

Fra: Mads Lund Larsen [<mailto:MLL@moviatrafik.dk>]
Sendt: 4. juni 2008 14:29
Til: Jesper Thinghuus; dnp@trm.dk
Cc: Johannes Sloth; Per Gellert
Emne: Pilotforsøg med Direkte busser-THECA 291148

Til medlemmerne af folketingets trafikudvalg og transportministeren

Til orientering fremsendes et statusnotat om Movias forsøg med Direkte busser i forlængelse af drøftelserne herom under trafikudvalgets besøg hos Movia den 7. februar 2008.

Venlig hilsen

Mads Lund Larsen
Bestyrelsessekretær
Trafikselskabet Movia
Telefon direkte: 3613 1505
mll@moviatrafik.dk

Pilotforsøg med Direkte busser



Udarbejdet af
Trafikselskabet Movia
FOU

Udgivet af
Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00
www.movia.dk

Indhold:

1.	Resume	3
2.	Visionen	4
3.	Konceptet.....	4
4.	Hvad kan det Direkte busnet løse?	6
5.	Pilotforsøg med to Direkte buslinjer	6
6.	Driftsøkonomi.....	8
7.	Anlægsudgift.....	8
8.	Tidsplan	9
9.	Evaluering.....	9
BILAG.....		10
Bilag 1: Materiel og faciliteter.....		11
Bilag 2: Forsøgslinjer syd: Nykøbing F - Ballerup og Stege - Ballerup.....		13
Bilag 3: Forsøgslinjer nord: Fredensborg - København og Humlebæk - København		15

1. Resume

Trængslen på vejnettet omkring København og prognoserne for dens fortsatte vækst kalder på løsninger, som kan flytte noget af trafikken over i de kollektive transportmidler. Her spiller banerne en central rolle i de store korridorer, hvor mange personer skal flyttes samtidig. Imidlertid er kapaciteten mange steder opbrugt i myldretiderne og en væsentlig forøgelse af kapaciteten tager op mod 10 år at gennemføre.

Movia foreslår derfor, at der etableres et netværk af såkaldt Direkte busser, som kører fra hele Sjælland ind mod Hovedstadsområdet. Dels for at sikre et større udbud af kollektiv trafik og dels for at sikre en større fladedækning end togløsningerne kan tilbyde. Busserne kører hyppigt, med få stop og høj komfort. Der etableres mulighed for at arbejde i bussen, så transporttiden kan konverteres til arbejdstid, hvis man ønsker det. Kapacitetsberegninger på Køge Bugt motorvejen viser, at Direkte busserne kan opsluge den forventede vækst i biltrafikken de næste ca. 10 år ved en løbende forøgelse af driftshyppigheden.

For at gøre busserne mere attraktive og konkurrencedygtige foreslås det, at de får lov til at køre i motorvejens nødspor og dermed køre udenom de lange bilkøer. Dette er et centralt element i forslaget. Nødsporene er imidlertid ikke dimensioneret til sådan kørsel og kræver de fleste steder en udvidelse og forstærkning, som også vil tage tid at gennemføre.

Det er imidlertid vigtigt at komme hurtigt i gang med at gøre noget ved trængslen. Der foreslås derfor en tre-trins model for etablering af et Direkte busnet:

1. Et pilotprojekt med to Direkte buslinjer. Der etableres fremkommelighedstiltag, hvor det er muligt, men egentlig nødsporskørsel kan ikke nås.
2. Parallelt med fase 1 er udbygning af nødsporene påbegyndt, og i fase 2 tages disse i brug efterhånden som de færdiggøres.
3. Vurdering af pilotprojektet og plan for etablering af yderligere Direkte buslinjer.

Fase 1 bliver således ikke "ideal-situationen", og derfor planlægges bl.a. med målpunkter i Københavns Vestegn, som i dag er dårligt betjent med kollektiv trafik fra bl.a. Sydsjælland. Når nødsporene er færdige for bussen, suppleres med busbetjening ind mod det centrale København, som er målpunktet for mange pendlere fra Sjælland.

Det er vanskeligt at vurdere passagerpotentialet for et sådant nyt produkt, men både i Oslo og Stockholm har de tilsvarende busser været en succes. Det er forventningen at nettet på sigt kan være stort set selvfinansierende på driften, men i forbindelse med et forsøg og uden kørsel i nødsporene, må der forventes en indkørringsperiode, hvor der er driftsunderskud. Et tre-årigt pilotprojekt forventes at koste maksimalt 50 mio. kr. som foreslås dækket via en underskudsgaranti. Hertil kommer udgifter til anlæg - både de kortsigtede fremkommelighedstiltag og de mere langsigtede opgraderinger af nødsporene. Her arbejdes på et fælles indspil med Vejdirektoratet, som kan indgå i efterårets diskussioner om investeringer i transportsektoren.

Så snart der foreligger grønt lys for finansieringen af et pilotprojekt, kan de første busser starte ca. 16 måneder senere. Inden da skal der gennemføres et EU-udbud, indkøbes materiel og ansættes personale. Det vil desuden være nødvendigt med en betydelig informations og markedsføringsindsats. Tidspunktet for idriftsættelse kunne i øvrigt være sammenfaldende med Klimakonferencen i København i 2009, hvor det bl.a. forventes, at en del af deltagerne skal bo på hoteller udenfor København.

2. Visionen

Trængslen stiger. I dag anvendes mere end 120.000 timer dagligt – svarende til 16.000 fuldtidsstillinger årligt - i en motorvejskø omkring København, og dette tal vil stige voldsomt fremover. Infrastrukturkommissionen forudsiger en vækst i biltrafikken på 70-90 % frem til 2030, hvis ikke den kollektive trafik løser en større del af transportopgaven.

En baneudbygning er den rigtige måde at forbedre den kollektive trafikbetjening for pendlerne til Hovedstaden. Problemet er, at det tager ca. 10 år fra beslutningen er taget, til de første passagerer kan stige på toget. Til den tid vil biltrafikken være steget med yderligere 30 %. Desuden giver banen alene en betjening af de største korridorer, men ikke samme fladedækning som et bussystem kan give.

Der er behov for tiltag her og nu, der kan være med til at dæmme op for den stigende trængsel, og der er behov for at tænke i en bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur. Derfor foreslår vi, at der etableres et højklasset busnet, der kan være med til at opsluge stigningen i biltrafikken indtil baneudbygningerne er en realitet. Beregninger på Køge Bugt motorvejen viser, at en højklasset buslinje her vil kunne opnå en kapacitet der svarer til de næste 10 års prognosticerede vækst i biltrafikken.

Et busnet for pendlere er billigt i drift, hurtigt at realisere og giver en fleksibel betjening.

3. Konceptet

Direktebusserne er et net af højklassede busser, der forbinder Sjælland og Hovedstadsregionen. Der er tale om langdistancebusser, der kører direkte mellem de største byer på Sjælland og med få stop undervejs.

Busserne kører på motorveje og overordnede veje for at sikre en høj rejsehastighed. På de motorvejsstrækninger, hvor der i dag er kø, skal Direkte busserne kunne benytte nødsporene til at overhale bilkøerne inden om. Det er en løsning, der i dag anvendes i bl.a. Norge og Sverige med stor succes.

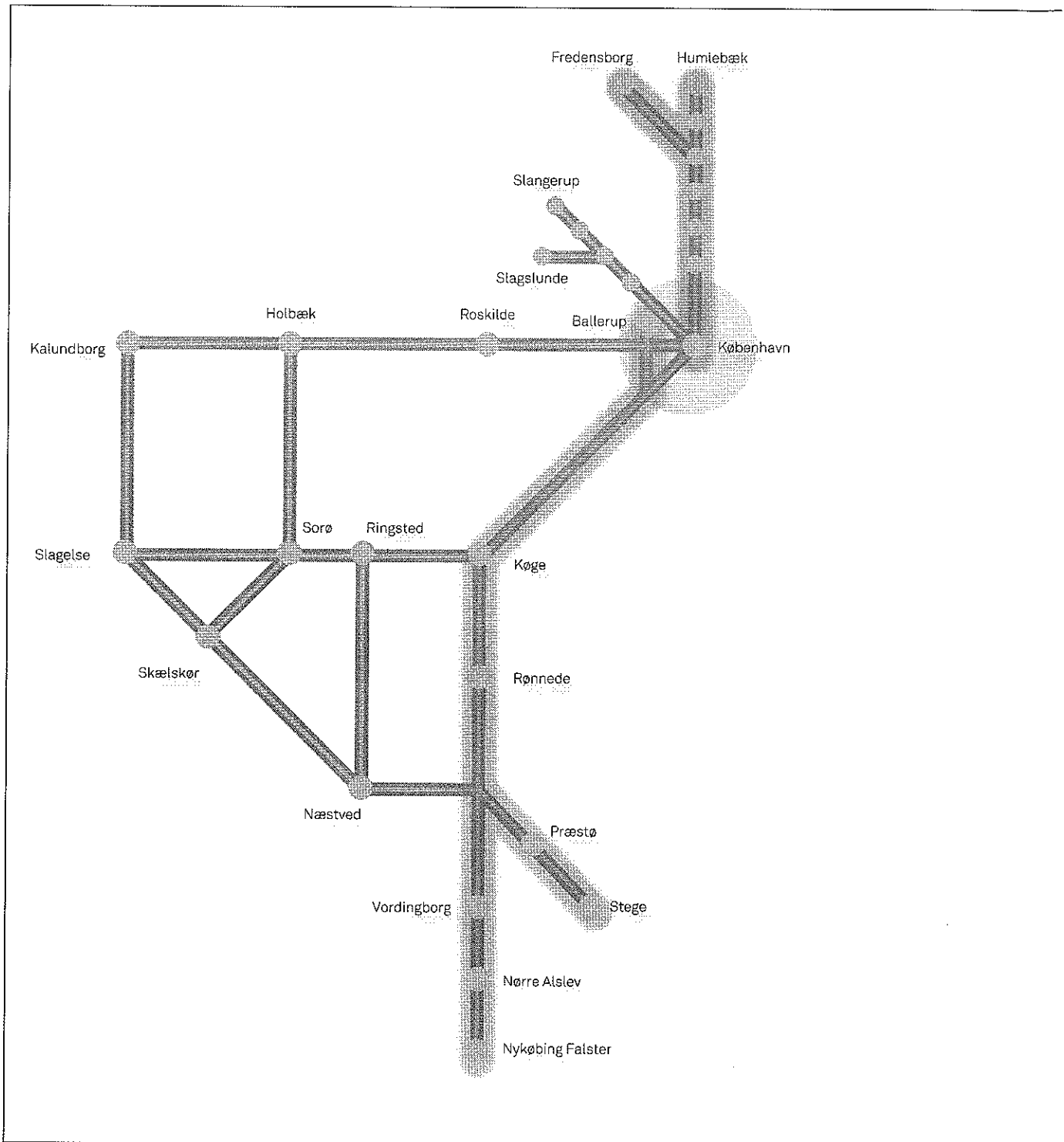
Analysen af rejsemønstrene på Sjælland viser, at en meget stor del af pendlingsrejserne foregår til og fra det centrale København. Men hvis Direkte bussen skal være konkurrencedygtig i forhold til bilen, kræver det mulighed for at overhale motorvejskøerne, hvilket både tidsmæssigt og psykologisk vil have en stor effekt. Indtil kørsel i nødsporene bliver muligt, bør Direkte busserne især betjene relationer der i dag har dårlige kollektive forbindelser. Det gælder især fra Sydsjælland til Københavns Vestegn. Men også her, vil kørsel i nødsporene give den kollektive trafik en yderligere fordel.

Direkte busserne kører hele dagen, med en frekvens der gør det enkelt at planlægge ud fra. Da målgruppen især er arbejdstagere og studerende, vil myldretidsfrekvensen være minimum halvtimes drift, men for nogle af linjerne op til 8 afgang i timen. Busserne er også et tilbud i fritidstrafikken og der er mulighed for at komme hjem, selv når man arbejder sent.

Der vil være mulighed for effektive skift mellem Direkte bussen og den øvrige trafik – dels via Parker & Rejs anlæg langs motorvejene, og dels via forbindelser til S-tog og regionaltoget.

Direkte busserne indgår i det fælles billetsystem, så kunderne kan benytte både bussen og toget afhængig af, hvad der passer bedst. Der planlægges også et system med pladsgaranti, som yderligere skal gøre det attraktivt at benytte Direkte bussen.

Luksusbusser med komfortable sæder, trådløst Internet og plads til en bærbar computer vil give passagererne en positiv rejseoplevelse og mulighed for at starte arbejdsdagen allerede i bussen. Herved bliver en ellers uproduktiv transporttid til en del af arbejdstiden, i stedet for et "træk" på værdifuld fritid.



Figur: Kort over det samlede Direkte busnet med markering af de 2 foreslåede forsøgsstrækninger

Det samlede Direkte busnet omfatter 12 linjer med et forventet passagertal på ca. 6 mio. kunder om året.

4. Hvad kan det Direkte busnet løse?

Direkte busnettet er et fleksibelt system, der løbende kan tilpasses efterhånden som behovet ændrer sig. Hvis efterspørgslen viser sig at være større end forventet, kan der nemt indsættes ekstra busser, eller frekvensen kan øges.

Kapaciteten i det skitserede busnet vil uden problemer kunne øges til en størrelse, hvor det vil kunne opsluge trafikvæksten på de centrale indfaldsveje de næste 10 år.

Eksempel: Køge Bugt Motorvejen

10 min. drift på Direkte bussen = 360 pass/spidstime svarende til 2 års forventet biltrafikvækst

5 min. drift på Direkte bussen = 720 pass/spidstime svarende til 4 års forventet biltrafikvækst

2 min. drift på Direkte bussen = 1.800 pass/spidstime svarende til 10 års forventet biltrafikvækst

5. Pilotforsøg med to Direkte buslinjer

Vi kan ikke forvente at kunne køre i nødspor på alle strækninger fra dag et, da der ligger en forudgående projekterings- og anlægsfase. Derfor foreslår vi at starte med Direkte buslinjer i 2 korridorer, hvor der er:

- Store pendlerstrømme
- Områder uden banebetjening
- Mulighed for rejsetidsbesparelser i forhold til den nuværende kollektive trafikbetjening

Linjerne er herudover også lidt forskellige, og vi får afprøvet konceptet i to typer områder med forskellige distancer og befolkningstæthed.

De 2 korridorer er:

- **Fra syd: Nykøbing F/Stege – Ballerup** (markeret med grønt på kortet)
- **Fra nord: Fredensborg/Humblebæk – København** (markeret med blå på kortet)

Buslinjen fra syd

Med den Direkte buslinje fra syd etableres nye, direkte forbindelser fra Nykøbing F, Stege og Præstø til Køgeområdet (Ølby st.) og til Københavns vestegn, hvor der er store arbejdspladskoncentrationer i bl.a. Glostrup, Herlev og Ballerup.

Linjen vil desuden give en rejsetidsbesparelse på op til 15-20 min fra Køge/Ølby til Københavns Vestegn – afhængigt af slutdestination.

Passagerer der rejser til Københavns centrum vil kunne skifte til S-toget på Ølby st.

Et meget stort antal daglige pendlere bor tæt på korridoren i fx Vordingborg, Fakse, Rønnede og Næstved. De vil med fordel kunne sætte bilen ved en af de eksisterende samkørselspladser og starte arbejdsdagen i busen.

Foreslået driftsomfang, mandag - fredag:

Myldretid	Dagtimer	Aftentimer
3 afg/time fra Nykøbing F 3 afg/time fra Stege	1 afg/time fra Nykøbing F 1 afg/time fra Stege	1 afg/time fra Nykøbing F 1 afg/time fra Stege

Med denne betjening bliver der 10-min drift i myldretiden på strækningen fra Rønnede til Københavns Vestegn. Se bilag for nærmere gennemgang af linjeføring, køreplan mv.

Den Direkte bus fra syd forventes at få ca. 790.000 påstigere/år.

Buslinjen fra nord

Den nordlige buslinje betjener en kortere stækning end den sydlige linje, men betjener til gengæld et opland med massive pendlerstrømme til/fra København.

Fra Fredensborg-området vil den nye linje give væsentlige rejsetidsbesparelser både til Nærum/Lyngby og til Københavns Centrum (på op til 20 min. afhængigt af start- og slutdestination). Fra Humlebæk og Nivå skabes en ny, direkte forbindelse fra til Nærum og Lyngby og videre til København med rejsetidsbesparelser til især Kokkedal, Nærum og Lyngby på ca. 10 min.

Herudover forbedrer linjen forholdene for de pendlere, der i dag rejser ud af byen til fx DTU og til forskerparken i Hørsholm.

Det vil være muligt at skifte til/fra buslinjen på Humlebæk st., Nærum st., Ryparken st. og Nørreport st.

Direkte bussen kører med 15 min. drift fra hver af de 2 grene. Syd for Hørsholm kører i forvejen linje 150S, og derfor opnås her en intensitet på ca. 20 busser i myldretiden, svarende til 3 minutters drift, hvilket virkelig giver mulighed for at afprøve, om massiv kollektiv satsning virker.

Foreslået driftsomfang, mandag - fredag:

Myldretid	Dagtimer	Aftentimer
4 afg/time fra Fredensborg 4 afg/time fra Humlebæk	2 afg/time fra Fredensborg 2 afg/time fra Humlebæk	2 afg/time fra Fredensborg 2 afg/time fra Humlebæk

Se bilag for nærmere gennemgang af linjeføring, køreplan mv.

Linjen forventes at have ca. 1.660.000 påstigere/år.

6. Driftsøkonomi

Vi forventer, at Direkte busnettet på sigt vil være stort set selvfinansierende. Der vil dog være en indkøringsperiode, indtil et nyt rejsemønster har indfundet sig, ligesom rejsetiden først vil være optimal efter et par år, når der er skabt mulighed for at køre i nødsporene.

Der er derfor behov for en underskudsgaranti i en forsøgsperiode på eksempelvis 3 år.

Forventet økonomi:

Korridor	Forventet passagertal*	Forventet driftsudgift	Forventet indtægt	Maksimalt driftstilskud
Syd	790.000 pass./år	57 mio. kr./år	43 mio. kr./år	14 mio. kr./år
Nord	1.660.000 pass./år	33 mio. kr./år	31 mio. kr./år	2 mio. kr./år

*: Beregningen er foretaget ud fra en betragtning om, at systemet vil kunne tiltrække 10 % af pendlerne, 25 % af de studerende på de længerevarende uddannelser samt et antal fritidsrejser.

Med de anvendte forudsætninger fås en driftsøkonomi som udviser et årligt underskud på henholdsvis 14 og 2 mio. kr. Dette tal vurderes at være et absolut maksimalt tilskudsbehov, og i praksis vil det være muligt at justere tilbuddet så det passer med efterspørgslen, eller betjene relationer med flere passagerer.

Beregningen af forventet passagertal er forholdsvis forsigtig, da der i forudsætningerne ikke er medregnet rejssende, der bor udenfor korridoren og skifter til bussen ved et af Parker & Rejs-anlæggene. Lokale rejser (mellem f.eks. Herlev og Ballerup) er heller ikke medregnet. Samlet indebærer det, at passagertallet kan være undervurderet, hvilket vil forbedre driftsøkonomien. Det er imidlertid noget, som pilotforsøget skal være med til at afklare.

Det maksimale forventede driftsunderskud til at afprøve og indkøre Direkte buskonceptet i et 3-årigt pilotforsøg vil være **50 mio. kr.**, som foreslås finansieret ved hjælp af en underskudsgaranti.

7. Anlægsudgift

På grund af nødsporenes nuværende tilstand vil det ikke være muligt at anvende disse fra forsøgets start.

I øjeblikket vurderes muligheden for at forbedre fremkommeligheden for de Direkte busser ved hjælp af mindre, lokale initiativer, der kan etableres på kort sigt. På længere sigt vil en udbygning/befæstning af nødsporene dog kunne give busserne en betydelig rejsetidsfordel på de centrale strækninger. Herudover skal der foretages en vurdering af behovet for at anlægge nye/udvide eksisterende Parker & Rejs anlæg.

Ønsker til fremkommelighedsforbedrende anlægsarbejder vil fremgå af en indstilling til den statslige investeringsplan, som udarbejdes sammen med Vejdirektoratet.

8. Tidsplan

Et forsøg med Direktebusser vil kunne sættes i gang inden for ca. 1 år efter at finansieringen er på plads – sandsynligvis ultimo 2009. Dette er i øvrigt sammenfaldende med FN's klimakonference i København, hvor et sådant initiativ ville kunne indtænkes.

Tentativ tidsplan:

- Statslig beslutning om underskudsgaranti til driften måned 0-3
- Detailplanlægning af driften måned 0-4
- EU-Udbud måned 4-8
- Operatør indkøb af busser og ansættelser måned 8-15
- Driftsstart måned 16

Parallelt med ovennævnte aktiviteter igangsættes arbejdet med udbygning af nødsporene og andre fremkommelighedstiltag.

9. Evaluering

Da der er tale om et forsøgsprojekt, vil der være behov for at følge passagerudviklingen løbende og foretage en større evaluering efter ca. 1½ års og 2½ drift. Her vil det være naturligt at vurdere følgende forhold med henblik på en eventuel justering/omlægning/udvidelse af driften:

- Passagertal
- Rejsemønsteranalyse (start- og slutdestination)
- Skift til/fra bil og anden kollektiv trafik
- Passagertilfredshed
- Økonomi
- Etablering af nye linjer
- Behov for yderligere fremkommelighedstiltag

BILAG

Bilag 1: Materiel og faciliteter

Direkte busser er luksusturistbusser med plads til min. 50-54 siddende passagerer, afhængig af bussens indretning. Udover at Direkte busser er hurtige og komfortable, giver Direkte busser passagererne mulighed for at bruge rejsetiden til at arbejde, restituere eller følge med i dagens nyheder. Dermed vil rejsetiden opfattes som attraktiv for passagererne.

Der er mulighed for at tilbyde trådløst Internet i busserne, således at dagens mails eller nyheder kan tjekkes. Dermed vil arbejdsdagen kunne påbegyndes allerede i bussen, således at transporten benyttes til arbejde, hvorfor rejsetiden bliver attraktiv. Der er flere muligheder i forbindelse med etablering af trådløst Internet. Herunder:

- WIMAX, der er trådløst Internet med bredbåndshastigheder
- 3G mobilnet, der giver adgang til Internettet via mobilenheder
- Hotspots, som er benyttet i enkelte DSB tog mellem Korsør og København.

Både Fynbus og DSB har erfaringer med Internet i sine transportmidler, og Lollandsbanen åbner snart for gratis, trådløst Internet for alle passagerer i togene, baseret på WiFi-baserede netværk, der er tilgængelig fra alle pladser i toget.

Med luksusbusser kan passagererne få glæde af komfortable sæder med individuelle faciliteter såsom bordplads, radio, aviser, lys og 220 V udtag. Direktebusser vil kunne fås med teatergulv, således at alle passagerer f.eks. har mulighed for at kigge ud af forruden eller se en af flere skærme, hvor nyhederne og rejsetidsinformationer som ankomsttid, næste stop osv. kan vises. Der er køleskab og kaffeautomat ombord, således at passagererne kan forsyne sig med drikkevarer undervejs.

Direktebusser skal være en del af et fælles billetsystem, således at billetten kan benyttes til andre former for kollektiv trafik. Dette vil på sigt løses via rejsekortet, men indtil da vil det kræve, at Direkte bus-konceptet er en del af det fælles billetsystem.

Pladsgaranti er nødvendigt for at sikre, at Direkte busser altid er et alternativ. Hvis passagerer gentagne gange oplever, at der ikke er ledige sæder, vil Direkte busserne ikke blive opfattet som en stabil og reel rejsemulighed. Det kan også overvejes at give mulighed for pladsreservation, som både vil styrke passagerernes fortro- lighed med systemet og give entreprenøren bedre overblik over kapacitetsbehovet på de enkelte afgang.

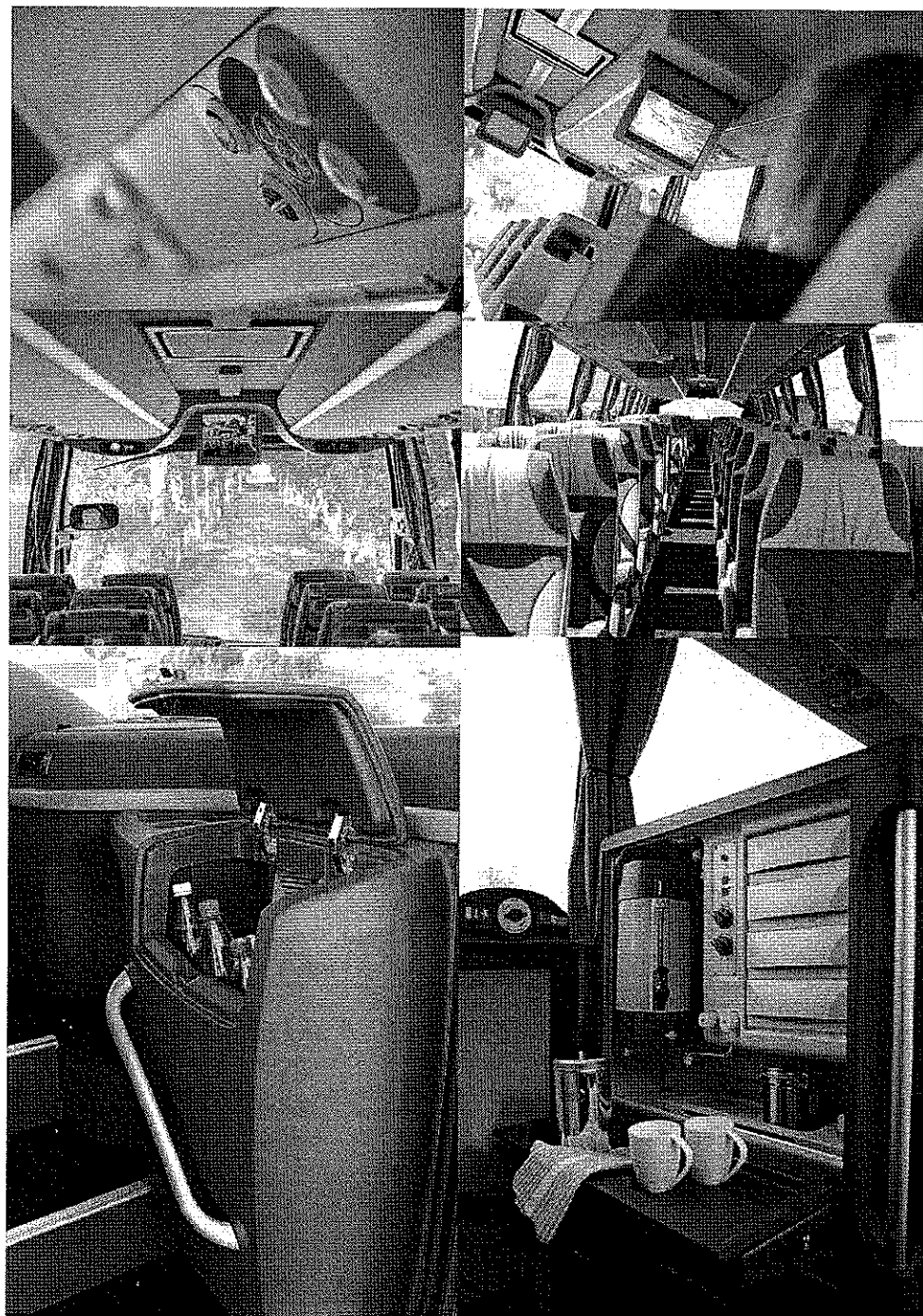
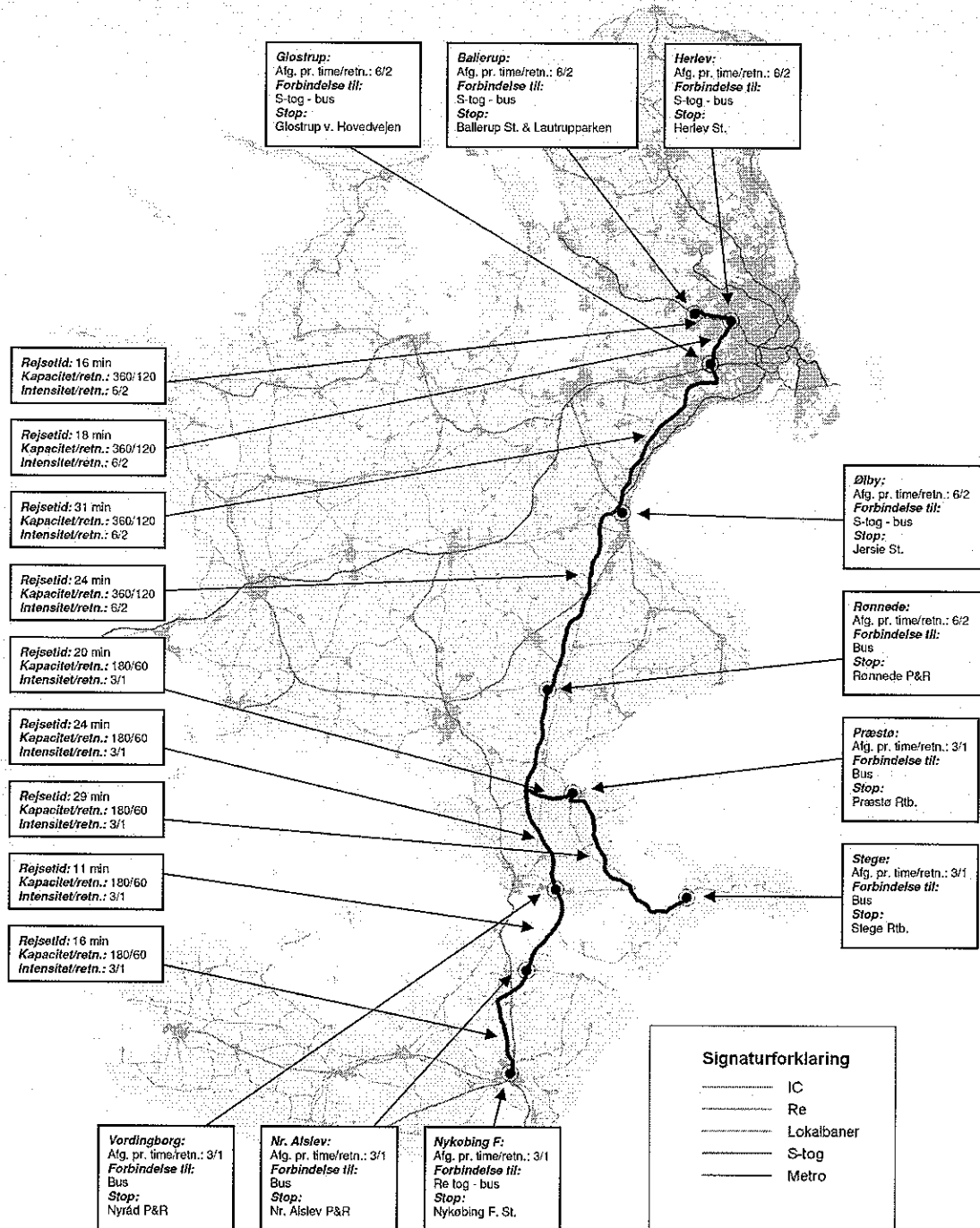


Foto: Eksempler på faciliteter i Direkte busser. Billeder fra Volvo.

Bilag 2: Forsøgslinjer syd: Nykøbing F - Ballerup og Stege - Ballerup



I korridoren indsættes to Direkte buslinjer: Nykøbing F - Ballerup og Stege - Ballerup. Begge kører via Ølby, der er tænkt som et knudepunkt for Direkte busser med indbyrdes passagerudveksling og adgang til S-tog.

Direkte bus: Nykøbing F - Ballerup		
Stop	Direkte bus	Nuværende
Nykøbing F	-	-
Nørre Alslev P&R	16 min.	-
Vordingborg P&R	27 min.	-
Rønnede P&R	52 min.	90 min. (2)
Ølby (Køge)	76 min.	88 min. (1)
Glostrup	107 min.	97 min. (1)
Herlev	125 min.	111 min. (1)
Ballerup	141 min.	116 min. (1)

Direkte bus: Stege - Ballerup		
Stop	Direkte bus	Nuværende
Stege	-	-
Præstø	29 min.	33 min. (0)
Rønnede	49 min.	72 min. (0)
Ølby (Køge)	73 min.	119 min. (1)
Glostrup	104 min.	151 min. (2)
Herlev	121 min.	165 min. (2)
Ballerup	138 min.	164 min. (2)

Nuværende rejsetider er fundet ved opslag på www.rejseplanen.dk for en hverdag i april 2008, ankomst kl. 07:45. Tal i parentes angiver antal skift med nuværende kollektiv trafik. Der er ikke indregnet en tidsmæssig gevinst som følge af kørsel i nødsporene.

Begge linjer kører i tidsrummet kl. 05-24. Frekvensen er 20 min. drift morgen og eftermiddag (kl. 06-09 og 14-18) og timedrift i de øvrige driftstimer. Linjerne giver tilsammen en afgang for hvert 10 minut mellem Rønnede og Ballerup morgen og eftermiddag.

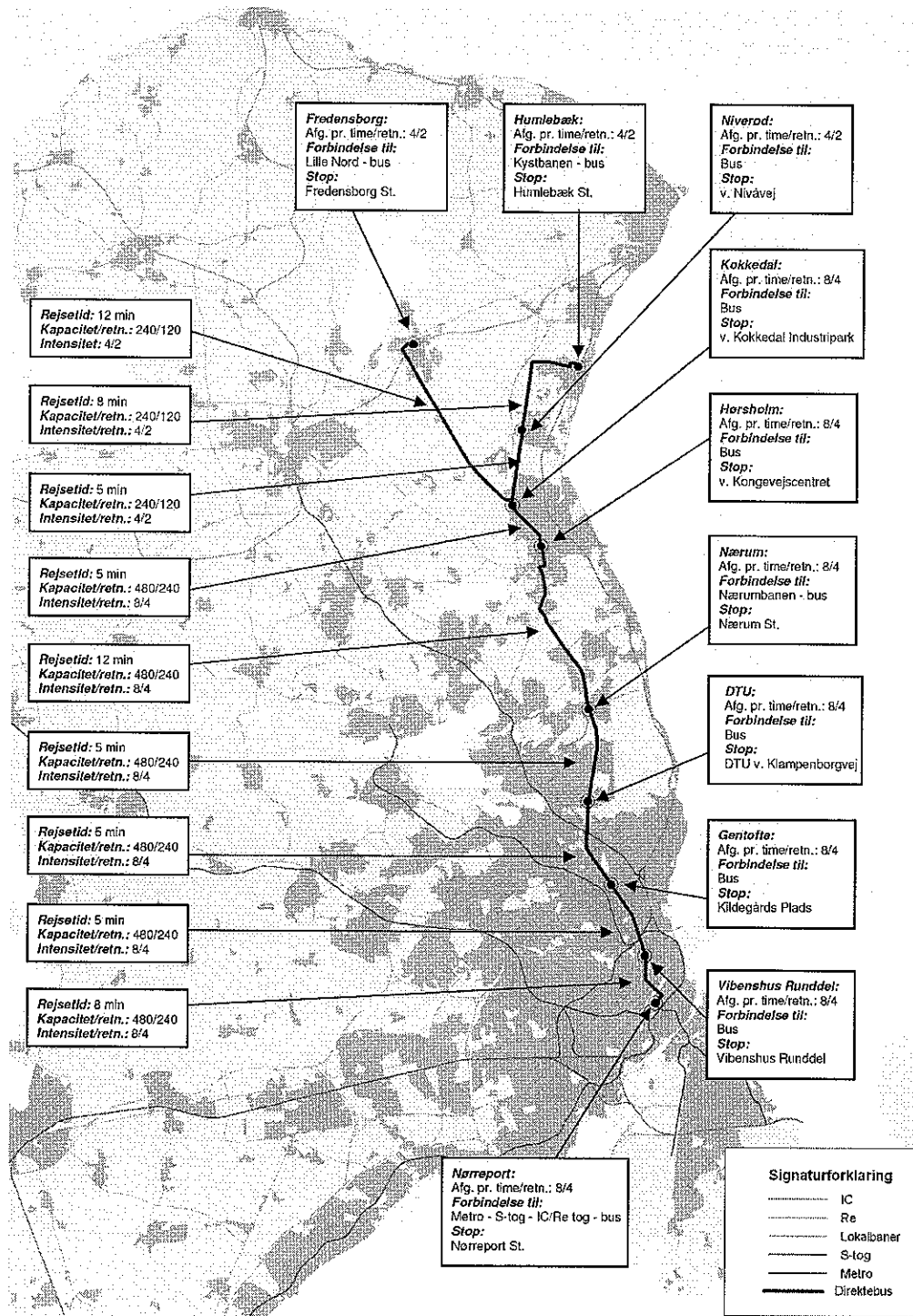
På en af de stærkest belastede strækninger af Køge Bugt Motorvejen (v. Hundige) vil den årlige trafikvækst ligge på 330-390 personer i perioden fra 2009 til og med 2015. Direkte busserne har med det skitserede driftsoplæg en kapacitet inden for en hel klokke time på 960 sæder i begge retninger. Det svarer i størrelsesorden til at absorbere trafikvæksten på strækningen fra år 2009 og frem mod år 2012, dvs. omkring 3 år. Herefter kan driften intensiveres for at opsuge en yderligere trafikvækst.

Betjeningen på de to linjer kræver 32 busser med et samlet forventet nettoresultat på - 14 mio. kr. årligt.

Nøgletal	Nykøbing F - Ballerup	Stege - Ballerup	I alt
Antal busser	16	16	32
Driftsudgift / år	28,8 mio. kr.	28,1 mio. kr.	56,9 mio. kr.
Indtægtpotentiale	22,9 mio. kr.	19,9 mio. kr.	42,8 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad*	80 %	71 %	75 %
Nettoresultat	- 6 mio. kr.	-8 mio. kr.	- 14 mio. kr.

* Skøn baseret på indtægtpotentiale fra nuværende pendlingsstrømme.

Bilag 3: Forsøgslinjer nord: Fredensborg - København og Humlebæk - København



I korridoren indsættes to Direkte buslinjer: Fredensborg - København og Humlebæk - København. Begge kører fælles på strækningen Kokkedal - København, og ender ved Nørreport med adgang til S-tog og Metro.

Direkte bus: Fredensborg - København		
Stop	Direkte bus	Nuværende
Fredensborg	-	-
Kokkedal	12 min.	-
Hørsholm	17 min.	26 min. (0)
Nærum	28 min.	47 min. (0)
Lyngby (DTU)	33 min.	50 min. (0)
Kildegårds Plads	38 min.	57 min. (1)
Vibenshus Rund-	44 min.	59 min. (1)
Nørreport	51 min.	56 min. (1)

Direkte bus: Humlebæk - København		
Stop	Direkte bus	Nuværende
Humlebæk	-	-
Niverød	8 min.	26 min. (1)
Kokkedal	13 min.	21 min. (1)
Hørsholm	19 min.	17 min. (1)
Nærum	30 min.	39 min. (2)
Lyngby (DTU)	35 min.	43 min. (2)
Kildegårds Plads	40 min.	34 min. (1)
Vibenshus Rund-	45 min.	38 min. (2)
Nørreport	53 min.	31 min. (0)

Nuværende rejsetider er fundet ved opslag på www.rejseplanen.dk for en hverdag i april 2008, ankomst kl. 07:45. Tal i parentes angiver antal skift med nuværende kollektiv trafik. Der er ikke indregnet en tidsmæssig gevinst som følge af kørsel i nødsporene.

Begge linjer kører i tidsrummet kl. 05-24. Frekvensen er 15 min. drift morgen og eftermiddag (kl. 06-09 og 14-18) og halvtimesdrift i de øvrige driftstimer. Linjerne giver tilsammen en afgang hvert 7½ minut fra Kokkedal og alle øvrige stop syd herfor morgen og eftermiddag.

På en af de stærkest belastede strækninger af Helsingørmotorvejen (v. Nærum) vil den årlige trafikvækst ligge på 250-290 personer i perioden fra år 2009 til og med år 2015. Direktebusserne har med det skitserede driftsoplæg en kapacitet inden for en hel klokke time på 1.200 sæder i begge retninger. Det svarer til at absorbere trafikvæksten på strækningen fra år 2009 og et stykke ind i år 2013, dvs. lidt mere end 4 år. Herefter kan driften intensiveres for at opsuge en yderligere trafikvækst.

Betjeningen på de to linjer kræver 16 busser med et samlet forventet nettoresultat på -2 mio. kr. årligt.

Nøgletal	Fredensborg - København	Humlebæk - København	I alt
Antal busser	8	8	16
Driftsudgift / år	16,5 mio. kr.	17,1 mio. kr.	33,6 mio. kr.
Indtægtpotentiale	12,4 mio. kr.	19 mio. kr.	31,4 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad*	75 %	111 %	94 %
Nettoresultat	-4 mio. kr.	+2 mio. kr.	-2 mio. kr.

* Skøn baseret på indtægtpotentiale fra nuværende pendlingsstrømme.