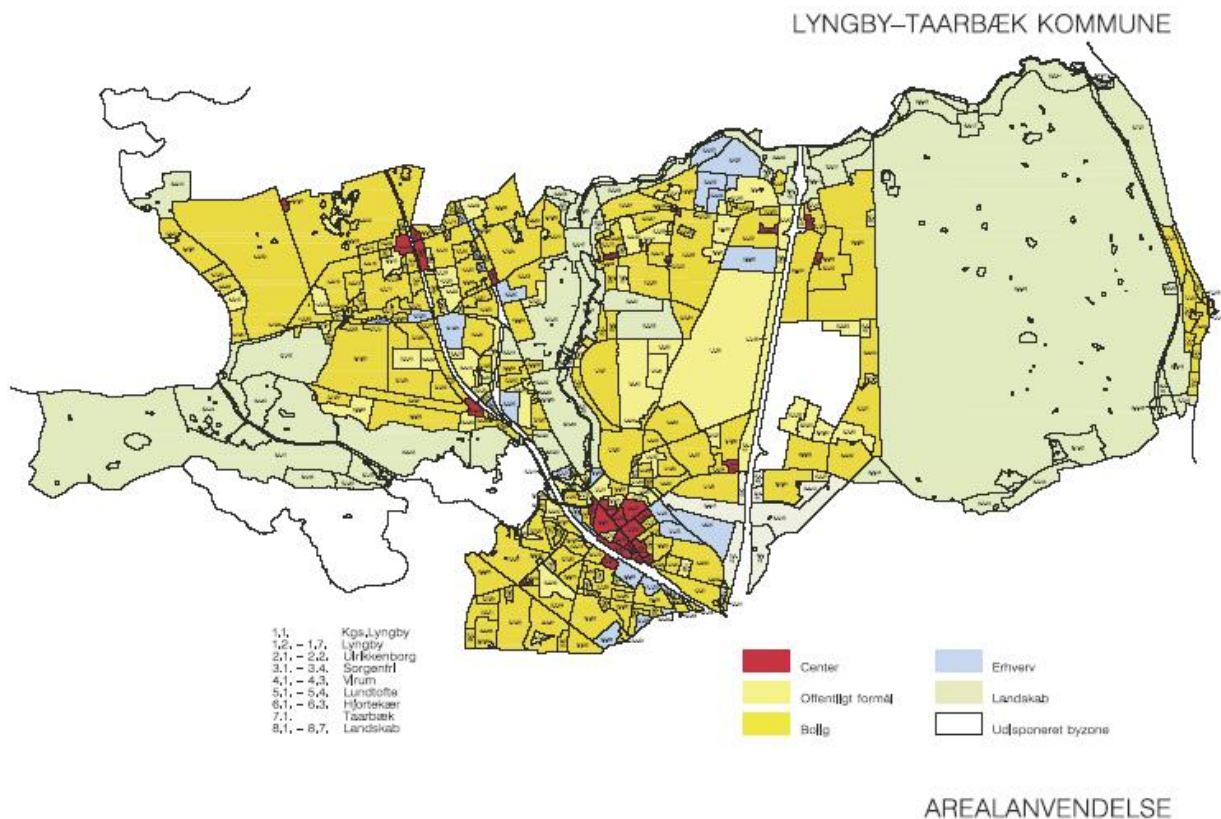
Lyngby-Taarbæk Kommune er en storkøbenhavnsk kommune, der er omkranset af henholdsvis Rudersdal, Furesø, Gladsaxe og Gentofte Kommuner.

I figur 2.1 ses rammer for lokalplanlægning i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kommuneplanrammerne bestemmer overordnet hvilke formål områderne kan anvendes til, f.eks. boligformål eller erhvervsformål. Områder til center, bolig og erhvervsformål bør som udgangspunkt busbetjenes, med en afvejning af byggeriets tæthed. Områder til offentlige formål, dvs. sygehuse, skoler, idrætsanlæg mv., bør altid betjenes, evt. med særlig kørsel tilpasset brugergrupper. Særlig kørsel kan f.eks. være skolebuskørsel eller en servicebus. Kortet i figur 2.2 viser arealanvendelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune til sammenligning.

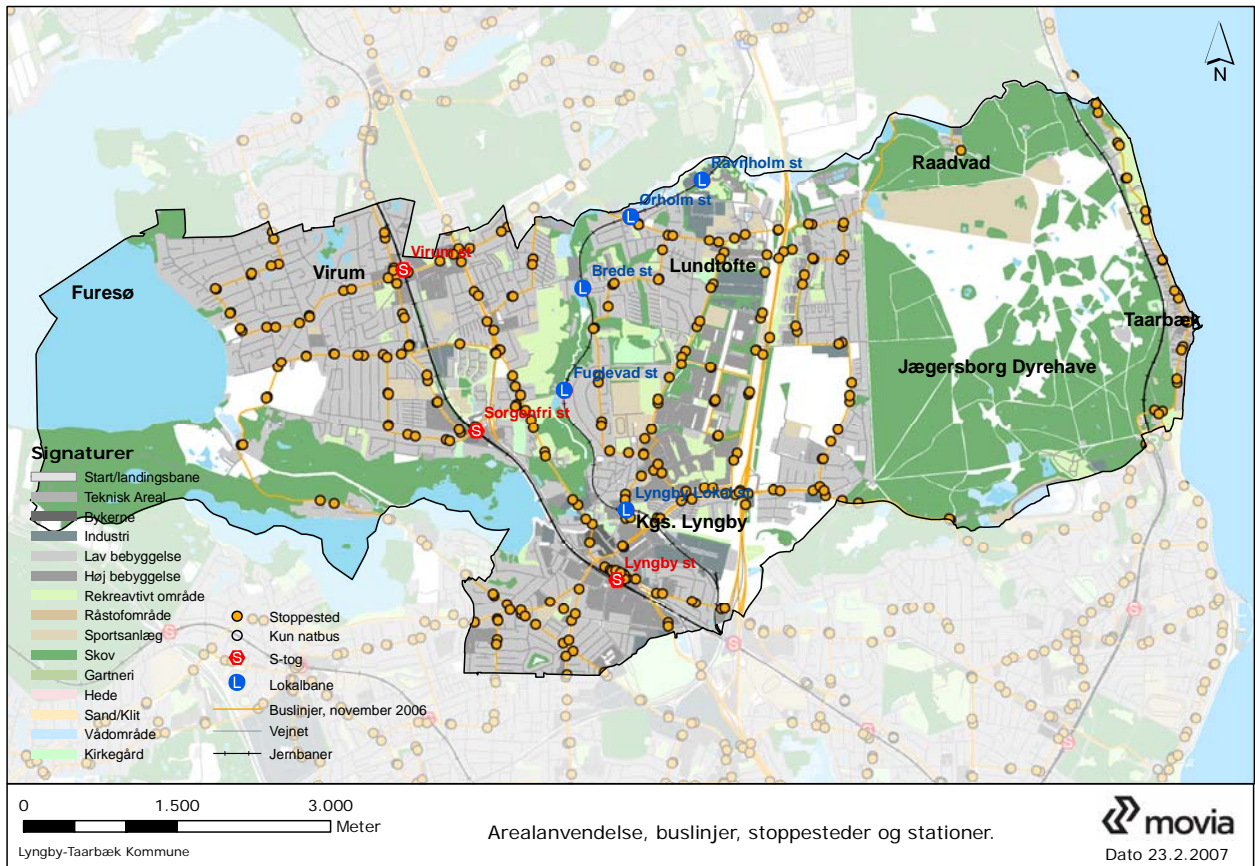
2.1 Bolig og erhverv

Areal og befolkning

Lyngby-Taarbæk Kommune dækker et areal på 38,75 km², hvoraf en betydelig andel er skov og sø. Der bor ca. 52.000 mennesker i kommunen, hvilket giver en befolkningstæthed på ca. 1.300 indbyggere pr. km². Se evt. kortet i figur 3.8 på side 24.



Figur 2.1 Rammer for lokalplanlægning i Lyngby-Taarbæk Kommune.



Figur 2.2 Buslinjer, stoppesteder og arealanvendelse i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Udbygningsstatus

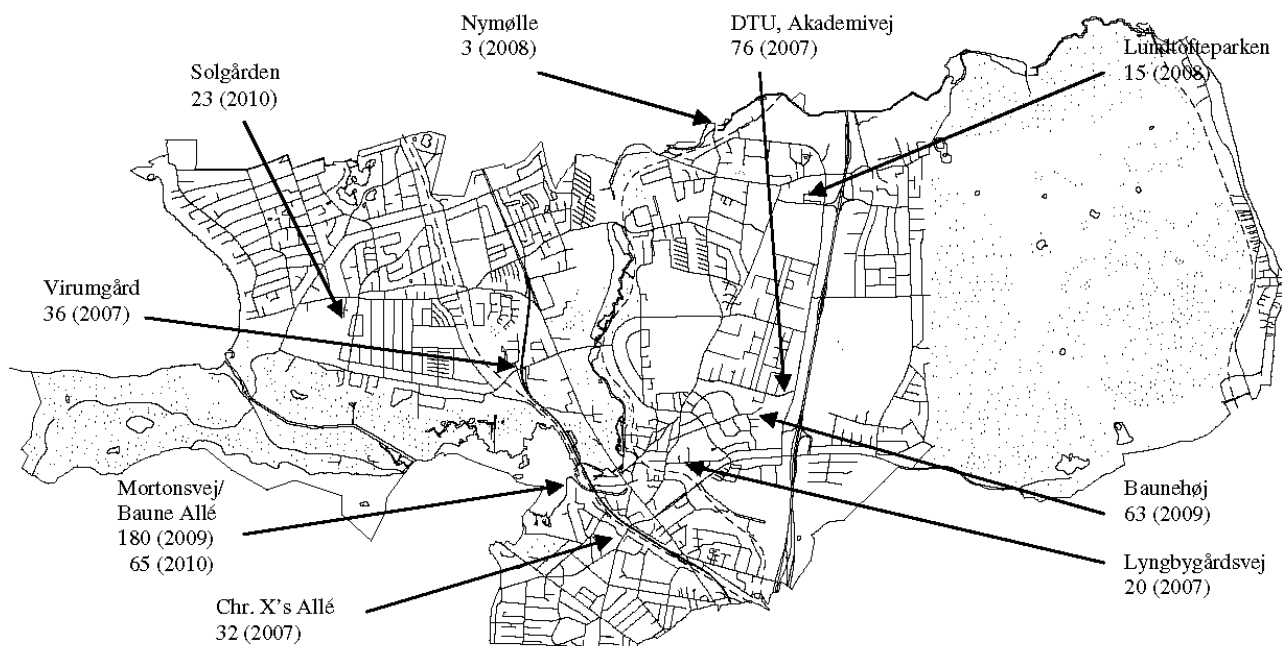
Bortset fra Dyrehavegårds jorder, som er reserveret til fremtidige byformål, er kommunen i realiteten udbygget. I forbindelse med korridorprojektet har man dog skønnet følgende udviklingsmuligheder på baggrund af den eksisterende region- og kommuneplanlægning:

- Restrummelighed DTU (undervisning, forskning, erhverv og boliger) 200.000 m²
- Restrummelighed Ravnholm Erhvervsområde (industri, håndværk og kontor) 45.000 m²
- Restrummelighed Lundtofte Erhvervsområde (industri og håndværk) 29.000 m²

Eksisterende projekter og planer

Udbygningsplaner

Kommunens forventede boligudbygningsplan for 2007 – 2010 ses af figur 2.3. Kommunen har ingen eksisterende planer om større erhvervsudbygning.



Figur 2.3 Den forventede boligudbygningsplan 2007 - 2010

Handlingsforslag 2008-2011

Betjening af erhvervs- og boligområder

Idet kommunens konkrete udbygningsplaner er relativt begrænsede har kommunen i samarbejde med Movia vurderet, at de ikke giver anledning til ændringer af den kollektive trafik.

3 Kollektiv trafik

Den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk Kommune består, ved køreplansskiftet den 7. januar 2007, af S-tog på Hillerødbanen, Nærum Lokalbane og 24 buslinjer. To af disse buslinjer (300S og 400S) er udpeget som regionale, og finansieres dermed af Regionerne i lighed med lokalbanerne.

Dyrehavsbakken og Taarbæk by betjenes desuden af Kystbanen ved Klampenborg Station – som dog ikke er placeret i Lyngby-Taarbæk Kommune.

3.1 S-Tog

Lyngby st. ligger i kommunens sydlige del, i Kgs. Lyngby, og benyttes dagligt af ca. 12.600 rejsende (talt november 2005 af DSB). Lyngby st. betjenes af S-togslinjerne A, E, B og B+, der kører mellem henholdsvis Hundige-Hillerød (A), Køge-Hillerød (E), og Høje Taastrup-Holte (B og B+).

På samme banestrækning ligger Sorgenfri st. og Virum st. Disse stationer betjenes af linje B og B+. Virum og Sorgenfri stationer benyttes begge af ca. 1.800 daglige rejsende.

Tabel 3.1 Antallet af S-togafgange pr. retning pr. time fra S-togstationer i Lyngby-Taarbæk Kommune, gældende frem til august 2007.

Strækning	Hverdage og lørdage (dagtimer), pr. retning	Øvrig tid, pr. retning
Holte – Høje Taastrup (B og B+)	6	3
Virum st. i alt	6	3
Sorgenfri st. i alt	6	3
Holte – Høje Taastrup (B og B+)	6	3
Hillerød/Lyngby – Køge (E)	3	3
Hillerød – Hundige (A)	3	3
Lyngby st. i alt	12	9

3.2 Lokalbane



Lyngby-Taarbæk Kommune betjenes også af Nærumbanen, en lokalbane der kører mellem Nærum st. (i Rudersdal Kommune) og Jægersborg st. (i Gentofte Kommune). De øvrige stationer ligger alle i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Lokalbaner i Hovedstadsområdet indgår i takstfællesskabet, sammen med bus, tog og metro, således at samme billet eller kort kan bruges ved skift mellem alle de kollektive trafiktyper.

Nærumbanen kører med 20-minuttersdrift, dog 10-minuttersdrift i myldretiden, og har ca. 1.200 daglige rejsende på hele banen.

Nærumbanens stationer, takstzoner og skiftemuligheder til andre kollektive transportmidler ses her til venstre. I modsætning til S-tog og regionaltog standser lokalbanen kun når der er ventende passagerer på perronen. Der skal ligeledes trykkes på stop når man vil af - ligesom i bussen. Ved endestationerne standser lokalbanen altid.

Køreplanskift

Eksisterende projekter og planer

Næste køreplanskift for S-tog forventes at ske den 12. august 2007. I forbindelse med køreplanskiftet ændres S-togsbetjeningen som vist herunder i tabel 3.2 og figur 3.1.

Det ses af tabel 3.1 og tabel 3.2 ved sammenligning, at det samlede antal afgang fra Lyngby st. er uændret i dagtimerne, men mindskes fra 9 til 6 afgang øvrig tid, dvs. aftentimer og søndage.

Tabel 3.2 Antallet af S-togafgange pr. retning pr. time fra S-togstationer i Lyngby-Taarbæk Kommune, efter køreplanskift den 12. august 2007.

Strækning	Hverdage og lørdage (dagtimer), pr. retning	Øvrig tid, pr. retning
Holte – Høje Taastrup (B)	6	3
Virum st. i alt	6	3
Sorgenfri st. i alt	6	3
Hillerød – Køge (E)	6	3
Holte – Høje Taastrup (B)	6	3
Lyngby st. i alt	12	6



Figur 3.1 S-tognettet pr. 12. august 2007.

Handlingsforslag 2008-2011

Korrespondance-
muligheder

Det skal i forbindelse med hvert køreplansskift sikres, at der er gode korrespondancemuligheder mellem busser og tog ved kommunens stationer. Tilpasning af køreplanen gennemføres som udgangspunkt af Movia, idet kommunen informeres om væsentlige ændringer i korrespondancen. Førstkommende køreplansskift for S-tog er august 2007.

3.3 Bus

Buslinjer

Lyngby-Taarbæk Kommune betjenes i dag af i alt 24 buslinjer: 4 S-buslinjer, 1 E-buslinje, 2 P-buslinjer, 15 almindelige buslinjer og 2 natbuslinje.

S-buslinjer forbinder typisk stationer og andre trafikale knudepunkter, og har få stop undervejs. I Lyngby-Taarbæk Kommune kører linje 150S, 200S, 300S og 400S. Linje 300S og 400S er regionale linjer og finansieres fremover af Regionen.

E-buslinjer er ekspresbuslinjer, der typisk kører i myldretiden på strækninger med mange bolig-arbejdsrejsende. E-buslinjer supplerer ofte de øvrige buslinjer og standser kun ved de mest benyttede stoppesteder. I Lyngby-Taarbæk Kommune kører linje 173E, som standser på motorvejen ved DTU. (Linje 174E blev nedlagt den 22.10.2006.)

P-buslinjer kører i pendulfart mellem en station og nærliggende erhvervs- eller uddannelsesområder. Lyngby-Taarbæk Kommune har P-buslinjerne 590P og 591P der kører mellem Lyngby st. og LUC/DTU.

N-buslinjer kører om natten. Lyngby-Taarbæk Kommune betjenes af linje 94N og 95N, som kører alle nætter, dog med højere frekvens nat efter fredag-lørdag.

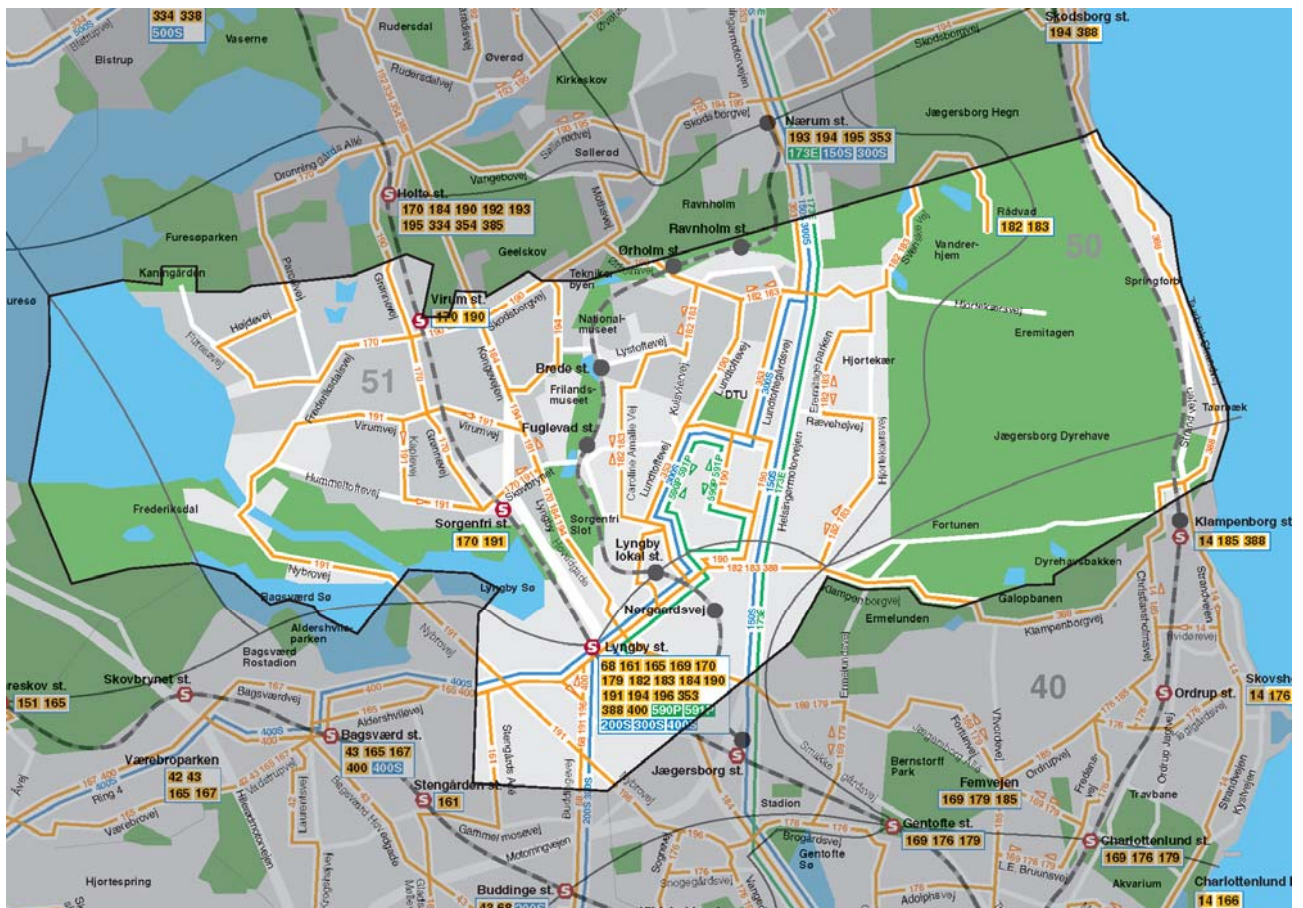
I tabel 3.3 ses de 24 buslinjer, samt den frekvens den enkelte linje kører med på hverdage, opdelt i de tre tidsrum myldretid, dagtimer og aften (nat). Buslinjerne kan også ses i på trafik kortet i figur 3.2, dog ikke natbusser, som i stedet ses i figur 3.3. I det efterfølgende beskrives de enkelte buslinjer nærmere mht. betjeningsområde, passagertal mv.

Busserne i Lyngby-Taarbæk Kommune har gennemsnitligt knapt 22.000 passagerer pr. hverdag, og passagerstrømmen over kommunegrænsen er ca. 13.500.

Tabel 3.3 Buslinjer og antal afgang på hverdage, i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Linje	Rute	Frekvens som antal afgang pr. retning og time på hverdage:		
		Myldretid morgen / eftermiddag	Dagtimer	Aften
14	Klampenborg st. - Svanemøllen st. - Nørreport st. - Rådhuspladsen - Vesterport st. - Vanløse st. - Vanløse, Jydeholmen	3	3	1
68	Lyngby st. - Buddinge st. - Kildebakke st. - Fuglebakken st. - Forum st. - Rådhuspladsen - Vesterport st.	2	2	2
94N	Rådhuspladsen - Nørreport st. - Lyngby st. - Sorgenfri st. - Ved Holte st. - Allerød st. - Hillerød st. - Helsingør st. - Græsted Rutebilstation - Gilleleje st.	0	0	1-3 (nat)
95N	Rådhuspladsen - Nørreport st. - Nærum st. - Kokkedal st. - Helsingør st.	0	0	1-2 (nat)
150S	Kokkedal st. - Nærum st. - Ryparken st. - Nørreport st.	10-11 / 6	6	3
161	Lyngby st. - Stengården st. - Herlev st. - Rødovre st. - Avedøre Holme	2	2	1
165	Kirke Værløse - Værløse st. - Skovløbervangen - Bagsværd st. - Lyngby st.	2	2	1
169	Lyngby st. - Gentofte st. - Hellerup st. - Bernstorffsvej st. - Jægersborg st. - Lyngby st. (ringlinje)	2	2	1
170	Lyngby st. - Lyngby Lokal st. - Sorgenfri st. - Holte st.	2	2	1
173E	Fredensborg, Dannevang - Fredensborg st. - Nærum st. - Nørreport st. - Rådhuspladsen	3	0	0
179	Lyngby st. - Jægersborg st. - Femvejen - Charlottenlund st. - Bernstorffsvej st. - Hellerup st. - Kildegårds Plads - Gentofte st. - Jægersborg st. - Lyngby st. (ringlinje)	2	2	1
182	Lyngby st. - Lyngby Lokal st. - Lyngby st. (ringlinje)	3	3	1
183	Lyngby st. - Lyngby Lokal st. - Lyngby st. (ringlinje)	3	3	1
184	Holte st. - Lyngby st. - Kildegårds Plads - Ryparken st. - Nørreport st.	3	3	2
190	Holte st. - Virum st. - Ørholm st. - Lyngby st.	2	2	1
191	Sorgenfri st. - Lyngby st.	2	2	1
194	Lyngby st. - Nærum st. - Skodsborg st.	2	2	1
196	Lyngby st. - Vangede st. - Amtssygehuset i Gentofte - Hellerup st.	2	2	1
200S	Lyngby st. - Buddinge st. - Husum st. - Rødovre st. - Friheden st.	5-6	5-6	3

300S	Nærum st. - Lyngby st. - Buddinge st. - Glostrup st. - Ishøj st. (Hver anden tur kører kun mellem Lyngby st. og Ishøj st.)	12 (6 nord for Lyngby st.)	6 (2)	3
353	Helsingør st. - Kvistgård st. - Nærum st. - Lyngby st.	2	1	1
388	Lyngby st. - Klampenborg st. - Rungsted Kyst st. - Hørsholm Rådhus - Kokkedal st. - Helsingør st.	2	2	1
400	Lyngby st. - Bagsværd st. - Ballerup st. - Høje Taastrup st. - Ishøj st. - Hundige st.	0	0	3
400S	Lyngby st. - Bagsværd st. - Ballerup st. - Høje Taastrup st. - Ishøj st. - Hundige st.	6	3	0
590P	Lyngby st. - Lyngby st. (ringlinje)	3-8 / 0	0	0
591P	Lyngby st. - Lyngby st. (ringlinje)	0 / 6	0	0



Figur 3.2 Trafikkort pr. 7. januar 2007.



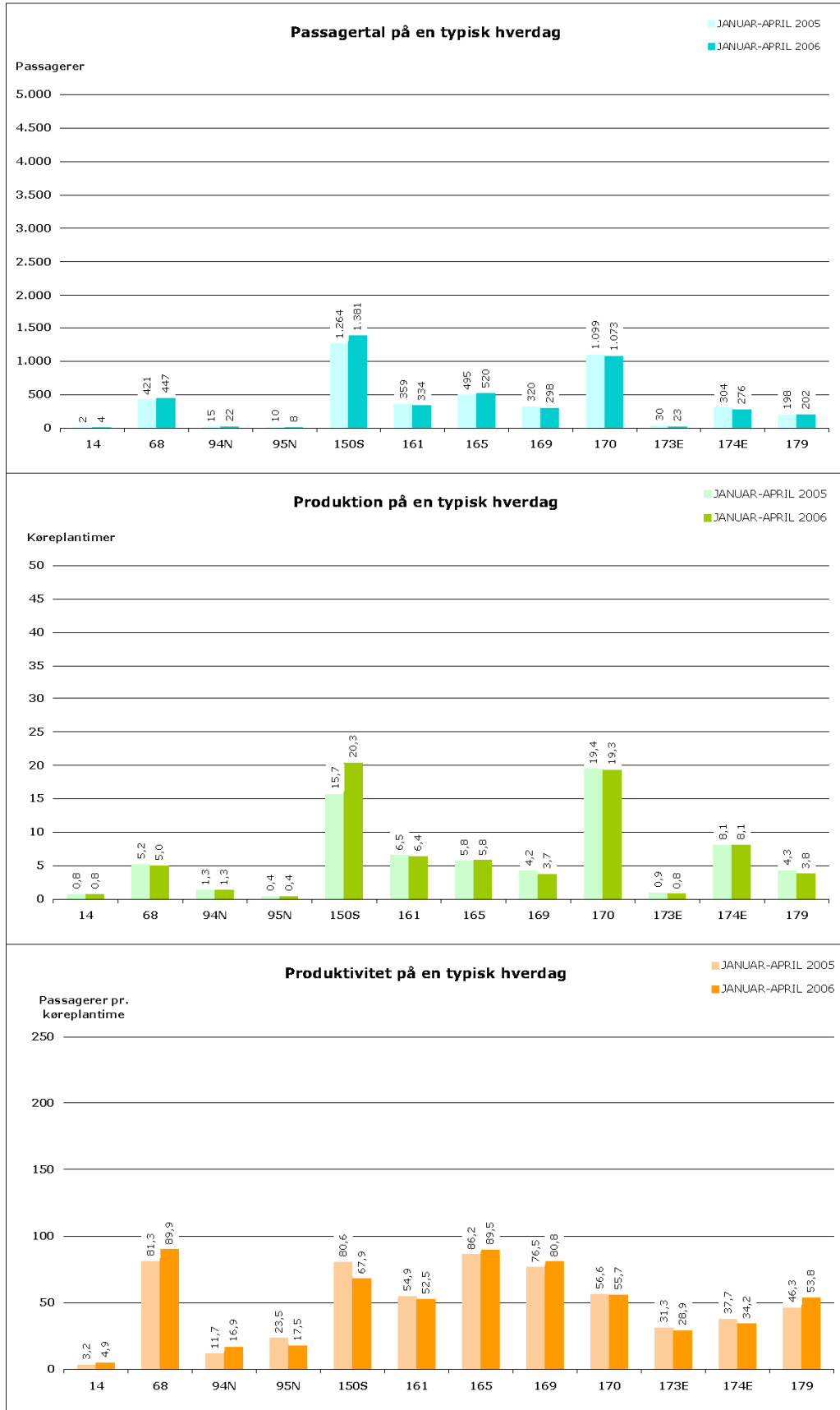
Figur 3.3 Natbusser i Storkøbenhavn.

3.4 Nøgletal for bustrafik i Lyngby-Taarbæk Kommune

De følgende figurer viser passagertal, produktion og produktivitet for buslinjerne i Lyngby-Taarbæk Kommune. Disse nøgletal, med flere, præsenteres årligt i nøgletalsrapporter for de enkelte kommuner. Dataperioden er januar t.o.m. april 2006.

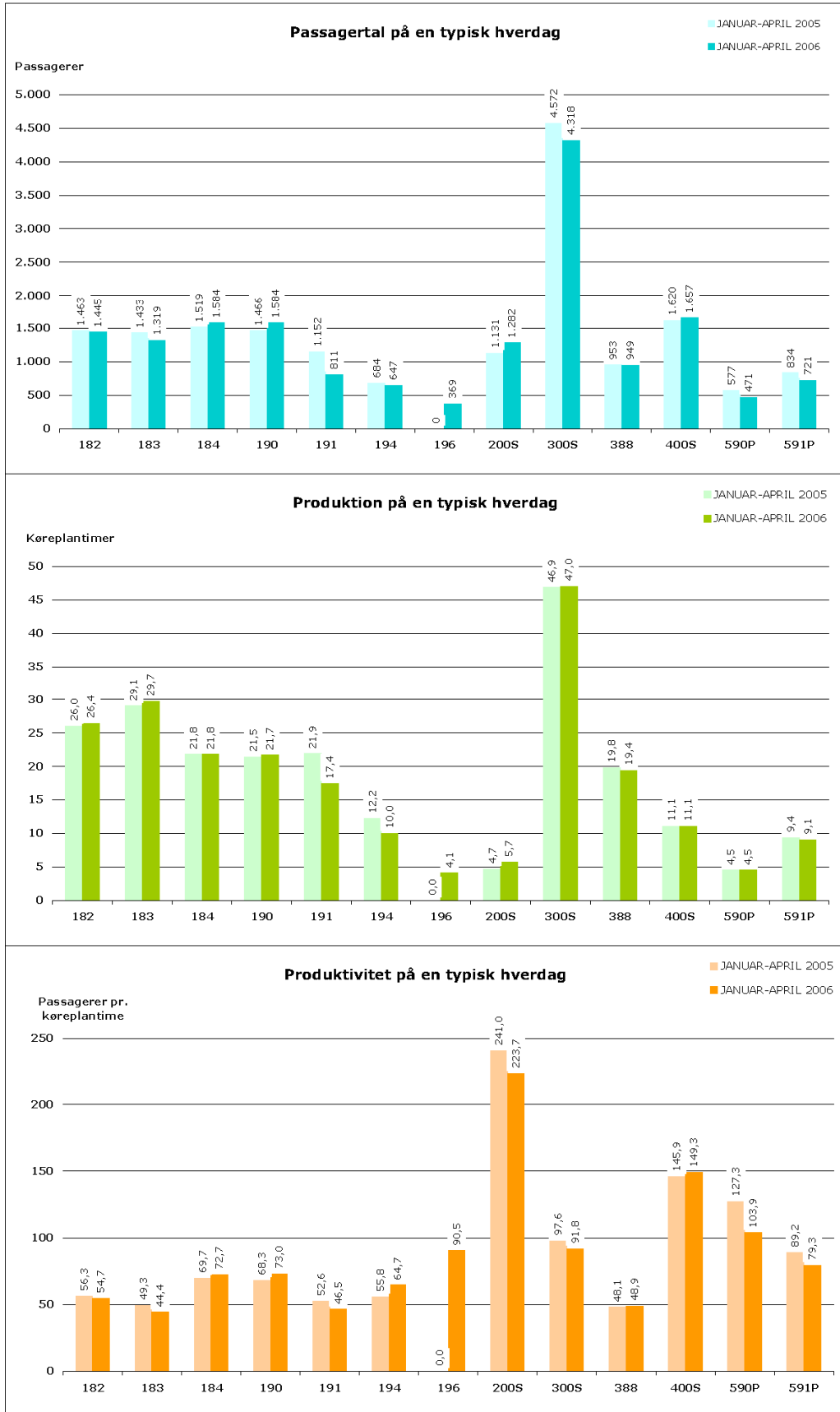
Passagertal		Passagertallet er beregnet som et gennemsnit af på- og afstigende passagerer på en typisk hverdag i perioden januar-april 2006. Busserne i Lyngby-Taarbæk Kommune havde samlet et passagertal på 21.742 passagerer pr. hverdag i perioden januar - april 2006. København Nord havde i alt 103.073 passagerer, og hele Hovedstadsområdet havde 667.983 passagerer i perioden. Kommunegruppe København Nord omfatter Ballerup, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommuner. Kommunegruppen er kendetegnet ved kommuner med et eller flere trafikale knudepunkter, og hvor busdriften mellem disse knudepunkter er af stor betydning for den kollektive infrastruktur.
Produktion		Produktionen i antal køreplantimer, er summen af den tid, hvor en buslinje er tilgængelig for kunderne. Her på en typisk hverdag i perioden januar-april 2006. Produktionen er altså et mål for den service der ydes, men ikke for de omkostninger der er forbundet med kørslen. Der vil altid være et mindre ophold ved endestationerne, hvor chaufføren kan skifte om, indhente forsinkelser, blive afløst mv.
Produktivitet		Produktiviteten er en betegnelse, der anvendes for at opgøre antallet af passagerer pr. køreplantime, her på en typisk hverdag i perioden januar-april 2006. Begrebet produktivitet er altså et mål for hvor mange der benytter bussen. Her skal der gøres opmærksom på at produktiviteten kan være meget varierende undervejs på linjen og over dagen. Dette medfører at den samme bus på visse strækninger kan være fyldt godt op, og på andre strækninger køre næsten tom, ligesom der oftest er væsentligt flere med bussen i myldretiden end i de sene aftentimer. Disse variationer må accepteres, på bekostning af effektiviteten, for at opnå sammenhæng og fleksibilitet i det kollektive net.
		Lyngby-Taarbæk Kommune har en produktivitet på 72 passagerer pr. køreplantime (gennemsnit pr. dag i perioden jan-apr.2006).
Furesø	36	Gennemsnittet i hele Hovedstadsområdet er 65 passagerer pr. køreplantime, hvor de bustunge kommuner København og Frederiksberg trækker gennemsnittet op, med henholdsvis 89 og 83 passagerer pr. køreplantime. Her til venstre ses nabokommunernes produktivitet, sammenlignet med den for Lyngby-Taarbæk Kommune.
Gladsaxe	55	
Gentofte	53	
Lyngby-Taarbæk	72	
Rudersdal	47	

Passagertal, produktion og produktivitet på en typisk hverdag



Figur 3.4 Nøgletal for Lyngby-Taarbæk Kommune, fordelt pr. buslinje.

Passagertal, produktion og produktivitet på en typisk hverdag



Figur 3.5 Nøgletal for Lyngby-Taarbæk Kommune, fordelt pr. buslinje.

3.5 Buslinjer og betjeningsområder

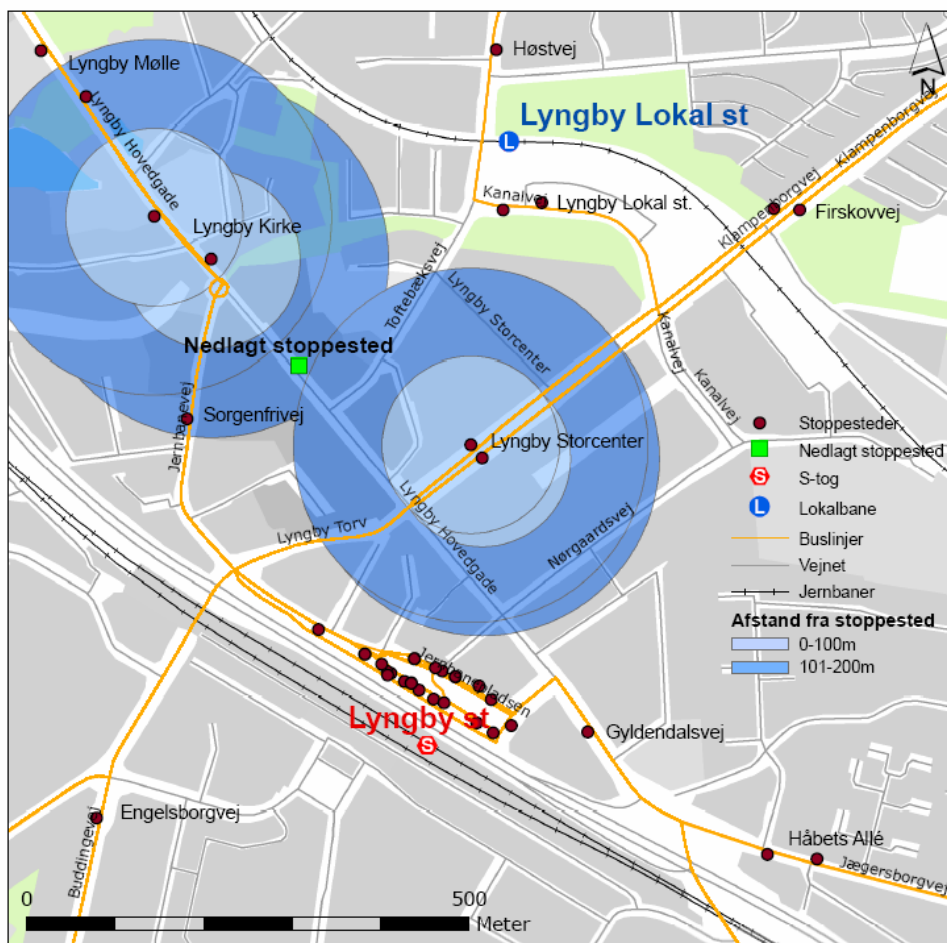
- Linje 14 Linje 14 har et enkelt stoppested i Lyngby-Taarbæk Kommune, på Dyrehavevej nord for Klampenborg st. Benyttelsen af dette stoppested er begrænset, hvilket afspejles af et passagertal nær nul.
- Linje 68 og 196 Disse linjer har begge endestation ved Lyngby st., og betjener Buddingeevej syd for stationen. De benyttes af henholdsvis 450 og 800 passagerer på hverdage.
- Linje 94N og 95N Natbuslinje 94N betjener Lyngby Hovedgade, mens linje 95N betjener Helsingørmotorvejen. Ikke overraskende har de to natbuslinjer lave passagertal på hverdagsnætter, 10-20 passagerer. Nat efter fre-/lørdag er der dog væsentligt flere rejsende, ca. 70-150 passagerer.
- Natbuslinjerne udgør dog en vigtig forbindelse de perioder den øvrige kollektive trafik ikke kører, og rentabiliteten er ofte høj på natbuslinjer, pga. dobbelt billettakst.
- Linje 161 og 165 Linjerne 161 og 165 betjener det sydvestlige område for Lyngby st., og har begge endestation ved Lyngby st. Begge linjer kører langs Bagsværdvej, og deler sig ved kommunegrænsen. De to linjer har henholdsvis 350 og 500 passagerer på hverdage.
- Linje 169 og 179 Både linje 169 og 179 betjener strækningen langs Jægerborgvej stik øst for Lyngby st., dog i hver sin køreretning. Linjerne bliver dagligt benyttet af 2-300 passagerer.
- Linje 170, 191 og 194 Linjerne 170, 191 og 194 udgår fra Lyngby st. og betjener kommunens vestlige del med Lyngby Hovedgade, Virum og Frederiksdal. Linje 170 betjener også Sorgenfri st. og Virum st. på vej til Holte st. i Rudersdal Kommune. Linje 191 betjener også Nybrovej den kommunens sydlige del.
- Linjerne 170, 191 og 194 har henholdsvis omkring 1.100, 800 og 650 passagerer på hverdage.
- Linje 184 Linje 184 kører mellem Nørreport st. og Holte st., via Lyngby st., Lyngby Hovedgade og Kongevejen. Linjen har ca. 1.600 passagerer på hverdage.
- Linje 173E (og 174E) Linje 173E kører ad Helsingørmotorvejen i myldretiden, og betjener DTU fra Helsingørmotorvejen. Ca. 25 rejsende benytter linje 173E ved dette stoppested.
- (Linje 174E blev nedlagt pr. 22.10.2006, og resurserne flyttet til linje 300S, således at der indføres 4-6 minutters drift i myldretiden, på hovedstrækningen Ishøj st. – Lyngby st. Stoppestederne i Lundtofte og på DTU blev dagligt benyttet af knapt 300 rejsende. Linje 353 blev samtidigt forlænget til Lyngby st.)

- Linje 182 og 183 Linjerne 182 og 183 betjener Brede, Lundtofte, Hjortekær og Rådvad, dog i hver sin køreretning. Linjerne bliver på hverdage benyttet af ca. 1.300-1.500 passagerer.
- Linje 190 Linje 190 kører mellem Lyngby st. og Holte st., via DTU, Ørholm st., Teknikerbyen og Virum st. Med ca. 1.600 rejsende på hverdage er linje 190 kommunens mest benyttede lokale buslinje.
- Linje 353 Linje 353 betjener Lundtofte og DTU, og erstatter linje 174E, som blev nedlagt pr. den 22. oktober 2006. Linje 388 betjener Lyngby st., og giver forbindelse helt til Helsingør via Nærum st. og Trørød.
- Linje 353 har kun kørt i Lyngby-Taarbæk Kommune siden den 22. oktober 2006, og der er derfor ingen passagertal fra perioden januar-april 2006.
- Linje 388 Linje 388 betjener Taarbæk Strandvej langs kysten, og forbinder Taarbæk med Kgs. Lyngby via Klampenborgvej. Linje 388 betjener Lyngby st., og giver forbindelse til Helsingør via Strandvejen og Klampenborg st..
- Linje 388 benyttes af omkring 1.000 passagerer.
- Linje 150S Linje 150S kører mellem Nørreport st. og Nærum/Kokkedal st. via Helsingørmotorvejen. Linjen betjener tre stoppestedspår i Lyngby-Taarbæk Kommune: Klampenborgvej, Rævehøjvej/DTU og Lundtofteparken. Linje 150S er en vigtig forbindelse til DTU, og der er næsten 1.400 passagerer på hverdage.
- Linje 200S, 300S og 400S/400 Linje 200S, 300S og 400S er ringlinjer der forbinder trafikale knudepunkter på tværs af banenettet. Linje 200S og 400S har endestation på Lyngby st., og betjener Buddigevej og Bagsværdvej. Nogle afgangene på linje 300S kører, via DTU, videre mod Nærum st.
- Om aftenen erstattes linje 400S af linje 400 som standser ved alle stoppesteder på ruten, hvor linje 400S kun betjener de større stoppesteder. Linje 400 kører ad samme rute som linje 400S (undtaget i Ballerup, hvor der køres via Magleparken i stedet for Hold-an Vej). Den nuværende aftenbetjening med linje 400 har kørt siden den 22. oktober 2006.
- Linje 300S og 400S/400 er regionale linjer, som finansieres af Regionerne.
- Linjerne 200S har omkring 1.300 passagerer på hverdage, og linje 300S har kommunens højeste passagerantal med 4.300 daglige passagerer.
- Linje 400S blev i dataperioden januar-april 2006 brugt af ca. 1.200 passagerer dagligt. Linje 400S/400 finansieres af Region Hovedstaden.

- Linje 590P og 591P Linjerne 590P og 591P kører i hverdagsdagtimerne mellem Lyngby st. og DTU/LUC. De to linjer afløser hinanden med et mindre ophold kl. 10-11:30, således at køreretningen skifter. Derved sikres den kortest mulige rejsetid mellem de mest benyttede stoppesteder på DTU/LUC og Lyngby st.
- De to pendulbuslinjer transporterer samlet 1.200 passagerer på hverdage. Linjerne kører ikke i skoleferierne.

Eksisterende projekter og planer

- Linje 400S og 165 Pr. den 22. oktober 2006 blev der indført forsøgsvis aftenbetjening på linje 400S, kaldet linje 400, hvor bussen standser ved alle stoppesteder. Hermed forventes passagergrundlaget at øges, hvorved 20-minuttersdrift på linje 400S kan opretholdes. Samtidig afkortes de sidste 4 afgang på linje 165 til Bagsværd st., således at der ikke køres mellem Bagsværd og Lyngby st. efter kl. ca. 20. Linje 400 betjener strækningen om aftenen. Forsøget evalueres efter et år.
- Linje 170 Efter køreplansskiftet den 22. oktober 2006 kører linje 170 ikke længere rundt om Lyngby Storcenter. Stoppestedet ud for Svaneapoteket og speciallægerne på Lyngby Hovedgade, blev herved nedlagt.
- Repræsentanten for ældrerådet har givet udtryk for, at de ældre nu mangler den kollektive transport til hhv. apoteket og speciallægerne. Desuden har Kommunen fået henvendelser fra ældre borgere, der giver udtryk for, at de mangler bus 170's betjening rundt om Lyngby Storcenter. De ældre mener, at de nu er hindret muligheden for selv at besøge Lyngby Storcenter og Magasin – hvorved de har mistet et socialt aspekt.
- Passagertællinger fra februar 2006, viser at der pr. hverdag tilsammen var knapt 150 påstigere på de tre stoppesteder rundt om Lyngby Storcenter og på Hovedgaden. Linje 170 havde i alt knap 1.500 påstigere i februar 2006, så ca. 10 % af linjens påstigere var på de tre stoppesteder. Passagertallet ved de tre stoppesteder var dog faldende.
- Bemærk at stoppestederne kun blev betjent i linje170's ene køreretning.
- Movia oplyser, at det ikke er muligt at genindføre linje 170 inden for de givne økonomiske rammer. Hverken Lyngby-Taarbæk eller Rudersdal kommune (hvor linje 170 også kører) er bevilliget DUT-kompensation til yderligere kørsel på linje 170.
- Af figur 3.6 ses det, at der er ca. 200 meter fra de nuværende stoppesteder, til det nedlagte stoppested. Trafikskabet anbefaler normalt et stoppestedsopland på 400 meter i byområder.



Bymidteudsnit
Lyngby-Taarbæk Kommune

 movia
Dato 05.03.2007

Figur 3.6 Afstande mellem stoppesteder på Lyngby Hovedgade

Handlingsforslag 2008-2011

Lyngby-Taarbæk Kommune har ingen aktuelle planer om at ændre busbetjeningen i kommunen.

3.6 Kundetilfredshed

Kundetilfredshed

Movia gennemfører løbende kundetilfredshedsundersøgelser blandt passagererne. De målepunkter, der indgår i kundetilfredshedsundersøgelsen, vægtes med kundernes gennemsnitlige vurdering af vigtigheden af det pågældende målepunkt. Vigtigheden baseres på periodiske undersøgelser, hvor kunderne prioriterer målepunkterne. Målepunkterne og den gennemsnitlige vigtighed for 2005 ses herunder:

Målepunkter, 2005	Vigtighed
Overholdelse af køreplanen	1,30
Chaufførens kørsel	1,23
Chaufførens service og fremtræden.	1,16
Indvendig rengøring	1,17
Indvendig vedligeholdelse	1,17
Ventilation	1,15
Temperatur	1,12
Begrænsning af støj	0,96
Udvendig rengøring og vedligeholdelse	0,74

Kunderne angiver deres tilfredshed for de enkelte målepunkter, ved et af følgende fem svar:

Svarmuligheder for tilfredshed	Talværdi
Meget tilfreds	100,00
Tilfreds	86,33
Både og	66,67
Utilfreds	50,00
Meget utilfreds	0,00

Hver besvarelse bidrager til det samlede tilfredshedspoint for spørgsmålets kategori og hele linjen. Da det er vigtigt for Movia ikke at have meget utilfredse kunder, er deres tilfredshedsbidrag sat til nul.

På baggrund af tilfredshedsundersøgelserne beregnes et kvalitetsindeks, der fås ved at sammenholde kundernes tilfredshed med den gennemsnitlige vigtighed.

Den følgende figur 3.7 viser kvalitetsindekset for de linjer, der om kører gennem Lyngby-Taarbæk Kommune. Bemærk at kvalitetsindekset gælder som *helhed*, dvs. også uden for Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er ikke foretaget tilfredshedsundersøgelse på natbuslinjerne 94N og 95N i dataperioden januar-april 2006.

Kvalitetsmålinger pr. linje, januar-april 2006



Figur 3.7 Kvalitetsindeks for buslinjer i dagtimerne i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Figuren viser, at kvalitetsindeks for de enkelte linjer ligger mellem 79,2 og 84,7. Linje 591P har det laveste kvalitetsindeks blandt de linjer som kører i Lyngby-Taarbæk. Det samlede kvalitetsindeks for Lyngby-Taarbæk Kommune er 83,1 hvilket er lidt lavere end det samlede kvalitetsindeks for alle linjer i Hovedstadsområdet, som er 83,8.

I alle kontrakter mellem Movia og entreprenørerne, opstilles der mål for kundetilfredshed og kvalitetsindeks, for de enkelte linjer. Kvalitetsindeks over 80 anses for acceptabelt, og alt over 83,3 modsvarer besvarelsen "tilfreds" eller "meget tilfreds".

De faktorer, som generelt er med til at trække tilfredsheden opad, er chaufførens kørsel og service/fremtræden i bussen, mens støj, ventilation og temperaturen i bussen trækker nedad. Overholdelse af køreplanen, samt chaufførens kørsel og service/fremtræden i bussen, tillægges normalt stor vigtighed. Støj, ventilation og temperatur er faktorer, som selvfølgelig er meget afhængige af det busmateriel der kører på den pågældende linje.

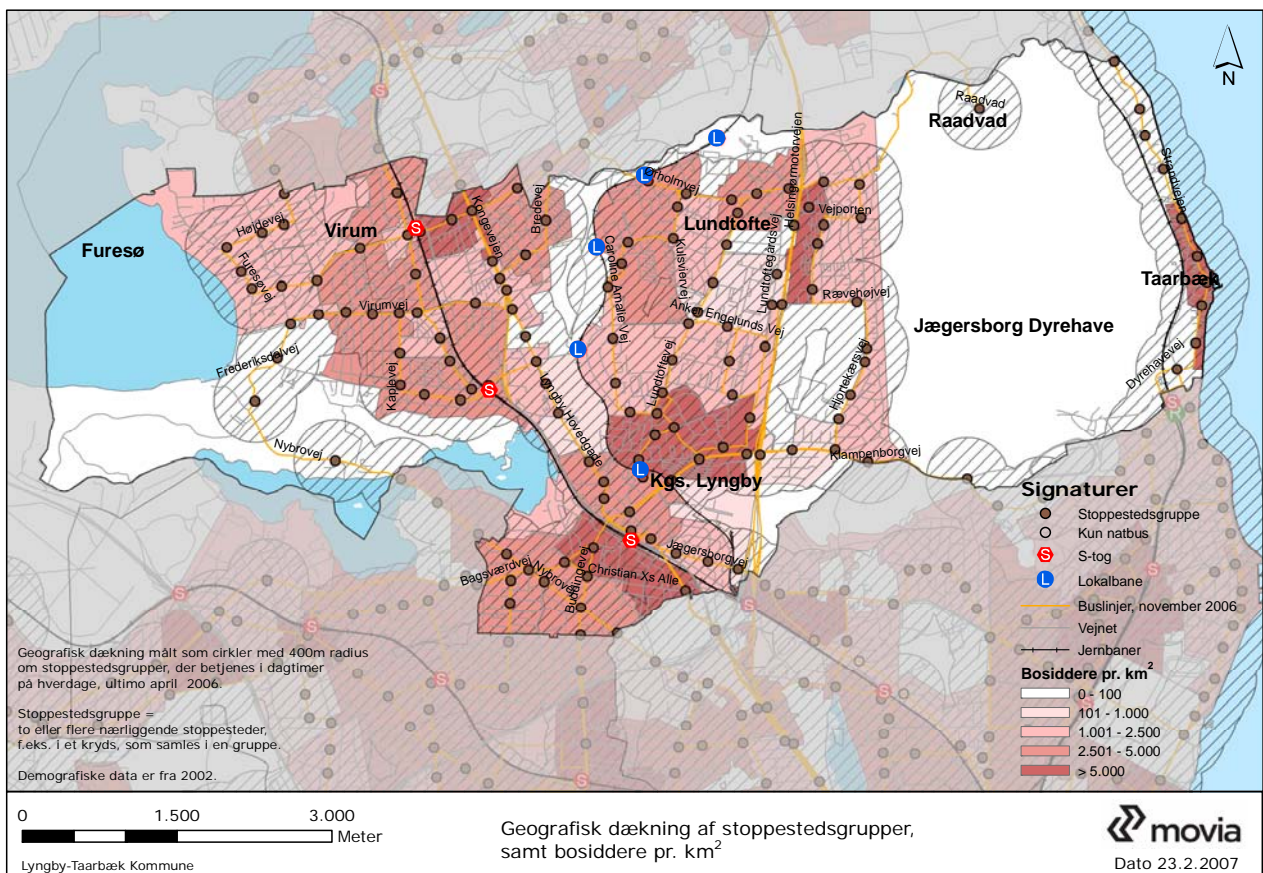
3.7 Serviceniveau

Stoppestedsopland

I Lyngby-Taarbæk Kommune tilstræbes et stoppestedsopland, med maks. 400 meter til nærmeste stoppested. De følgende kort viser, hvilke områder der er dækket af et 400 meters stoppestedsopland, sammenlignet med hvor mange bosiddere henholdsvis arbejdspladser der er pr. km².

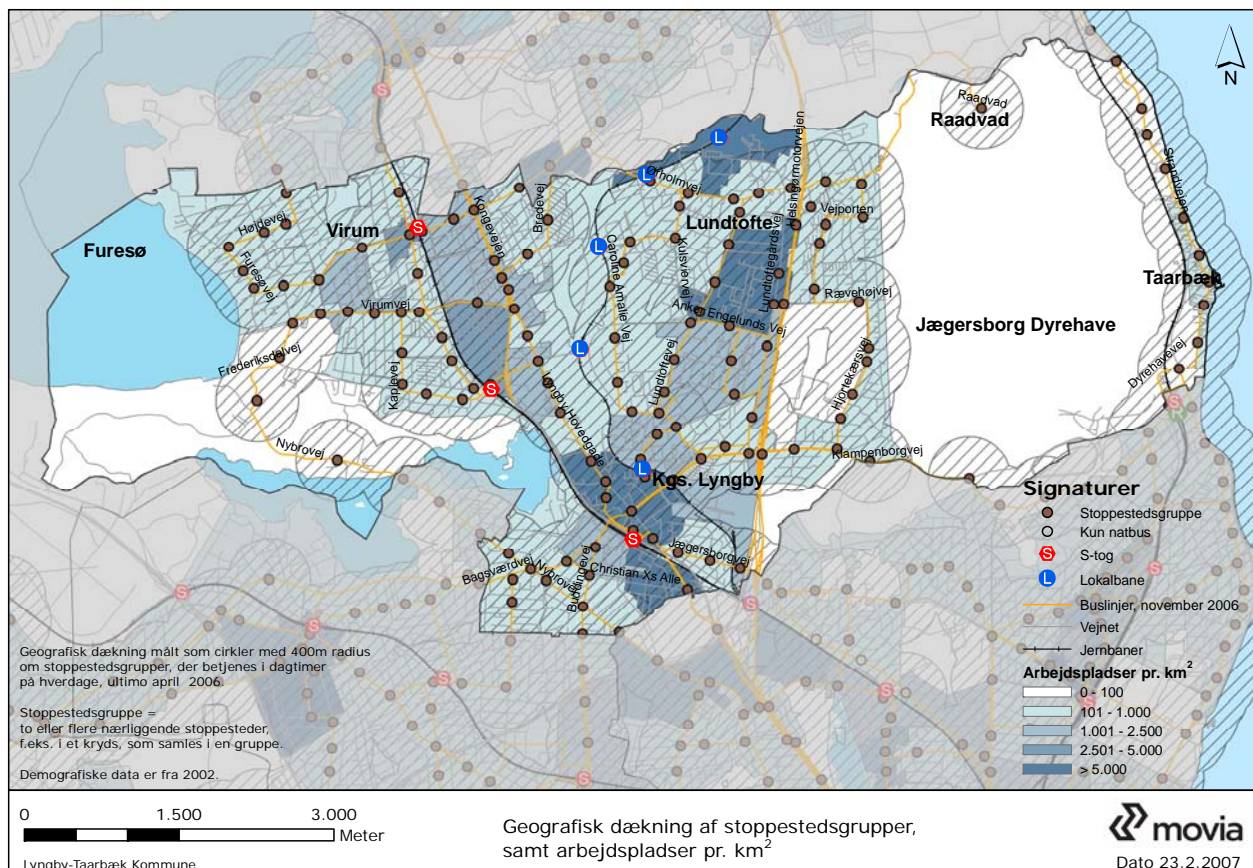
Kortet i figur 3.8 viser, at de fleste boligområder i Lyngby-Taarbæk Kommune har et busstoppested inden for 400 m. De cirkulære oplande tager dog ikke højde for adgangsveje, og erfaringen viser at ca. 25 % inden for cirklen vil have lidt længere gangafstand end 400m. Er der betydelige fysiske barrierer inden for de 400m, såsom vand, en jernbane eller motorvej, kan gangafstandene være væsentligt længere. Cirkulære oplande er dog en let tilgængelig tilnærmelse af serviceniveauet.

De ubetjente boligområder, er typisk villaområder nær sø og skov eller haveforeninger, hvor passagergrundlaget er lavt.



Figur 3.8 Bosiddende pr. km² (2002), og områder med maks. 400 meters afstand til et busstoppested, nov. 2006.

Kortet i figur 3.9 viser at kommunens vigtigste erhvervsområder har et busstoppested inden for 400 m, eller ligger tæt på en station (f.eks. Ravnholm). Dette er specielt vigtigt i Lyngby-Taarbæk Kommune, som har mange personalekrævende virksomheder inden for kontor, service og innovation. Kommunen har også flere store uddannelsesinstitutioner, som generelt har god kollektiv betjening.



Figur 3.9 Arbejdspladser pr. km² (2002), og områder med maks. 400 meters afstand til et busstoppested, nov. 2006.

Eksisterende projekter og planer

Der er ikke aktuelle forslag til ændret busbetjening. Kommunen ønsker at bevare det eksisterende serviceniveau. Man har derfor indgået aftale med nabokommunerne om at fastholde den nuværende betjening de næste 2 år.

Handlingsforslag 2008-2011

Detaljering af serviceniveau

Lyngby-Taarbæk Kommune skal i samarbejde med trafikskabet detaljere kravene til serviceniveau, dvs. opstille mere detaljerede servicemål for kommunens busbetjening. Ud fra disse må det vurderes om betjeningen lever op til kommunens krav og ønsker, samt evt. udpege indsatsområder

4 Særlig kørsel

I Lyngby-Taarbæk Kommune tilbydes der en række særlige kørselsordninger. Brugere af disse ordninger er primært børn/unge, ældre og handicappede borgere i kommunen.

4.1 Kørsel med skoleelever

Lovpligtig befordring af skolesøgende børn, herunder kørsel til svømmeundervisning, kørsel med specialklasseelever og lignende.

Kørsel til skole

Ifølge "Bekendtgørelse om befordring af elever i folkeskolen" fra 1995 skal kommunen sørge for befordring mellem distriktsskolen og hjemmet, når skolevejen er længere end:

- 2,5 km i børnehaveklasse og på 1. – 3. klassetrin
- 6 km på 4. – 6. klassetrin
- 7 km på 7. – 9. klassetrin
- 9 km i 10. klasse

Desuden kan elever der har kortere skolevej få buskort, hvis hensynet til elevernes sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet.

Kørsel til idræt og svømning i skoletiden

I forbindelse med kørsel af elever til idræt og svømning i skoletiden benyttes Blach's Turisttrafik.

4.2 Kørsel med ældre

Lovpligtig befordring af ældre, samt kørsel til genoptræning, café o.lign.

Kørsel af pensionister til/fra kommunens aktivitetscentre mv.

Kommunen sørger for kørsel af pensionister til og fra kommunens aktivitetscentre ved områdecentren, ældreklubber og genoptræningscentre. Ordningen henvender sig til pensionister som ikke ved egen hjælp kan transportere sig selv til ovenstående aktiviteter.

Denne type befordring finder sted på samtlige hverdage mellem 9 og 16. Desuden køres der 4 – 5 gange årligt i weekender.

4.3 Lægekørsel

Befordring af visiterede borgere til praktiserende læge, speciallæge o.lign.

Kørsel til læge og speciallæge

Personer i sygesikringsgruppe 1, der modtager social pension, og som af helbredsmæssige årsager er forhindret i at benytte offentlige transportmidler, kan få refusion fra kommunen for kørsel med taxa til egen læge eller nærmeste speciallæge.

4.4 Handicapkørsel

Handicapkørsel	Handicappede borgere over 18 år har mulighed for at benytte Movias handicapkørselsordning. Forudsætningen for at benytte ordningen er, at man ikke er i stand til at benytte de almindelige kollektive trafikmidler, dvs. f.eks. kørestolsbrugere, borgere der benytter ganghjælpemidler eller borgere med psykisk handicap.
Omfang	<p>Ordningen betyder, at de tilmeldte borgere kan foretage op til 104 enkeltture om året til fritidsformål, dvs. f.eks. besøge familie og venner, foretage indkøb og deltage i kulturelle aktiviteter.</p> <p>For optagelse i ordningen skal bopælskommunen kontaktes.</p> <p>I Lyngby-Taarbæk Kommune var i alt 536 borgere tilmeldt ordningen i 2006.</p>

4.5 Behovsstyret trafik

Telebus	<p>Ovennævnte kørsler varetages af Movias forretningsområde Behovsstyret trafik. Behovsstyret trafik kan også være offentligt tilgængeligt og fungere som kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Denne trafikløsning kaldes en telebus, og fungerer således at buskunden bestiller den ønskede tur pr. telefon, hvorefter kunden afhentes ved hjemmet og køres til destinationen. Produktet adskiller sig fra taxi, ved at der hentes flere passagerer undervejs på turen. Brugerbetalingen er typisk normal bustakst. Telebussen kan også bruges til lukket kørsel i bestemte tidsrum.</p> <p>I Hovedstadsområdet udføres telebuskørslen pt. af vognmænd på kontrakt efter udbud. Vognmændene tager imod bestillinger og koordinerer kørslen. Hovedstadsområdet betjenes pr. 7. januar 2007 af 16 telebuslinjer. Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke telebus.</p>
VestTur	Det tidligere Vestsjællands Trafikselskab har samlet handicapkørsel og kommunale kørsler under ét bestillingssystem, VestTur. Dette bestillingssystem forventer Movia at tilbyde alle kommuner og regioner til administration af individuelle kørselsordninger. For mere information om VestTur, se: http://www.vesttur.dk/ og http://dedur.dk/ .

4.6 Servicebus

Servicebus	En servicebus er en mindre bus for kunder med et lokalt og særligt transportbehov. Bussen betjener lokale serviceinstitutioner som f.eks. bibliotek, lægehus, plejehjem mv., og har en særlig lav indstigning, så det er lettere at komme på og af. Derudover er chaufføren på bussen ekstra opmærksom på at hjælpe passagererne med at komme sikkert og forsvarligt ind og ud af bussen, ligesom der tages hensyn til særlige behov. Hovedstadsområdet betjenes pr. 1. januar 2007 af 16 servicebuslinjer.
------------	---

Kommuner med en eller flere servicebuslinjer kan skærpe kravene ved visitation, da flere borgere vil være i stand til at benytte den kollektive trafik.

Eksisterende projekter og planer

Der foreligger p.t. ingen konkrete planer i forbindelse med behovsstyret trafik.

Handlingsforslag 2008-2011

Servicebus

I forslag til Strategi 2007 er servicebusser nævnt som et emne der skal arbejdes videre med.

5 Busfremkommelighed og signaler

Når fremkommeligheden på vejene reduceres, går det især ud over busserne, da de skal følge en fast rute, og derfor ikke kan vælge alternative veje, når der opstår kø.

En forringelse af fremkommeligheden medfører længere køretider og dårligere regularitet for busserne. Hvis køreplanen, og dermed korrespondancen til øvrige busser og tog, ikke kan overholdes, vælger mange passagerer bussen fra, til fordel for andre transportformer.

Færre passagerer medfører færre billetindtægter, samtidig med at driftsomkostningerne øges. En lavere hastighed medfører længere køretid, og konsekvensen kan være, at der skal indsættes en ekstra bus for, at kunne opretholde den eksisterende frekvens på linjen. Ellers må frekvensen nedsættes, f.eks. fra 20-minuttersdrift til 30-minuttersdrift, hvilket erfaringsmæssigt medfører et yderligere fald i antallet af passagerer.

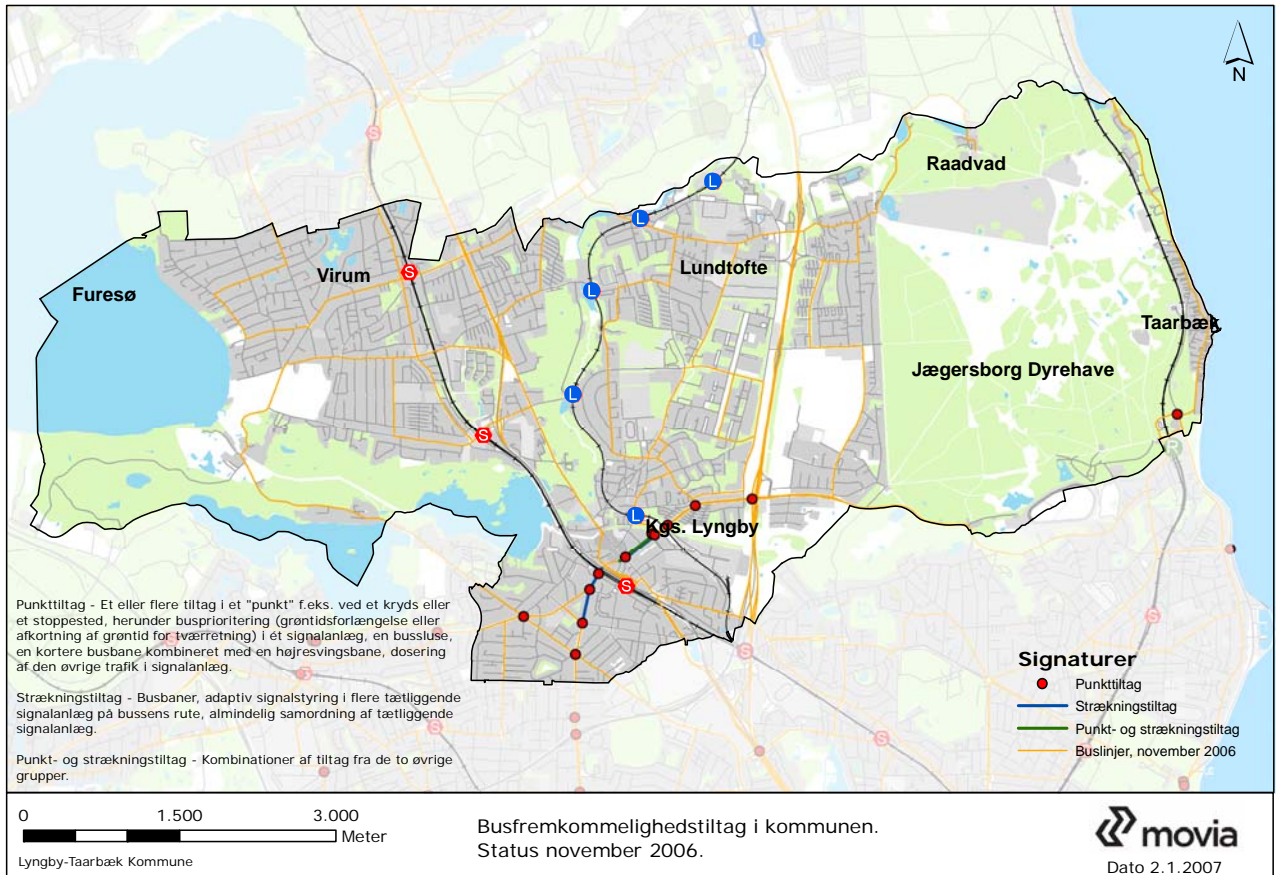
Eksisterende projekter og planer

Ultimo 2006 etablerede Københavns Amt et signalanlæg i krydset Klampenborgvej/ Firskovvej. Krydset blev herved ombygget for at forbedre fremkommeligheden, så der nu er to ligeudgående kørespor og en højresvingsbane mod tidligere ét ligeudgående spor og en svingbane.

Handlingsforslag 2008-2011

I "Trafikplan og projektkatalog for Lyngby Bymidte 2006" er der et projekt omkring forlængelse af venstresvingsbanen på Jægersborgvej ved Lyngby Hovedgade. Venstresvingsbanen fra Jægersborgvej mod Lyngby Hovedgade syd for S-banen er for kort, hvilket bl.a. er til gene for bussernes fremkommelighed. Projektet består i forlængelse af venstresvingsbanen, herunder flytning af en midterhelle samt anskaffelse af nyt styreapparatet til signalet.

Busfremkommeligheden i Lyngby-Taarbæk kan blandt andet optimeres gennem en opgradering af kommunens signalanlæg. Movia vil derfor være i tæt dialog med kommunen, når denne moderniserer kommunale signalanlæg i årene fremover.

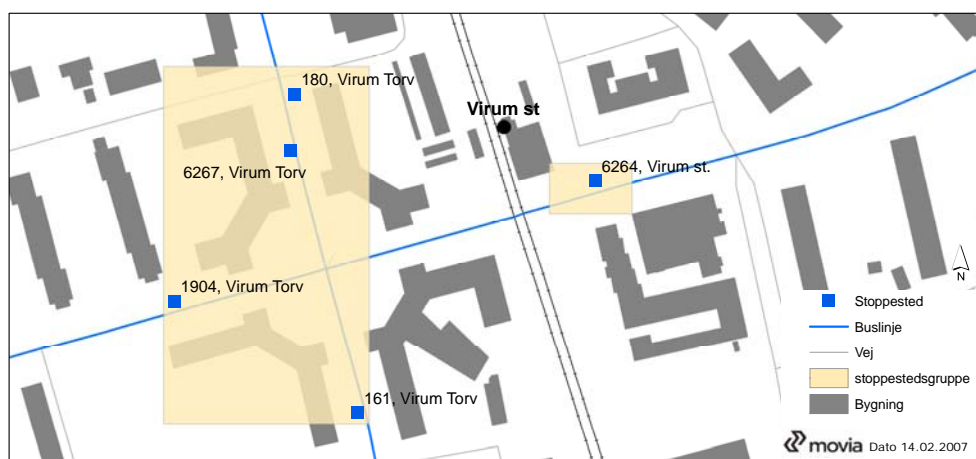


Figur 5.1 Busfremkommelighedstiltag i Lyngby-Taarbæk Kommune.

6 Terminaler og stoppesteder

Passagerernes første møde med den kollektive trafik er stoppestederne, hvorfor de skal markere bustrafikken på en positiv måde. Det er derfor af stor betydning, at stoppestederne er udstyret med gode ventefaciliteter, f.eks. læ, lys, siddepladser, information etc. Movia har udgivet *Bussen holder*, en vejledning til brug for vejmyndigheder ved nybygning eller ombygning af busstoppesteder. Hæftet og andre publikationer kan hentes på www.trafikweb.dk. Stoppesteder kan reklamefinansieres.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der i alt 296 stoppesteder, hvoraf de 2 kun betjenes med natbus. Når passagerernes brug af stoppesteder skal opgøres, samles de parvis eller flere i stoppestedsgrupper, se figur 6.1. En stoppestedsgruppe kan også være en terminal, f.eks. ved Lyngby st.



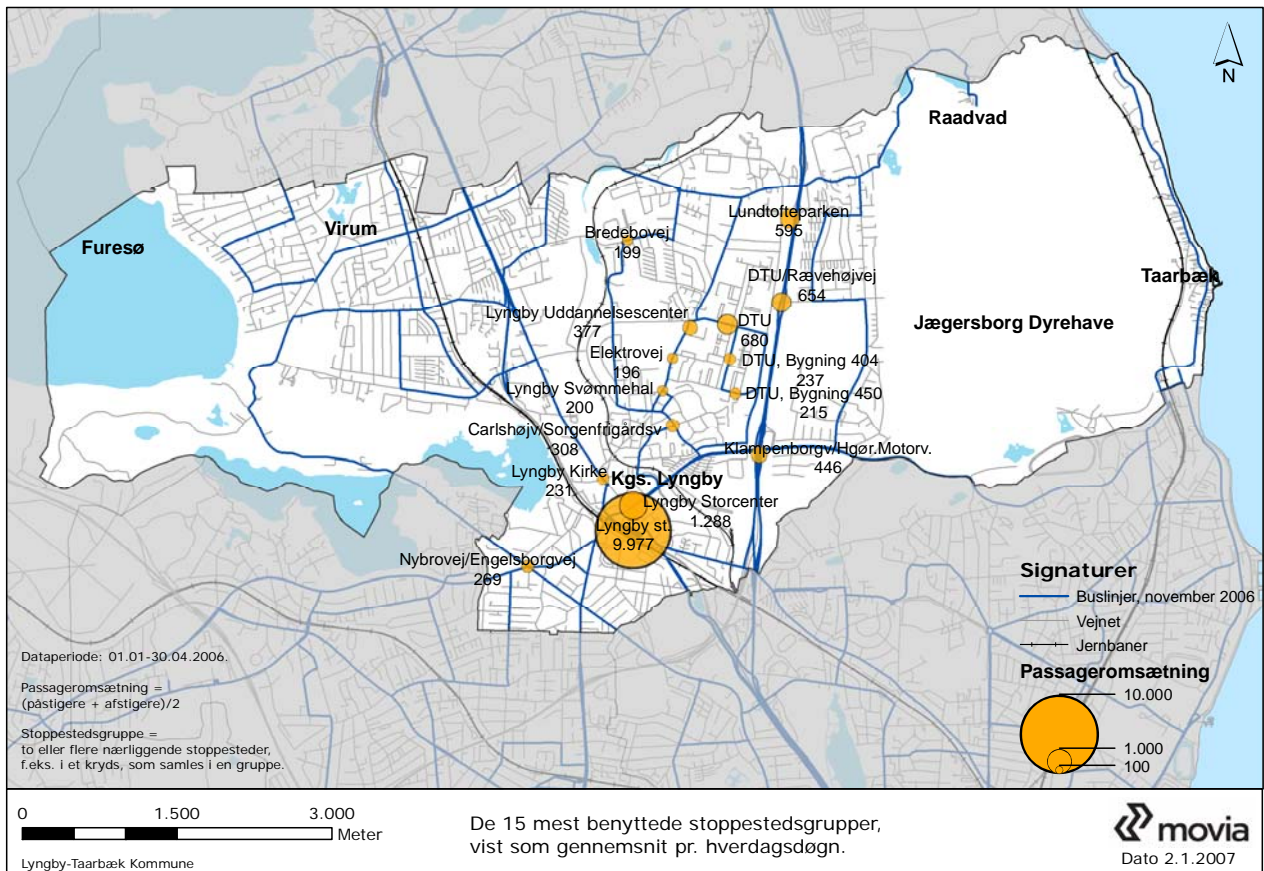
Figur 6.1 Eksempler på stoppesteder, der samles i stoppestedsgrupper.

De mest benyttede stoppestedsgrupper

Stoppestedsgrupper som betjenes af flere linjer, eller giver adgang til tog, er ofte attraktive skiftsteder med stor passageromsætning. Tætbefolkede områder, indkøbscentre, uddannelsessteder og sygehuse er andre lokaliteter med et godt kundegrundlag.

De 15 mest benyttede stoppestedsgrupper i kommunen fremgår af figur 6.2. Den mest benyttede stoppestedsgruppe er ikke overraskende Lyngby st. med næsten 10.000 daglige passagerer. Lyngby st. er et vigtigt knudepunkt med mange togafgange mod København og Holte/Hillerød. Næststørst er Lyngby Storcenter med 1.300 passagerer. Flere af stoppestedsgrupperne ved DTU og LUC er blandt kommunens mest benyttede, og har samlet flere tusind brugere. Stoppestederne langs Helsingørmotorvejen er også med blandt kommunens top 15.

Ved de meget benyttede stoppesteder skal der sikres en ekstra høj standard, med gode ventefaciliteter og information i form af trafik kort mv.



Figur 6.2 De 15 mest benyttede stoppestedsgrupper i Lyngby-Taarbæk Kommune.

6.1 Lyngby st.

Kgs. Lyngby blev udpeget som et regionalt knudepunkt i Regionalplan 1974, og Lyngby st. har også i dag en stor betydning som kollektivt trafikknudepunkt nord for København.

Lyngby st. er Lyngby-Taarbæk Kommunes største station og betjenes af 19 buslinjer, heraf to P-buslinjer og tre S-buslinjer. Tre S-togslinjer giver direkte forbindelse til Holte, Hillerød, København, Høje Taastrup, Hundige og Køge, med i alt 24 afgang pr. time i myldretiden.

De tre S-buslinjer 200S, 300S og 400S, giver hurtige forbindelser til stationer på andre banelinjer og andre trafikale knudepunkter, f.eks. Gladsaxe Trafikplads. Flere af de almindelige buslinjer kører også langt uden for kommunen og giver forbindelse til f.eks. Klampenborg st. og Rødovre.

Eksisterende projekter og planer

Jernbanepladsen	Den sydlige del af jernbanepladsen er blevet udvidet med nye cykelstier og et nyt busstoppested til linje 169 og 179.
Nesas kabellægning	I 2007 standser linje 184 ikke på Lyngby Hovedgade pga. NESAs arbejde med jordlægning af lysledningerne over Hovedgaden. Kommunen har i den forbindelse drøftet muligheden for midlertidigt at flytte linje 184 stoppested på Jernbanepladsen, til en placering tættere på Lyngby Hovedgade. Movia vurderer dog at omfanget og udgiften til bl.a. kundeinformation og lign. er for omfattende for midlertidige omrokeringer.

Handlingsforslag 2008-2011

Løbende vurderinger	Der skal løbende foretages vurderinger af bussernes indbyrdes placering, så der tages størst mulige hensyn til skiftemønstre og passagerbevægelser, samt bussernes indbyrdes fremkommelighed.
---------------------	---

6.2 Passagerinformation ved større skiftepunkter

Henvisningsskilte kan være en stor hjælp for buskunderne ved visse skiftestoppesteder. Der kan være korrespondancer, som ikke lige kan ses fra stationen eller busstoppestedet, eller store vejkryds hvor det kan være svært at orientere sig for rejsende som ikke kommer der dagligt, f.eks. Klampenborgvej ved Helsingørmotorvejen. Der kan også være stoppesteder som er svære at se fra vejen, som f.eks. motorvejsstoppestederne ved Rævehøjvej (DTU) og Lundtofteparken (Vejporten)

Eksisterende projekter og planer

Informationer	I foråret 2007 opsættes tre nye digitale informationsskilte i form af store fladskærme i lysvægge på Jernbanepladsen.
---------------	---

6.3 Stoppesteder

Kravene til udstyret på de enkelte stoppesteder tager udgangspunkt i antallet af passagerer, som benytter stoppestederne. Herudover skal adgangsforholdene til stoppestederne vurderes, med speciel hensyntagen til dårligt gående og barnevogne.

Eksisterende projekter og planer

Der foreligger ingen konkrete planer vedrørende stoppestedforholdene i Lyngby-Taarbæk Kommune.

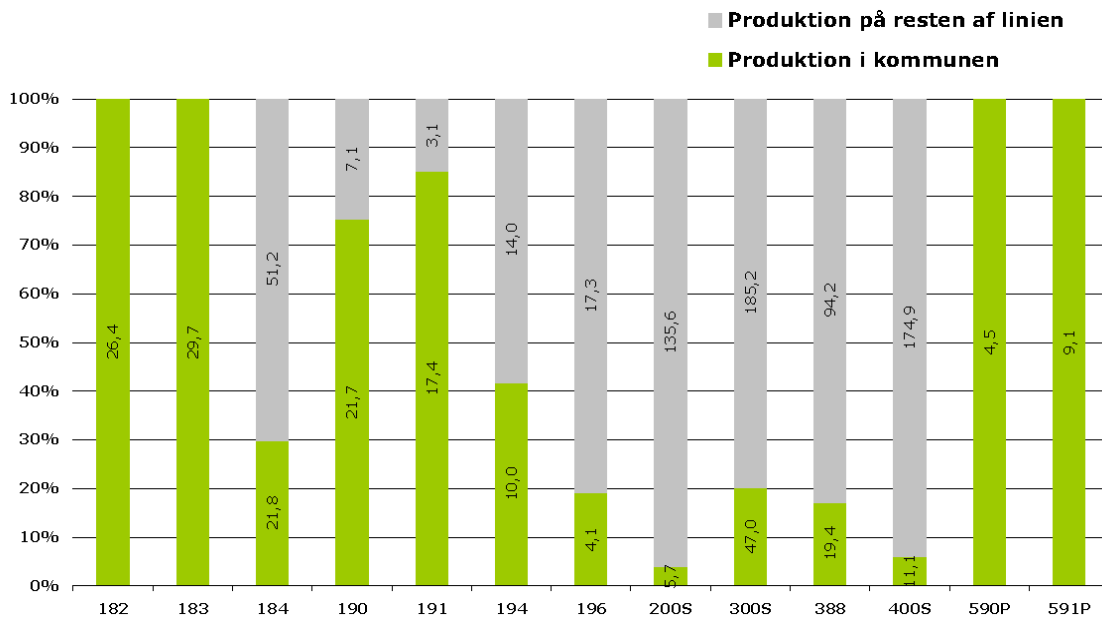
Handlingsforslag 2008-2011

Gennemgang af stoppesteder	Lyngby-Taarbæk Kommune vil gennemgå de mest benyttede stoppesteder i kommunen, med henblik på at vurdere, om der er behov for bl.a. ekstra inventar, overdækket cykelparkering mv.
----------------------------	--

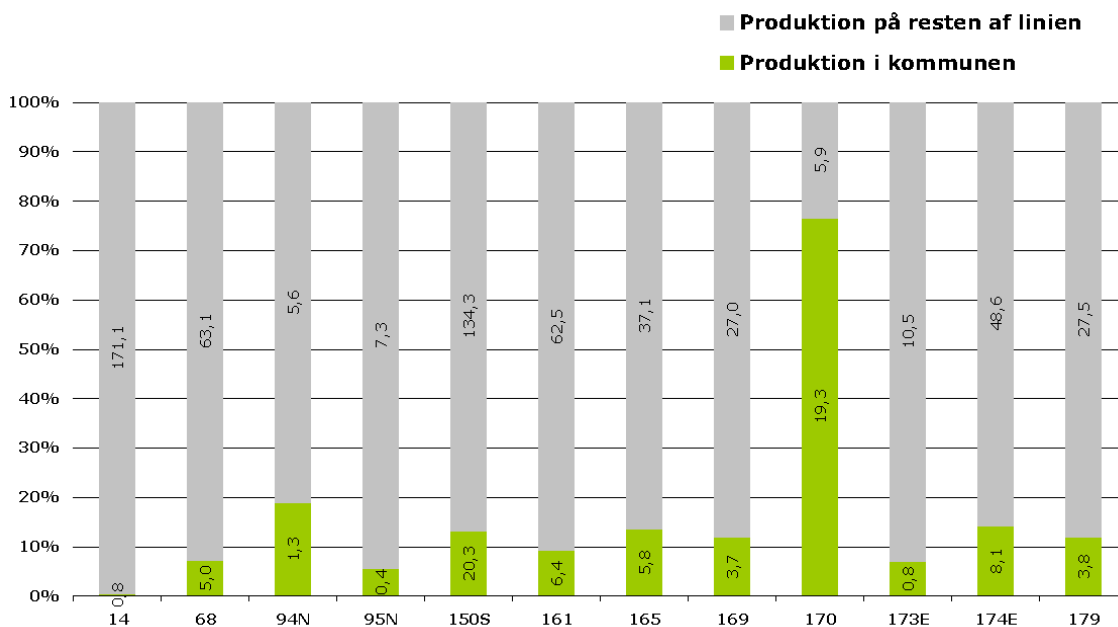
7 Økonomi

Dette afsnit omhandler finansieringen og rentabiliteten af buslinjerne i Lyngby-Taarbæk Kommune.

- Lov om trafikskaber** Ifølge loven om trafikskaber har kommunerne fra 1. januar 2007 det økonomiske ansvar for busdriften. Dette gælder både den rutebundne, den behovsstyrede (f.eks. telebus eller Vesttur) og den individuelle befordring af borgere med funktionsnedsættelse. Det bliver således kommunerne, der skal dække nettodriftilskuddet og i nogle tilfælde have del i driftsoverskuddet. Omkostninger til de lokale rutebundne buslinjer, der kører internt i kommunen, dækkes udelukkende af kommunen.
- Omkostningerne til dækning af nettodriftsunderskuddet af de 6 linjer med regional karakter, så som visse S-buslinjer, dækkes af Regionerne. Nettodriftsunderskuddet og anlægstilskuddet til lokalbanerne finansieres ligeledes af Regionerne. Driften af Movia med bl.a. fællesudgifter til administration, Rejsekort projektet mv. dækkes også af Regionerne.
- Fordelingen af omkostningerne for busdriften** Omkostninger til de rutebundne lokale buslinjer, der går på tværs af flere kommuner, fordeles mellem de kommuner, som buslinjen kører igennem. Omkostningerne fordeles ud fra hvor stor en produktion der er indenfor hver af de kommuner buslinjen kører igennem og efter pendlingsmønstret. Produktionen er opgjort for samtlige linjer i Movias område, og er opgjort i antallet af vogntimer for hver af kommunerne, som buslinjerne betjener. Movia har udviklet en fordelingsnøgle, der foreskriver, at 90 % af omkostningerne fordeles efter antallet af vogntimer og de resterende 10 % fordeles efter pendlingsmønstret.
- Buslinjer og produktion** Lyngby-Taarbæk Kommune betjenes af 24 buslinjer, hvoraf to er regionale linjer. Størstedelen af kommunens buslinjer kører i flere kommuner end Lyngby-Taarbæk. Omkostningerne til disse buslinjer skal således fordeles mellem alle de kommuner, som busserne kører i. Nedenstående figurer kan give et indblik i buslinjernes produktion fordelt på Lyngby-Taarbæk Kommune og den andel, der udføres i andre kommuner.



Figur 7.1 Kommunens andel af produktion på de enkelte linjer.



Figur 7.2 Kommunens andel af produktion på de enkelte linjer.

Det ses af de to figurer, at Lyngby-Taarbæk Kommune kun har 4 buslinjer som ikke overskrider kommunegrænsen: linje 182, 183, 590P og 591P.

Finansiering og rentabilitet.

Finansieringen af buslinjerne sker via driftstilskuddet til dækning af linjernes nettodriftsunderskud. Dette opgøres på baggrund af linjens samlede udgifter og indtægter. Derudover vægtes pendlingsmønsteret mellem de kommuner, som buslinjen kører i.

Produktion	<p>Produktion kan opgøres i enten vogntimer eller køreplantimer. Opgjort på køreplantimer er den et udtryk for den tid, hvor bussen er tilgængelig for passagererne og dermed betjener linjen. I Movias kontrakt med entreprenørerne afregnes der for vogntimer, som er den tid, hvor bussen betjener linjen inklusiv pauser, omskiltning mv. ved endestation.</p> <p>Produktion opgjort på baggrund af vogntimer vil således altid være højere end produktion opgjort på baggrund af køreplantimer. De tidligere viste figur 3.4 og figur 3.5, hvor produktionen er opgjort på køreplantimer, er således ikke direkte sammenlignelige med omkostningerne til de forskellige linjer, da der jf. afregningsformen skal betales for vogntimerne.</p>
Linjens udgifter	<p>Linjens udgifter er betaling til entreprenørerne for at køre busserne. Udgifterne omfatter også rutespecifikke omkostninger, der dækker vedligeholdelse af stoppesteder, kommunikationssystemer, vedligeholdelse af chaufførlokaler mv.</p>
Linjens indtægter	<p>Linjens indtægter er indtægter fra opkrævning af rejsehjemmel fra billetter og kort på hele linjen.</p>
Selvfinansieringsgrad	<p>Linjens selvfinansieringsgrad er et udtryk for, i hvilken grad indtægterne modsvarer udgifterne. Langt de fleste buslinjer har en selvfinansieringsgrad under 100 % og kræver derfor tilskud til driften.</p>
Driftsøkonomi og rentabilitet	<p>I nedenstående tabel ses driftsøkonomi og rentabilitet for de buslinjer i Lyngby-Taarbæk Kommune, som kommunen skal medfinansiere. Kommunens andel af driftsunderskuddet er beregnet i yderste højre kolonne. På en typisk hverdag benytter 21.742 passagerer buslinjerne i kommunen. Den nederste del af tabellen viser omkostningerne ved den behovsstyrede trafik og den individuelle befordring af borgere med funktionsnedsættelse. Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke behovsstyret trafik i deres servicetilbud. I kommunens servicetilbud med individuel befordring af borgere med funktionsnedsættelse, er der budgetteret med 536 visiterede borgere.</p>
Driftsunderskud	<p>I tabel 7.1 ses, at nettodriftsunderskuddet for buslinjer, der kører i Lyngby-Taarbæk Kommune er varierende. Det budgetterede driftsunderskud i 2007, for buslinjerne i den rutebundne trafik er for Lyngby-Taarbæk Kommune 18,61 mio. kr. Det samlede driftsunderskud for den individuelt orienterede befordring af borgere med funktionsnedsættelse er 3,40 mio. kr. De samlede udgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune er således i 2007 budgetteret til 22,01 mio. kr.</p> <p>Bemærk at linje 353 ikke indgår i det viste budget, da linjens nye rute ikke var fastlagt på udarbejdelsestidspunktet.</p>

Tabel 7.1 Tværkommunalt finansierede buslinjer i kommunen, budget 2007.

Linje	Indtægter i mio. kr.	Udgifter i mio. kr.	Driftsunderskud i mio. kr.	Selvfinansieringsgrad	Andel af linjens samlede driftsunderskud	Andel af linjens driftsunderskud i mio. kr.
Alle kommuners andel					Lyngby-Taarbæk Kommunes andel	
Rutebunden trafik						
14	21,28	34,35	13,07	62 %	2 %	0,20
150S	29,68	34,30	4,63	87 %	12 %	0,56
161	5,34	13,23	7,89	40 %	11 %	0,89
165	3,20	7,87	4,67	41 %	15 %	0,69
169	2,79	5,23	2,44	53 %	17 %	0,42
170	2,27	4,46	2,19	51 %	72 %	1,58
173E	2,77	3,16	0,40	87 %	8 %	0,03
174E	Nedlagt efterår 2006					
179	2,71	5,27	2,56	51 %	17 %	0,44
182	2,30	4,85	2,55	47 %	100 %	2,55
183	2,53	5,68	3,15	44 %	100 %	3,15
184	11,70	14,36	2,66	81 %	29 %	0,77
190	2,84	5,72	2,88	50 %	72 %	2,08
191	5,23	4,37	-0,86	120 %	48 %	-0,42
194	2,63	5,00	2,38	52 %	41 %	0,98
196	2,56	4,32	1,76	59 %	36 %	0,64
200S	25,45	29,20	3,74	87 %	5 %	0,19
300S	Finansieres af Regionerne					
388	10,79	21,68	10,89	50 %	17 %	1,86
400S	Finansieres af Regionerne					
590P	0,50	1,00	0,51	49 %	100 %	0,51
591P	0,59	1,63	1,04	36 %	100 %	1,04
68	6,55	12,70	6,15	52 %	8 %	0,48
94N	2,22	1,97	-0,25	113 %	15 %	-0,04
95N	1,71	1,81	0,10	95 %	8 %	0,01
Udgifter i alt for den rutebundne trafik i mio. kr.						18,61
Behovsstyret trafik og individuel befording						
Behovsstyret trafik						
Individuel befording af borgere						3,40
Udgifter i alt til den behovsstyrede trafik og individuelle befording						3,40
Udgifter i alt for Lyngby-Taarbæk Kommune						22,01

Selvfinansieringsgrad i Lyngby-Taarbæk Kommune

I tabellen ses, at selvfinansieringsgraden for de buslinjer, som bl.a. betjener Lyngby-Taarbæk Kommune, ligger mellem 36-120 %. Linje 183 har behov for det største driftstilskud i form af 3,15 mio. kr. og linje 191 har et driftsoverskud på 0,42 mio. kr. Den gennemsnitlige selvfinansieringsgrad for de buslinjer der bl.a. betjener Lyngby-Taarbæk Kommune ligger på 64 %. Til sammenligning ligger gennemsnittet for buslinjer med lokal karakter i Hovedstadsområdet på 58 %.

8 Sammenfatning af handlingsforslag

Lyngby-Taarbæk Kommune er i realiteten fuldt udbygget, hvorfor der på nuværende tidspunkt ikke er nogle konkrete planer for ændring af den kollektive trafik. Aktiviteterne vil derfor i årene 2008 – 2011 være koncentreret om følgende:

- Der skal sikres god korrespondance mellem bus og tog ved de stationer der ligger indenfor kommunegrænsen. Tilpasning af køreplanen gennemføres som udgangspunkt af Movia og kommunen informeres om væsentlige ændringer i korrespondancen. Førstkommende køreplansskift for S-tog er september 2007.
- Der skal arbejdes videre med indførelse af en servicebus.
- Busprioriteringsprojekt på Jægersborgvej – forlængelse af venstresvingsbane på Jægersborgvej ved Lyngby Hovedgade.
- Gennemgang af de mest benyttede stoppesteder i kommunen, med henblik på at vurdere, om der er behov for bl.a. ekstra inventar, overdækket cykelparkering mv.

