

6. Konsekvenser af Ringbanens forlængelse

Konsekvenser af Ringbanens forlængelse

Indstilling:

Administrationen *indstiller*,

at Trafikudvalget tager vurderingen af de nuværende passagerkonsekvenser af Ringbanens forlængelse til efterretning, og

at der gennemføres en mindre driftstilpasning på 8.000 bustimer i København og Frederiksberg til køreplansskiftet i maj 2006 efter de i sagsdokumentet beskrevne principper.

Beslutning:

Udsat med henblik på nehandling på næste Trafikudvalgsmøde.

Administrationen udarbejder notat om eventuelle indirekte konsekvenser af Ringbanens forlængelse på passagerfrafald i busserne.

Trafikudvalgsmedlemmerne fra Københavns og Frederiksberg Kommuner søger at afklare kommunernes holdning til den foreslåede mindre driftstilpasning henset til at kommunerne pr. 1. januar 2007 overtager finansieringen af den kommunale busdrift.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Etapevis forlængelse af Ringbanen

Ringbanen blev forlænget fra Flintholm til den midlertidige Ny Ellebjerg station ved Gl. Køge Landevej i januar 2005. Der køres med 10 minutters drift i dagtimerne og 20 minutters drift om aftenen.

Fra begyndelsen af 2007 forlænges Ringbanen til den permanente Ny Ellebjerg station ved S-togsgrenen til Køge. På dette tidspunkt øges frekvensen i dagtimerne samtidig til 5 minutters drift og til 10 minutters drift om aftenen.

Evaluerings af passagerkonsekvenser i maj 2005

Administrationen foretog i foråret 2005 en analyse af Ringbaneforlængelsens effekt på de omkringliggende buslinjers passagertal. Denne foreløbige undersøgelse af passagerkonsekvenserne blev forelagt Trafikudvalget på mødet i maj 2005.

Den foreløbige konklusion var, at der ikke på daværende tidspunkt kunne konstateres et egentligt passagerfrafald i busserne som følge af Ringbanens forlængelse. Der var således ikke grundlag for at reducere i bussernes driftsomfang i 2005.

Trafikudvalget tog undersøgelsen til efterretning og tiltrådte, at Ringbaneforlængelsen ikke gav anledning til tilpasninger i busdriften før tidligst i 2006.

Ringbaneforlængelsen og HURs budget 2006

Første del af Ringbaneforlængelsen er sat i drift i 2005 og forventes at bevirke en passageroverflytning fra bus til bane på 0,6 mio. påstigere. Det forudsættes i budgettet, at HUR følger en forsinkelsesstrategi, således at

foranstaltninger i form af driftsreduktioner først sættes i værk, når kunderne har forladt bussystemet til fordel for Ringbanen. Det samme princip, som blev anvendt ved Metroens introduktion.

I HURs budget for 2006 er det forudsat, at driftsomfanget reduceres med 8.000 vogntimer i 2006 og 30.000 vogntimer i 2008 som driftsmæssig justering til Ringbanen.

Vogntimerreduktionerne skal kompensere for det forventede intægstab som følge af overflytning af passagerer fra bus til Ringbane.

Ny vurdering af passagerkonsekvenser i november 2005

Administrationen har i november foretaget en ny vurdering af Ringbaneforlængelsens effekt. Vurderingen er nærmere omtalt i medfølgende bilag.

I vurderingen beregnes en reel vækst i DSB S-togs passagertal på ca. 4.400 passagerer pr. hverdag ud fra det foreliggende, beskedne datagrundlag. Analysen viser, at de 4.400 nye togpassagerer ikke kan genfindes som tab i antallet af buspassagerer i influensområdet. En hovedårsag hertil er en påvirkning på buspassagertallet fra andre mere dominerende effekter end Ringbanen. F. eks. variationer i passagertal som følge af vejrlig driftsreduktioner i 2004.

Forslag til mindre optimering af busnettet i København og Frederiksberg

Der kan fortsat konstateres et vigende passagertal generelt i bustrafikken såvel i hele hovedstadsområdet som i København. På trafikudvalgsmødet i november 2005 blev det oplyst, at de seneste beregninger viser ca. 4% færre buspassagerer i Hovedstadsregionen i 2005 end i 2004 svarende til et indtægstab på omkring 45 mio. kr.

Faldet i passagertallet skyldes blandt andet de gennemførte reduktioner i bustrafikken i oktober 2004, som var det sidste trin i busdriftens tilpasning til metroen.

Administrationen finder det derfor hensigtsmæssigt fortsat at udmønte driftsbesparelsen i 2006 på 8.000 bustimer i København og Frederiksberg, selvom forudsætningen herfor var et dokumenteret antal færre buspassagerer som følge af Ringbaneforlængelsen. En beskeden bustimereduktion kan udmøntes med begrænsede gener for kunderne, og samtidig medvirke til produktivitets forbedring på buslinier i København og Frederiksberg.

Det vurderes at driftsbesparelsen i begrænset omfang vil genere op til 200.000 buskunder og betyde en nettobesparelse på omkring 2 mio. kr.

De 8.000 bustimer foreslås udmøntet ved følgende:

- Uddynding af meget lidt benyttede enkeltafgange på de almindelige buslinier ved driftsstart og driftsslut. Udmøntningsramme 3 - 5.000 bustimer.
- Driftsoptimering på A-buslinjerne ved trimning af overgangene mellem forskellige frekvensbælter. F. eks. trimning på linje 2A af overgangene mellem 6 minutters drift og 7½ minuts drift, da linjen nu kører med 13,7 meter busser. Udmøntningsramme 3 – 5.000 bustimer.

Under forudsætning af Trafikudvalgets tiltrædelse af udmøntningen kan ændringerne træde i kraft til køreplansskiftet i maj 2006.

Konklusion

Hverken analyserne i maj eller november 2005 kan dokumentere overflytning af passagerer fra bus til tog som følge af Ringbanens forlængelse.

Som følge af det fortsat vigende passagertal i bustrafikken foreslås den budgetterede bustimebesparelse i 2006 på 8.000 timer benyttet til en mindre trimning af busafgange på buslinjer i København og Frederiksberg. Principperne herfor vil være ændringer med beskedne passagerkonsekvenser og forbedring af linjernes produktivitet.

Næste tidspunkt for vurdering af en eventuel Ringbaneeffekt vil være i forbindelse med Ringbanens færdiggørelse og frekvensforøgelse i 2007. Der er indledt i dialog med Frederiksberg og Københavns kommuner for nærmere at vurdere, om færdiggørelsen skal have konsekvenser for driftsbudget for busserne i København og Frederiksberg i 2007/8.