



Til ØU

07-09-2009

**Enhedspriser i busserne**Sagsnr.  
2009-118316Dokumentnr.  
2009-518703

Udvalget har på sit møde den 1. september 2009 stillet spørgsmål til enhedspriser pr. passager i servicebusserne, de almindelige busser og A-busserne. Udvalget ønskede også en redegørelse for, hvilke busser der er i vækst og hvilke der mister passagerer.

Sagsbehandler  
Simon Baadsgaard

Siden Københavns Kommune overtog ansvaret for busdriften i 2007, er antallet af buslinier i eller gennem kommunen udvidet fra 67 til 72. Seks lokallinier er nedlagt (linie 32, 34, 73, 75E, 19, 47), til gengæld er der etableret otte servicebuslinier, to havnebuslinier og én City Cirkel, og Teaterbussen.

Københavns Kommunes budgetforslag til busdrift er i 2010 384 mio. kr. Det svarer til et tilskud på 737 kr. pr. indbygger.

De 72 buslinier kan opdeles i otte typer (A-bus, S-bus, E-bus, natbus, lokallinier, havnebusser, servicebusser og City Cirkel) med hver sit kendetegn og især hver sin kundeprofil og økonomi.

Således modtager A-busserne i budgetforslag 2010 25 % af tilskuddet, men har hele 49 % af passagererne. Samtidig modtager lokallinierne 55 % af tilskuddet og har kun 36 % af passagererne.

	Københavns Kommunes tilskud		Passager Andel
	Tusind kr.	Andel	
A-bus	96.644	24,5	48,7
S-bus	20.606	5,2	13,4
Lokallinier	218.247	55,4	35,7
Servicebus	9.905	2,5	0,2
City Cirkel	20.475	5,2	0,3
Øvrige	27.842	7,1	1,8
I alt	393.719	100,0	100,0

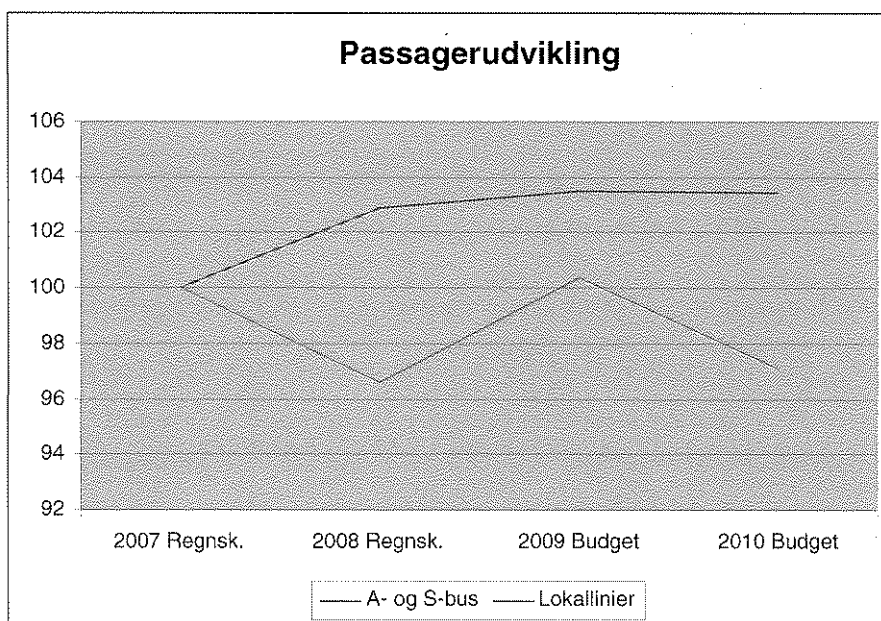
Et andet mål for busliniernes effektivitet er det kommunale tilskud pr. påstiger, der fordeler sig som angivet i nedenstående tabel:

Tilskud per påstiger før DUT kompensation	
	Kr.
A-bus	2,08
S-bus	2,82
Lokallinier	8,19
Natbus	8,43
Havnebus	24,39
E-bus	28,66
Servicebus	51,05
CityCirkel *)	58,88

\*) CityCirkel er et nyt initiativ der betjener Middelalderbyen og hvor der afprøves en ny teknologi med miljøvenlige El-busser.

Det ses tydeligt, at de hurtige højfrekvente A-busser og de hurtige S-busser kan tiltrække passagerer og dermed har de et markant lavere tilskudsbehov end de øvrige busprodukter.

A-busser, S-busser og lokallinier transporterer 97% af alle passagerer i busserne. Fordelt med 2/3 til A- og S-busser og 1/3 til lokale linier. Siden 2007 er passagertallet i A- og S-busser steget med 3%. I samme periode har lokallinierne tilsvarende haft et fald i passagertallet på 3%.



Københavns Kommunes budget til busdrift er steget fra 270 mio. kr. i 2007 til 384 mio. kr. i budgetforslag 2010. Beløbene er før DUT kompensation. Den kraftige stigning fra 2007 til budget 2010 skyldes fire ting:

- Kraftige afgiftsstigninger som kun delvist kompenseres gennem DUT-systemet. Københavns Kommunes tilskud til Movia er steget med 90 mio. kr., hvoraf 58 mio. kr. refunderes via DUT-systemet. Denne post forklarer således mere end ¾ af stigningen.
- Øget serviceniveau, primært med servicebusser, City Cirkel og mere havnebus. I alt ca. 30 mio. kr., der modsvares af gennemførte effektiviseringer i samme størrelsesorden.
- Det resterende beløb skal tilskrives almindelige prisudvikling med især stigende brændstofpriser og lønninger, samt faldende billetindtægter som følge af, at passagererne benytter billigere billetter og foretager flere kombinerede rejser, så indtægterne skal deles med Metro og S-tog

Sammenlignes med de øvrige 6-byer (Århus, Odense, Aalborg, Esbjerg og Randers) er busdriften i Københavns Kommune den mest effektive. Således modtager passagerne i København det laveste tilskud på 3,10 kr. per passager (baseret på estimat 2008), mens en passager i Odense modtager hele 13,30 kr. Samtidig dækker billetpriserne 61 % af omkostningerne til busserne i København, mens billetindtægterne i den mindst effektive kommune Odense, kun dækker 38 % af omkostningerne.

Forskellene kan bl.a. forklares med, at København, som en del af Hovedstaden, har det passagergrundlag der skal til for at etablere og drive de effektive A- og S-buslinier.

**Tabel 28 Aktiviteter på kollektiv trafik - i 2009**

	Århus	Odense	Aalborg	Esbjerg	Randers	København
Antal køreplantimer pr. indbygger	1,9	1,1	1,9	1,2	1,0	2,7
Antal rejser pr. køreplantime	78	52	50	26	40	76
Nettodriftsudgift pr. rejse	4,9	11,9	7,9	13,3	9,5	3,1
Nettodriftsudgift pr. køreplantime	384	626	392	371	381	235
Selvfinansierungsgrad i pct.	52,1	38,2	45,0	38,1	40,0	61,4

### **Karakteristika ved de enkelte bustyper:**

#### **• A-buslinje**

A-busserne er de mest passagertunge buslinjer. De standser ved alle stoppesteder, og udgør et net, der supplerer Metroen og S-toget. Om dagen har A-busserne så høj en frekvens, at de kører uden fast køreplan. A-busserne er desuden karakteriseret ved en høj selvfinansierungsgrad.

- **S-buslinje**

S-busserne forbinder typisk stationer og andre trafikale knudepunkter og kører med få stop undervejs. A-busserne er desuden karakteriseret ved en høj selvfinansieringsgrad.

- **E-buslinje**

E-busserne er ekspresbuslinjer, der typisk kun kører i myldretiderne. E-busserne supplerer ofte almindelige busser eller S-busser på strækninger med mange kunder.

- **Lokallinier**

Lokallinier sikrer, at stort set alle områder i kommunen har busdækning, de kører ikke så ofte som A, S og E-busser.

- **Nat-buslinje**

Nat-busserne kører på hovedstrækningerne i nattetimerne og erstatter i det tidsrum alle øvrige linjer og en del af togdriften.

- **Servicebusser**

Servicebusserne er specielt rettet til ældre og handicappede, som har svært ved at bruge den almindelige kollektive trafik. Linjerne betjener typisk ældreboliger, hospitaler, andre institutioner, indkøbscentre og stationer, og kører i mange tilfælde ad mindre veje, hvor almindelige busser ikke kan komme.

- **Havnebusser**

Havnebusserne sejler i Københavns havn og forbinder Sluseholmen, Teglholme, Holmen og Christianshavn med det indre København. Betjener i høj grad turister og fritidsrejsende.

- **City Cirkel**

City Cirkel er en miljøvenlig el-drevet bus, der servicere middelalderbyen. Betjener i høj grad turister og fritidsrejsende.