



Til Økonomiudvalget

03-08-2010

Økonomiforvaltningens forvaltningsspecifikke effektiviseringsforslag til budget 2011

Sagsnr.
2010-48615

Dokumentnr.
2010-384204

Økonomiudvalget besluttede på mødet d. 27. april 2010, at udvalget inden budgetforhandlingerne skal modtage uddybende beskrivelser af samtlige effektiviseringsforslag. Derudover besluttede Økonomiudvalget at forslaget vedr. buslinie 26 skulle udelades af forslagspakken.

Sagsbehandler
Boline Christiansen

Forslagene til Økonomiudvalget d. 27. april indeholdt følgende:

Oversigt over effektiviseringer d. 27. april i 1.000 kr. (2011 P/L)

Effektiviseringspotentiale	2011	2012	2013	2014
Citycirkel og busserne i Middelalderbyen	2.000	3.900	3.900	3.900
Omlægning af Havnebusserne	3.500	3.500	3.500	3.500
Driftoptimering af øvrige buslinier	3.550	3.550	4.050	4.050
Nedlæggelse af servicebusser	-100	9.300	9.300	9.300
Synergieffekter ved sammenlægning af enheder i Økonomiforvaltningen	1.000	1.000	1.000	1.000
I alt	9.950	21.250	21.750	21.750

Økonomiforvaltningen har på baggrund af denne beslutning uddybet beskrivelserne af Økonomiforvaltningens forvaltningsspecifikke effektiviseringer, og de forelægges her Økonomiudvalget til orientering (se bilag 1-5).

Busområdet:

Effektiviseringerne omfatter dels forslag om at nedlægge og reducere ruter med få brugere. Derudover omfatter de forslag om at forbedre ruterne, så de kan tiltrække flere passagerer og dermed mindske kommunens tilskud til ruterne. Nettoeffektiviseringerne er på 9,4 mio. kr. i 2011 med årlig helårseffekt på 22,6 mio. kr. fra 2012.

Øvrige:

Pr. 1. januar 2010 har Økonomiforvaltningen gennemgået en omorganisering. Dette har medført, at forvaltningens enheder er blevet ændret og en række centre er blevet lagt sammen.

Økonomiforvaltningen vurderer, at der med sammenlægningen opnås en række synergieffekter, som giver effektiviseringspotentiale i Økonomiforvaltningen på i alt 1 mio. kr. fra 2011 og frem.

Det giver samlet set et effektiviseringspotentiale på 10,4 mio. kr. i 2011 og 23,6 mio. kr. i 2012 og frem.

Af vedlagte bilag (1-5) fremgår de uddybende beskrivelser af effektiviseringsforslagene.

**Sekretariatet for
ledelse &
kommunikation**

Rådhuset, 3. sal, 54
1599 København V

Telefon
3366 4167

E-mail
boc@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800299

www.kk.dk

Øversigt over effektiviseringer i 1.000 kr. (2011 P/L)

Effektiviseringspotentiale	2011	2012	2013	2014
Omlægning CityCirkel	3.600	3.800	3.800	3.800
Nedlæggelse af teaterbus	750	750	750	750
Nedlæggelse af 29	2.750	6.750	6.750	6.750
Omlægning Havnebusser	-950	1.500	1.500	1.500
Nedlægge 67	1.600	2.400	2.400	2.400
Nedlægge Servicebusser	1.600	7.400	7.400	7.400
Nettoeffektiviseringer på busområdet	9.350	22.600	22.600	22.600
Synergieffekter ved sammenlægning af enheder i Økonomiforvaltningen	1.000	1.000	1.000	1.000
Effektiviseringer i alt	10.350	23.600	23.600	23.600

Økonomiforvaltningens måltal for forvaltningsspecifikke effektiviseringer er for 2011 9,3 mio. kr. Dermed leverer Økonomiforvaltningen i 2011 effektiviseringer for 1,1 mio. kr. mere end måltallet.

Økonomiforvaltningen vil i forbindelse med kommende sag om tekniske ændringsforslag til budget 2011 indstille, at differencen ift. måltallet benyttes til at finansiere den merudgift til KMD-licenser, som Økonomiforvaltningen får ifm. Driftsaftalen.

Borgerrepræsentationen besluttede den 25. marts 2010 grundlaget for driftsaftalen med KS, hvilket betyder et forventet merforbrug for Økonomiforvaltningen på 5 mio. kr. årligt. Dette skyldes dels, at licensudgifterne er steget, dels at fordelingsnøglen er blevet ændret.

Bilag:

- 1: Omlægning af City Cirkel, nedlæggelse af teaterbussen og linie 29
- 2: Nedlæggelse af servicebusserne
- 3: Driftsoptimering af buslinie 67
- 4: Omlægning af havnebusserne
- 5: Synergieffekter ved sammenlægning af enheder i Økonomiforvaltningen



Ø1a

02-08-2010

1. Omlægning af City Cirkel, nedlæggelse af Teaterbus og linie 29

Sagsnr.
2010-55058

Baggrund

City Cirkel blev oprettet i juni 2009. Passagertallet har været lavt, og driftsomkostningerne pr. passager er høj. Københavns Kommune betaler ca. 59 kr. pr. passager der stiger på City Cirkel.

Dokumentnr.
2010-385380

For at få flere passagerer, er det nødvendigt at omlægge City Cirkel og tilpasse ruten til at kunne opfylde et dagligt pendlerbehov.

Sagsbehandler
Simon Baadsgaard

Den foreslåede omlægning vil samtidigt gøre det muligt at nedlægge Teaterbussen og linie 29, der begge har meget få passagerer.

Indhold

Budgetforslaget omhandler:

- omlægning af City Cirkel
- nedlæggelse af Teaterbussen (linie 25)
- nedlæggelse af linie 29

City Cirkel ruten er en cirkel, hvor busserne kører kun i én retning. Det betyder, at linien kun i begrænset omfang løser et dagligt transportbehov, men i højere grad henvender sig til turister. En omlægning vil medføre, at ruten bliver dobbeltrettet, betjener de nye hoteller og kongrescenter ved Kalvebod Brygge, samt kører i morgenmyldretiden.

Kommunens tilskud i 2010 til City Cirkel er 20,5 mio. kr. Det svarer til 5,2 % af kommunens budget på busområdet, mens passagerandelen omvendt kun er 0,3 %. City Cirkel er med et tilskudsbehov på ca. 59 kroner pr. påstiger den buslinie med den laveste selvfinansieringsgrad efter Teaterbussen. Til sammenligning er tilskuddet pr. påstiger på A-busserne ca. 2 kr.

Omlægningen forventes at medføre en årlig passagertilvækst på ca. 700.000, og med reklameindtægter fra Tivoli som følge af omlægning af ruten til Kalvebod Brygge, vil driftstilskuddet pr. passager reduceres til ca. 10 kr.

Omlægningen forventes dermed at give årlige driftsbesparelser på 3,8 mio. kr., startende med 3,6 mio. kr. i 2011.

Den nye City Cirkel rute vil i højere grad sørge for god betjening til og fra Det Kongelige Teater og Skuespilhuset, hvilket betyder, at teaterbussen og linie 29 med fordel kan nedlægges.

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. Sal, 12
1599 København V

Telefon
3366 2502

E-mail
SIB@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

Dette vil give yderligere årlige driftsbesparelser på 3,50 mio. kr. i 2011 og 7,50 mio. kr. i 2012 og overslagsårene.

City Cirkel kan alternativt nedlægges medio 2011, hvilket vil koste Københavns Kommune et engangsbeløb på 20 mio. kr.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Driftsaktivitet - serviceudgifter

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Omlægning af City Cirkel	- 2.000	-2.200	-2.200	-2.200
- Reklameindtægter fra City Cirkel	-1.600	-1.600	-1.600	-1.600
- Nedlæggelse af Teaterbussen	- 750	- 750	- 750	- 750
- Nedlæggelse af linie 29	- 2.750	- 6.750	- 6.750	- 6.750
Serviceudgifter i alt	- 7.100	- 11.300	- 11.300	- 11.300



Ø1b. 2. Nedlæggelse af servicebusserne

09-06-2010

Baggrund

Servicebusserne har siden de første ruter blev etableret i 2007 kun haft 1/3 af de forventede passagerer. Bustypen hører til blandt de dyreste, da der for hver passager i servicebusserne udbetales 50 kr. i tilskud fra Københavns Kommune.

Sagsnr.
2010-55058

Dokumentnr.
2010-382768

Økonomiforvaltningen har forsøgt at optimere ruter, og har forsøgsvis intensiveret informationen om busserne. Det har kun haft en begrænset effekt, og forvaltningen vurderer, at det ikke vil være muligt at tiltrække flere passagerer i et omfang, der i tilstrækkelig grad vil forbedre servicebussernes driftsøkonomi.

Sagsbehandler
Jacob Lundgaard

Indhold

Dette budgetforslag omhandler tre forslag:

- at nedlægge servicebusserne i København hurtigst muligt, hvilket er ultimo 2011.
- At geninvestere en mindre del af midlerne til punktvisse forbedringer af det eksisterende busnet, såfremt det skønnes nødvendigt i forbindelse med at servicebusserne nedlægges.
- at etablere en anlægspulje til forbedring af vente- og skifteforhold for svage brugere af den kollektive trafik i 2011. Puljen anbefales disponeret i samarbejde med lokaludvalg, Ældreråd og Handicaprådet.

Økonomiforvaltningen vurderer, at Københavns Kommune med disse forslag vil kunne forbedre og målrette transporttilbudene til de svage brugere af den kollektive trafik for færre midler.

Yderligere kan det være en mulighed at udvide handicapkørslen – også kaldet Flextrafikken – i Københavns Kommune. Det vil kunne give svært gangbesværede øget mulighed for at transportere sig rundt. Denne mulighed beskrives i et andet budgetnotat.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Driftsaktivitet - serviceudgifter

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Nedlæggelse af servicebusser	-3.100	-9.400	-9.400	-9.400
- Midler til punktvisse forbedringer i busdriften	500	2.000	2.000	2.000
-				
Serviceudgifter i alt	-2600	-7.400	-7.400	-7.400

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2011 p/l	2010	2011	2012	2013	2014	*
<i>Anlæg:</i>						
- Pulje til forbedring af venteforhold mv. for svage passagerer		1000				*
-						
Anlægsudgifter i alt		1000				

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Ifølge Center for Anlæg og Udbud i Teknik- og Miljøforvaltningen vil cirka 10 % af anlægssummen skulle bruges til rådgivere i forbindelse med forprojektering af forbedring af stoppesteder mv.

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2011				2012				2013				2014			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet	X															
- Udbud gennemført		X														
- Anlægsbevilling givet																
- Opførelse igangsat				X												
- Opførelse afsluttet				X												
- Facilitet ibrugtaget				X												

Tabel 4. Tidsangivelse for driftsaktivitet

Driftsaktivitet, tidsangivelse	2011				2012				2013				2014			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Undersøgelse af tilpasning af busnet	X															
- Omlægning af busser				X												

Tidligere afsatte midler

Tabel 5. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2007</i>						
- Servicebus – drift	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200	3.200
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2008:</i>						
- Servicebus – drift	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2010:</i>	0	0	0	0	0	0

Afsatte midler i alt	3.700	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
Heraf forbrugt	3.700	6.500	0	0	0	0

Som det kan ses af tabel 5, har der via de tidligere budgetforhandlinger være afsat 6,5 mio. kr. til servicebusserne. I dag anvendes der 9,3 mio. kr. på servicebusserne, og forskellen skyldes udviklingen i den samlede busdriftsramme som følge af afgiftsændringer, DUT-ændringer og olieprisudvikling.



Ø1c. 3. Budgetnotat vedrørende driftsoptimering af Buslinie 67

22-06-2010

Baggrund

Alle kommuner gennemgår regelmæssigt effektivitet i deres buslinier og i den forbindelse har Gladsaxe og Herlev Kommuner vedtaget at nedlægge linie 67. Dermed mister linie 67 også sin værdi i Københavns Kommune.

Sagsnr.
2010-66495

Dokumentnr.
2010-381813

Sagsbehandler
Gert Højbjerg Mortensen/
Maria P. Hansen

Indhold

Som følge af beslutningen i Herlev og Gladsaxe Kommuner anbefaler Økonomiforvaltningen linie 67 nedlagt. Det skal bemærkes, at ingen strækninger bliver ubetjent i Københavns Kommune, da linie 67 på alle strækninger kører parallelt med andre buslinier. Linien kører fra Vesterport Station til Herlev Station via Åboulevard og Borups Allé. Det forventes at medføre en omkostningsreduktion på 2,4 mio. kr. i helårseffekt. Reduktionen kan ske fra april 2011. Dermed opnås en besparelse på 1,6 mio. kr. i 2011.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Driftsaktivitet - serviceudgifter

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Nedlæggelse af line 67	-1600	-2400	-2400	-2400
Serviceudgifter i alt	-1600	-2400	-2400	-2400

Ændringerne medfører ikke anlægsudgifter.

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. Sal, vær 12
1599 København V

Telefon
3366 2735

Telefax
3366 7003

E-mail
GEH@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk



Ø1d. 4. Omlægning af havnebusserne

03-08-2010

Baggrund

For at opnå en bedre kollektiv trafikbetjening i havnen, især til Sluseholmen, og for at binde havnen bedre sammen på langs samt sikre en mere effektiv drift, foreslås havnebusserne omlagt. To anløbssteder opdateres med nye pontoner.

Sagsnr.
2010-34685

Dokumentnr.
2010-377377

Havnebusserne på linierne 901, 902 og 903 benytter i dag samme stoppesteder ved Nyhavn og ved Operaen. Det medfører, at havnebusserne i perioder må vente på hinanden ved de to stoppesteder, hvorved der opstår trafikpropper og ventetid til gene for passagererne. Desuden betjenes linie 904 med en "Havnerundfartsbåd", der har et lavere serviceniveau end de øvrige havnebusser, bl.a. kan den ikke medtage cykler og barnevogne. Med de nuværende forskellige sejlruiter, frekvenser og bådstandarder opnås ikke den ønskede sammenhæng i den kollektive trafikbetjening på langs af havnen.

Sagsbehandler
Maria P. Hansen /
Gert Højbjerg Mortensen

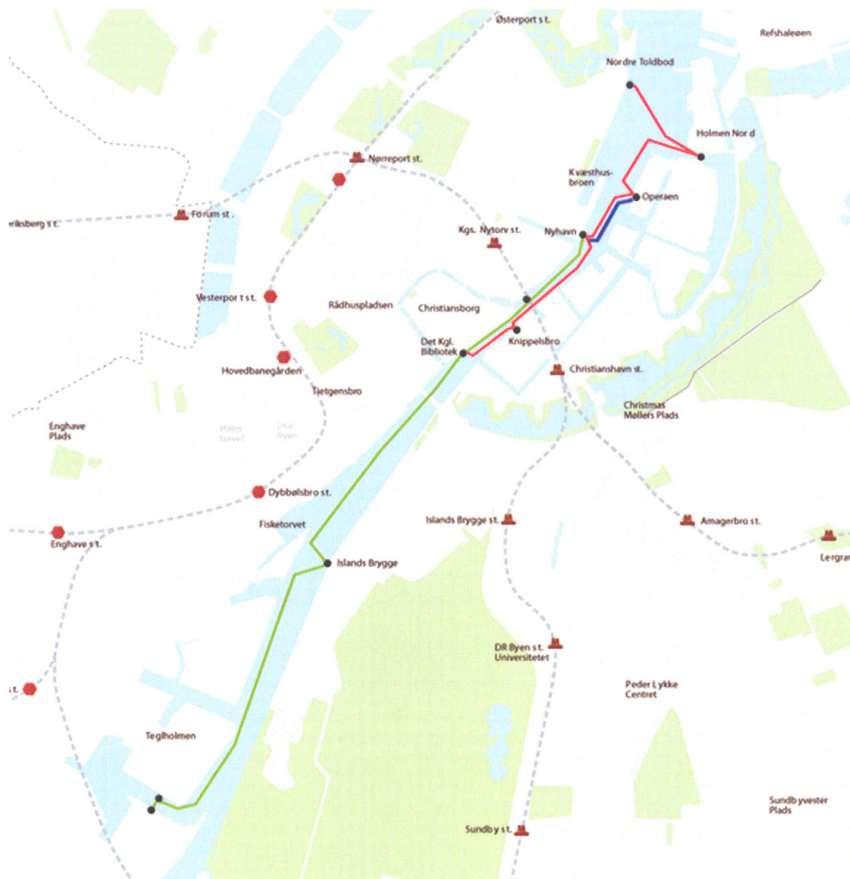
Indhold

Københavns Kommune har 4 havnebuslinier, der indgår i det kollektive trafiksystem. Situationen i dag:

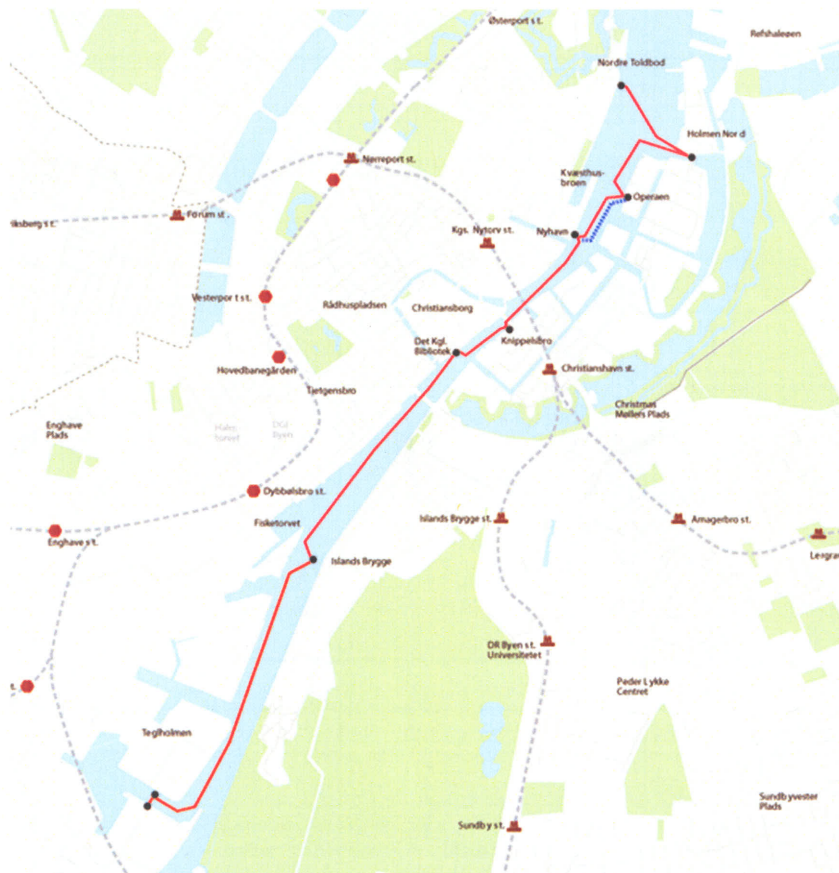
- Linie 901 / 902 betjener Nordre Toldbod, Holmen Nord, Operaen, Nyhavn, Knippelsbro og Det Kongelige Bibliotek. Sejler på hverdage med 20 min. interval i tidsrummet 7-20, lørdag kl 10-20 og søndag kl. 10 - 19 (901 og 902 sejler på samme rute, men nord og sydgående retning har hver sit rutenummer).
- Linie 903 betjener Nyhavn - Operaen. Sejler i pendulfart (ingen sejlplan). På hverdage i tidsrummet 7-23, lørdag og søndag kl. 10 - 23.
- Line 904 betjener Nyhavn, Chr. IV's bro, Det Kongelige Bibliotek, Bryggebroen, Teglnholmen og Sluseholmen. Sejler på hverdage med timedrift i tidsrummet 7-19, dog halvtimedrift i myldretiden. Lørdag og søndag sejles i timedrift kl. 10 - 19.

De 4 havnebuslinier foreslås ændret på følgende måde:

- Linie 901 / 902 forlænges, så den betjener hele strækningen fra Nordre Toldbod til Sluseholmen. På hverdage med 30 minutters interval i tidsrummet 7 - 18 og 40 minutters interval i tidsrummet 18 -20. I weekenderne sejles med 40 minutters interval.
- Line 903 betjenes med en "Havnerundfartsbåd" i dagtimerne og med store havne busser efter kl. 18. Betjeningen reduceres til tidsrummet 9 - 23 på hverdage. I weekenden sejles kun ved forestillinger i Operaen. (Line 901 / 902 sikrer 40 minutters drift mellem Nyhavn og Operaen i weekenderne).
- Linie 904 nedlægges, og båden overføres i dagtimerne på hverdage til pendulsejladser mellem Nyhavn og Operaen.



Eksisterende ruter



Forslag til nye ruter.

Linie 901 / 902



Linie 903



Linie 904



Effekt

Omlægningen sikrer en god sammenhængende betjening på langs af havnen. Passagerer, der stiger på havnebussen mellem Nordre Toldbod og Operaen, skal ikke længere skifte båd, hvis deres rejsemål ligger syd for Knippelsbro, f.eks. Fisketorvet (Bryggebroen) eller Sluseholmen.

På strækningen mellem Sluseholmen og Nyhavn øges frekvensen fra timedrift til halvtimedrift uden for myldretiden. Passagererne får mulighed for at tage cykler og barnevogne med overalt i havnen. "Trafikproppen" mellem Nyhavn og Operaen undgås, og materiellet udnyttes mere optimalt. Dette betyder, at driftstilskuddet til havnebusserne reduceres med 1,5 mio. kr. årligt (fra 17,0 til 15,5 mio. kr.).

Passagereffekt

Total set forventes et uændret passagertal på 650.000 årligt. Det fordeler sig således:

- Reduktion af frekvensen på linie 901 / 902 fra 3 til 2 gange i timen vil medføre et mindre fald i passagermængden på ca. 30.000 årligt.
- Forbedringen på linie 904 (der bliver en del af linie 901 / 902) forventes at øge passagertallet til næsten det dobbelte, fra 50.000 til 80.000 passagerer årligt.

De økonomiske konsekvenser

De årlige driftsomkostninger til busdrift reduceres med 1,25 mio. kr. i 2011 og med 1.50 mio. kr. i 2012 og frem, fordi kontrakten med Nettobådene reduceres.

Der investeres i alt 2,2 mio. kr. i pontoner ved Bryggebroen og Tegholmen. Beløbet er estimeret af Teknik og Miljøforvaltningens egen rådgiver.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2011 p/l	2010	2011	2012	2013	2014	*
<i>Anlæg:</i>						
Pontoner v. Bryggebroen og Tegholmen	0	2.200	0	0	0	*
Anlægsudgifter i alt	0	2.200	0	0	0	*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
Tilpasning af kontrakt med Nettobådene	0	-1.250	-1.500	-1.500	-1.500	
Afledte serviceudgifter i alt	0	-1.250	-1.500	-1.500	-1.500	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2011				2012				2013				2014			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet	X															
- Udbud gennemført	X															
- Anlægsbevilling givet	X															
- Opførelse igangsat	X															
- Opførelse afsluttet	X															
- Facilitet ibrugtaget	X															

Risikovurdering i anlægsprojekter

Tabel 3. Risici

Særlige risici vedr. overholdelse af økonomi	Beskrivelse	Konsekvens
Budgetoverholdelse	Estimatet på anlægsudgifter er baseret på rådgivers overslag, og er derfor behæftet med usikkerhed.	Risikoen for budgetoverskridelse vurderes at være lav.

Flere forvaltninger/udvalg?

Tabel 4. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014
TMU, anlæg (*)	2.200			
ØU, rammebelagt drift	-1.250	-1.500	-1.500	-1.500
I alt	950	-1.500	-1.500	-1.500

Tidligere afsatte midler

Tabel 5. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>						
Forbedring af den kollektive trafik - flere busser og nye linier på Sluseholmen	3.500	3.588	3.677	3.769	3.863	3.959
Afsatte midler i alt	3.500	3.588	3.677	3.769	3.863	3.959
Heraf forbrugt	1.700	0	0	0	0	0

Bilag 5

Forslag	Synergieffekter ved sammenlægning af enheder i Økonomiforvaltningen				
Bevilling	Økonomisk forvaltning, drift				
Styringsområde	Rammebelagt drift				
Økonomiske konsekvenser 1.000 kr. - 2011 PL					
Forslag	Funktion	2010	2011	2012	2013
Synergi	6.45.51.1	1.000	1.000	1.000	1.000
Samlet nettoændring		1.000	1.000	1.000	1.000
Personalemæssige konsekvenser		2	2	2	2
Beskrivelse af forslaget					
<p>Pr. 1. januar 2010 har Økonomiforvaltningen gennemgået en omorganisering. Dette har medført, at forvaltningens enheder er blevet ændret og en række centre er blevet lagt sammen.</p> <p>Økonomiforvaltningen vurderer, at der med sammenlægningen af centre og omflytning af enheder opnås en række synergieffekter, som giver effektiviseringspotentiale i Økonomiforvaltningen.</p> <p>Økonomiforvaltningen skal varigt finde 1 mio. kr. til forslaget. Derudover stiger husleje- og forbrugsudgifterne samlet med 1 mio. kr., hvilket betyder at Økonomiforvaltningen netto skal realisere 2 mio. kr. i besparelser.</p> <p>Økonomiforvaltningen vil med synergiforslaget fordele besparelserne ved organisationsændringerne på Økonomiudvalgets lønbudget.</p> <p>Personalemæssige konsekvenser: 4 (hvoraf 2 af årsværkene fremkommer sfa. stigende husleje- og forbrugsudgifter i Økonomiforvaltningen.)</p>					
Hvilke konsekvenser indebærer forslaget for medarbejdertilfredshed, brugertilfredshed og kvalitet					
<p>Der er ikke gennemført en APV efter organisationsændringen, men det er opfattelsen, at medarbejderne generelt er tilfredse med omorganiseringen. Dette skyldes til dels, at der i forbindelse med organisationsændringen var et 'vindue', som gav mulighed for medarbejdere at ytre ønske om anden placering.</p>					
Nøgletal, herunder sammenligning med 6-byerne					
Der er ikke nogen sammenlignelige tal.					
Bemærkninger					