

BILAG 8: Svar vedrørende effektiviseringen inden for trafikområdet

18-04-2007

Til Økonomiudvalget

Sagsnr.
2007-12766

Forslag til Bustilpasning i 2008
(- til ØU behandlingen 8. maj)

Dokumentnr.
2007-107823

Per Als

0. Indledning

På mødet den 27. marts førstebehandlede Økonomiudvalget "Budgetbidraget for 2008", herunder "Effektivisering indenfor Trafikområdet". Dette notat beskriver forslagene til buslinjeændringer.

De skitserede ændringer bygger direkte på de analyser, der er gennemført i samarbejde med Frederiksberg Kommune og Movia i projekt Busplan 2008 (jf. BR 699/06 tiltrådt 14. december 2006).

2008 er det første år hvor Københavns Kommune selv skal fastlægge serviceniveauet for busdriften (i samarbejde med nabokommuner og Movia) og hvor Metroens første 3 etaper er i drift. Det er baggrunden for analysearbejdet i Busplan 2008.

1. Busbudget

Forslagene til ændring i buskørslen søger at tilgodese de hensyn, der blev skitseret på ØU temamødet om kollektiv trafik den 6. februar 2007:

- tilpasning af betjeningen af strækninger, der i væsentligt omfang er metrobetjent, og sikre bedre tilbringertrafik til Metroen.
- sikre betjening af nye byområder
- optimering af busdrift, der har ringe rentabilitet uden at dette begrundes i særlige betjeningshensyn, f.eks. betjening af nye byområder eller hvor der er langt til anden kollektiv trafikbetjening således, at ressourcerne frigøres til andre formål

Overordnet set ser kommunens trafikrådsområdet således ud:

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, v. 26
1599 København V

Telefon
3366 2735

Telefax
3366 7003

E-mail
sth@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk



Budget til busdrift (mio.kr., 2007 pl)	2007	2008
Almindelig buskørsel	268,1	268,1
Handikapkørsel	25,6	25,6
Budgetforlig:		
Servicebus	2,4	3,2
Udvidet betjening af Holmen	3,6	5,0
Serviceløft (2007-09)	5,0	5,0
Drift i alt	304,7	306,9

I ØU's budget er der afsat 12,9 mio kr til anlæg vedrørende busser, og et tilsvarende beløb er afsat i forslaget for 2008.

I TMU's budget for 2007 er der afsat 7,5 mio kr, og der forventes afsat et tilsvarende beløb årligt.

Movias budget- og planproces er i år tilrettelagt, så kommunerne gives ekstra tid til planlægning og beslutning. Linjeændringerne gennemføres derfor først i marts 2008. De økonomiske effekter af pakkerne angives både med helårseffekten og effekten i budget 2008.

2. Forslag til ændringer

Analysearbejdet har resulteret i et antal forslag til buslinjeændringer:

A. Basistilpasning, væsentligst bestående af tiltag som følge af Metroens etablering, der sammen med øvrige budgetforudsætninger giver en besparelse på 15,3 mio. kr. i 2008 sammenlignet med 2007. Disse forslag giver forbedret betjening af Havnestaden og mindsket parallelkørsel med Metroen.

Ud over de foreslåede ændringer, er der som nedenfor beskrevet indarbejdet effekten af tidligere BR beslutninger vedrørende Busplan 2007 (BR699/06), der får helårsvirkning i 2008, og Movias seneste kontraktindgåelse (ØU 60/2007, tiltrådt den 6. februar). Begge giver besparelser/mindreforbrug i 2008.

Endelig vurderes det, at der kan høstes en økonomisk gevinst af de forskellige tiltag til forbedring af fremkommeligheden for busserne i Københavns Kommune (etablering af busbaner, signalprioritering mv.), der løbende er blevet gennemført. I 2007-08 vil der blive foretaget en gennemgang af disse foranstaltninger mhp. at sikre, at regularitet og hastighed optimeres i forholdet mellem busserne og den øvrige trafik. Det forventes, at denne indsats vil kunne give en samlet økonomisk effekt på ca. 1 % af Kommunens samlede tilskud til busdriften

svarende til eller ca. 3 mio. kr. på årsbasis i kombination af mindskede driftsudgifter og øgede indtægter.

Forbedringer i regularitet vil medføre en bedre service til kunderne og dermed flere indtægter. Højere hastighed for busserne vil kunne lede til driftsbesparelser, samtidig med at kunderne får en bedre service. Ændringerne vil hver for sig være beskedne og derfor blive håndteret rent administrativt, jævnfør notat til ØU af 15. november (ØU 449/06 den 5. december 2006).

Det skal sluttelig bemærkes, at Movia i sin seneste status (marts 2007) har oplyst, at PL indekset aktuelt tegner til at blive lavere end forudsat ved budgetlægningen i 2006 pga. lavere priser på dieselolie. Denne potentielle besparelse for budgetåret 2008 er ikke indregnet i det her fremlagte budgetbidrag. Forvaltningen er ved at vurdere disse oplysninger nærmere, og vil vende tilbage til ØU, når dette arbejde er afsluttet.

Forvaltningen vil i løbet af året løbende følge op på udviklingen i tilskudsbehovet til Movia, der kan udvikle anderledes end forudsat som følge af en lang række faktorer. Det forventes, at Movia i løbet af året vil gennemføre budgetrevisioner for indeværende år og give prognoser for det kommende år.

B. Supplerende, hovedsageligt Metrostøttende Forslag, der vil medføre en samlet styrkelse af den kollektive trafik i samspil med banerne. Forslagene medfører et merforbrug til busdrift på årsbasis på 4,3 mio. kr.

C. Trafikpulje.

Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at der særligt i 2008 er mulighed for, at Økonomiudvalgets andel af prioriteringsrummet kan forhøjes, bl. a på grund af øgede effektiviseringer indenfor trafikområdet. Økonomiforvaltningen har derfor i indstillingen om Økonomiudvalgets 1. behandling af budgetbidraget for 2008 foreslået, at Økonomiudvalget godkender, at udvalgets bidrag til prioriteringsrummet for 2008 forøges med 3,487 t. kr. Herudover er det foreslået, at der i udvalgets ønskeliste til budgetforhandlingerne 2008 bliver indarbejdet et forslag til oprettelse af en trafikpulje på samme beløb. Ønskelisten indgår i materialet til 2. behandling.

I nedenstående tabel er de enkelte forslag kort beskrevet, og deres beregnede effekter er oplistet. Beregningerne er gennemført ud fra systematiske vurderinger af rejsetider, passageropland mv, og er naturligt behæftet med en vis usikkerhed.

”Besparelse/Omkostning” angiver, hvor meget det enkelte forslag ventes at betyde for Københavns Kommunes bidrag til Movia, mens

”Passagertal” opgør hvor mange flere eller færre passagerer der er beregnet genereret i hhv. den samlede kollektive trafik og i Metroen.

A. Basistilpasning 2008:

	Besparelse (-) Omkost (+)	Passager-tal
	Mio. kr.	Mio. rejser
<u>Linje 350S (Nørreport og Sundbyvester Plads)</u> Betjeningen neddrøses, så kun gennemgående ture til Dragør og Tårnby opretholdes. Mindsket parallelkørsel med Metro mellem Nørreport og Amagerbro. Der sigtes på at etablere to nye stoppesteder (Børsen og Christmas Møllers Plads), så rutens funktion som lokal bus i København styrkes	- 1,8	Samlet effekt: - 0,3 Metroeffekt: +0,3
<u>Linje 73 (Dragør, Tårnby, Sundbyvester Plads, Ørestad.)</u> Linjen ventes nedlagt i Tårnby og Dragør kommuner på initiativ af Tårnby Kommune. Linjen er primært en tilbringerrute fra disse kommuner, og en isoleret opretholdelse af linjen i Københavns Kommune giver ikke mening, idet de berørte strækninger er velbetjente med andre busser og med Metro.	- 2,0	Skøn: Samlet effekt: -0,2 mio Metroeffekt: +0,1
<u>Linje 19 (Østerbro til det nord-østlige Amager)</u> Linjen har stort tilskudsbehov pr passager, idet hver passager koster 20 kr i kommunalt tilskud., pga meget lav benyttelse, og der findes gode kollektive alternativer, herunder Metro. Et stoppested ved Fridtjof Nansens Plads ved Strandboulevarden/Kristianiagade vil blive ubetjent. Stoppestedet ligger dog indenfor almindelig gåafstand til Østerport Station Det foreslås, at området dækkes af den kommende Servicebus på Indre Østerbro ad Strandboulevarden. Der er ingen plejehjem eller lignende i området.	- 6,3	Samlet effekt: - 0,3 Metroeffekt: 0
<u>Linje 250S/5A. Hovedbanegården- Lufthavnen og Havnestad</u> 250 S omlægges til at betjene Havnestaden/Islands Brygge i stedet for Lufthavnen, der nu betjenes af Metroen, og linje 5A forlænges fra Sundbyvester Plads til Lufthavnen.	+ 2,7	Samlet effekt: +0,8 Metroeffekt: +0,1
<u>Effekt af Busplan 2007:</u> De besluttede besparelser på Amager i forbindelse med åbningen af Metroens etape 3 videreføres med helårsvirkning i 2008 (BR 699/06)	- 2,8	
<u>Udbudsforbedring</u> Movias seneste kontraktindgåelse har givet en besparelse på Københavns Kommunes kørsel. (ØU 60/2007)	- 4,2	
<u>Fremkommelighedseffekter</u>	- 2,8	Skønnet, samlet effekt: + 0,2
I alt helårseffekt	- 17,2 mio kr	Samlet eff: +0,2 Metroeff: + 0,5
I alt effekt i 2008 (75 %)	- 15,3 mio kr	Samlet eff: +0,2 Metroeff.: + 0,4

B. Supplerende, primært Metrostøttende forslag

Hvis der ud over ovennævnte tiltag ønskes en forbedret udnyttelse af Metroen og S-togsystemet, forbedret tilgang hertil gennem strategiske tiltag kan følgende tiltag gennemføres.

	Besparelse (-) Omkostning (+)	Passager-tal
	Mio. kr.	Mio. rejser
<u>Linje 33 og linje 77/78 (Vestamager)</u> Linje 33 omlægges til Englandsvej. (Mindsket parallelkørsel med Metro på Amager). Linje 77/78 (med lavere frekvens) omlægges til Røde Mellemvej. Ved ændringen forbedres betjeningen af Peder Lykkecentret, mens Lokalcenter Sundby Syd / Solvang betjeningsmæssigt vil være uberørt, idet Englandsvej er lige så tæt på som Røde Mellemvej. Bocentret Sundbygård, der er et socialpsykiatrisk Bocenter for en marginalt ringere betjening, idet linjerne 77/78 kun er dagruter – til gengæld er Metroen ganske tæt på, og linje 33 på Englandsvej kan nås via Remisevej.	+ 0,6	Samlet effekt: + 0,1 Metroeffekt: + 0,1
<u>Linje 5A, 15 og 22 (Husum)</u> Linje 5A forlænges til Husum S-station og linjerne 15 og 22 bytter rute. (Opknytning på banenet forbedres)	+ 0,7	Samlet effekt: + 0,4 Metroeffekt: 0
<u>Linje 13 (i Vanløse)</u> (omlægges til også at betjene Flintholm)	+ 0,5	Samlet effekt: + 0,1 Metroeffekt: +0,1
<u>Linje 10 (i Vanløse)</u> Forlænges fra Flintholm Station til Brønshøj Torv mod Tingbjerg	+ 2,5	Samlet effekt: + 0,6 Metroeffekt: + 0,1
Disse tiltag giver supplerende en meromkostning	+ 4,3 mio. kr.	Samlet effekt: + 1,2 Metroeffekt: +0,3

Forslagene vil umiddelbart koste kommunen ca. 4 mio kr, til øget betaling til Movia, men den samlede sammenhæng og tilbringertrafik vil blive forbedret, og det kan forventes, at effekten på sigt vil blive mere gunstig. Eventuelt kan de to mest omkostningsfyldte ændringer (på i alt 3 mio kr) på linje 10 og 13 gøres til forsøg, der kan stoppes, hvis tællinger viser, at effekten udebliver.

Tiltagene kan finansieres af 5 mio kr puljen til serviceforbedringer, der blev afsat i Budget 2007. Økonomiforvaltningen vil vende tilbage med en indstilling om dette.

3. Supplerende tiltag.

- Citybus:

Udover de her oplyste forslag til ændringer, arbejdes der med forslag til etablering af en citybuslinje til betjeningen af Middelalderbyen og nærmeste gader. Oplæg til ØU ventes klar til forelæggelse til september.

- Servicebusser:

Herudover pågår udmøntning af Servicebus-strategien, idet de næste to servicebusser (efter Valby og Vanløse) skal fastlægges. Servicebuslinje på Indre Østerbro vil indgå i overvejelserne. Oplæg ventes klar til ØU til maj måned.

- Betjening af Holmen:

Der vil indenfor kort tid blive iværksat en række tiltag, der forbedrer sejladsbetjeningen af Holmen.

- Bussernes fremkommelighed:

Uden for denne pakke pågår der i samarbejde med TMF et arbejde med at realisere tiltag til forbedring af bussernes fremkommelighed. Status for dette arbejde vil blive forelagt før sommerferien.

- Forbedret betjening af Jagtvejlinjen, Teglholmen og på tværs af Amager.

Der har i udredningsarbejdet været vurderet forskellige muligheder for at gennemføre et pakke af serviceforbedringer, men en pakke vil i givet fald indebære meget betydelige ændringer i busbetjeningen i Hvidovre Kommune og kan afhængigt af valg af betjeningsstruktur vise sig at være økonomisk betydningsfuldt for såvel Københavns, Frederiksberg som Hvidovre Kommuner. Den samlede problemstilling har ikke kunnet gennemarbejdes indenfor den givne tidsramme, men forvaltningen vil i samspil med Movia og de andre berørte kommuner arbejde videre med forslaget mhp. realisering i 2009.