



**Bilag 9: Notat vedrørende forslaget til effektiviseringer inden for buskødriften.**

08-04-2008

Sagsnr.  
2008-43855

Dokumentnr.  
2008-188163

Sagsbehandler  
Gert Højbjerg Mortensen

**0. Indledning**

Dette notat beskriver forslagene til buslinjejusteringer i 2009, samt passagerudviklingen. Samtidig fremsættes forslag til investering i forbedret fremkommelighed for busserne. Forslagene bygger videre på de ændringer der er foretaget i 2007 og 2008. Dvs. basisændringerne der blev foretaget i forbindelse med åbning af Metroens 3. etape i efteråret 2007, opfølgningen ved køreplan-ændringen i foråret 2008, samt de planlagte serviceløft i efteråret 2008. Der er taget udgangspunkt i at serviceniveauet ikke må forringes i 2009.

**1. Generel udvikling i passagertal og Økonomi på busser og Metro.**

**Passagerudvikling**

(mio. påstigninger)	<i>Busser</i>	<i>Metro</i>
Fra 2006 til 2007	1%*)	8%
Budget 2007	133,9	42,5
Realiseret 2007	128,9	40,0
<b>Realiseret i % af budget</b>	<b>96,3%</b>	<b>94,1%</b>

\*) Opgjort for perioderne januar – april

I København havde busserne cirka 1% flere påstigninger i de første 4 måneder i 2007 end i samme periode i 2006. Alligevel havde busserne der kører gennem Københavns Kommune ca. 5.mio. færre påstigninger end budgetteret for 2007. Det lavere passagertal har en negativ indflydelse på indtægten i busserne, men samtidig ses en tendens til at indtægten pr. påstigning er stigende. I 2007 var der budgetteret med en gennemsnitlig indtægt på 5,66 kr./påstigning og de foreløbige opgørelser for året viser en indtægt på 5,96 kr./påstigning. Samtidig er udgiftssiden under stærkt pres med stigende dieselpriser, renter, mv. Desuden er der fortsat uafklarede forhold omkring bortfaldet af afgiftsfritagelse for busser i rutetrafik.

**Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, 10  
1599 København V

Telefon  
3366 2735

Telefax  
3366 7003

E-mail  
GEH@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

Metroen havde i 2007 et passagertal på 40 mio. passagerer. Dette er en fremgang på ca. 8 procent i forhold til 2006. I 2007 genererede driften af metroen et overskud på 63 mio. kr. (før afskrivninger). Metroens 3. etape åbnede 28. september 2007. Ved åbningen af strækningen til lufthavnen var der ikke installeret automatiske passagertællere som på de øvrige stationer. Det betyder, at det præcise passagertal for 3. etape endnu ikke kendes. Stikprøvetællinger i efteråret viste dog, at passagertallet ikke levede op til det forventede, og budgettet for passagertallet blev derfor nedjusteret fra 42, 5 mio. passagerer til 40 mio. (Der opsættes tællere på strækningen i foråret 2008)

## 2. Busbudget

Der foreslås 4 tiltag i 2009, der i alt giver et prioriteringsrum på 8,5 mio. kr. (p/l 09) i 2009 og 10,0 mio. kr. i 2010 og årene frem.

- Forbedret fremkommelighed for busserne
- Udnyttelse af servicebusserne i myldretiden
- Yderligere tilpasning til banerne
- Sæsonafhængige køretider.

Indmeldinger til prioriteringsrummet på 8,5 mio. kr. er indregnet i nedenstående oversigt.

	2007 (p/l 07)	2008 (p/l 08)	2009 (p/l 09)
Almindelig buskørsel	268,1	262,0	267,7
Indmeldt til prioriteringsrum 2009			-8,5
Servicebus	2,4	3,8	6,7
Udvidet betjening af Holmen	3,6	5,2	5,4
Citybus		3,0	18,1
Serviceløft (2007 -2009)	5,0	5,2	5,4
Teaterbus			
Handicap kørsel	25,6	SUF / SOF	SUF / SOF
I alt	304,7	279,2	294,7

Omkostningerne til handicapkørsel blev med budget 2008 overført til fagforvaltningerne.

I ØU's budget er der afsat 13,1 (p/l 09) mio. kr. til anlæg vedrørende busser, og et tilsvarende beløb er afsat i forslaget for 2009.

I TMU's budget for 2008 er der afsat 8,5 mio. kr. (p/l 08) og der forventes afsat et tilsvarende beløb årligt.

### **3. De 4 foreslåede ændringer:**

#### **Forbedring af fremkommelighed for busser.**

Her peges konkret på 2 større, samt en pulje af mindre "revisionsprojekter", der skal øge bussernes fremkommelighed.

- Tietgensgade til Østerbrogade
- Frederikssundsvej.
- Øvrige.

Foruden revisionsprojektet arbejder forvaltningen på at konkretisere et større fremkommelighedsprojekt (Strækningsprojekt) på Frederikssundsvej. Forslaget tænkes at indgå i investeringskataloget for 2009.

Revisionsprojekter indeholder en gennemgang af strækninger eller områder med henblik på at foretage mindre justeringer. Det kan være prioritering af busser i kryds, forbedrede stoppestedsforhold (hurtigere af og påstigning), mv.

Strækningsprojekter er karakteriseret ved at man ser på strækningen som en helhed og dermed løfter niveauet for en eller flere linier. Strækningsprojekter har væsentlig større omfang end revisionsprojekterne. Det kan være at anlægge busbaner over større strækninger, ombygning af et antal stoppesteder, Prioritering af busser i et større antal vejkryds, mv.

Forbedret fremkommelighed har to effekter. Der spares køretid og dermed driftsomkostninger. Der opnås større regularitet i driften og dermed tiltrækkes flere passagerer.

Revisionsprojekterne forventes at give en besparelse på 3,0 mio. kr. i 2009 og 4,5 mio. kr. årligt i de efterfølgende år. Det kræver en anlægsinvestering på 3,7 mio. kr.

#### **Udnyttelse af servicebusserne i myldretiden**

I myldretiden indsættes ekstra busser på linier med stort passagerunderlag for at sikre tilstrækkelig kapacitet. Behovet for øget kapacitet er størst i morgentimerne. Det betyder at et antal busser kun benyttes i myldretiden.

De nye Servicebusser kører normalt fra kl. 9.00. Dvs. de kan anvendes som forstærkning i morgenmyldretiden i stedet for de almindelige busser der anvendes i dag. Med dette tiltag opnår entreprenørerne en bedre udnyttelse af deres materiel. Det giver en besparelse på 2,5 mio. kr. pr. år.

#### **Yderligere tilpasning til banerne**

Linie 4A kører på lange strækninger parallelt med ringbanen, som dermed kan være et alternativ til denne linie. Kapacitetsudnyttelsen på

4A er relativt lav for en A-bus linie. I morgenmyldretiden sidder der gennemsnitligt 37 passagerer i bussen på strækningen med højst belægning. Der er plads til ca. det dobbelte antal passagerer i bussen. Linie 4A forstærkes også med ekstra busser i myldretiden. Det foreslås at denne forstærkning fjernes. Det kræver dog at der kan opnås enighed med Frederiksberg, hvor linie 4A også kører. Forventet årlig besparelse 1,5 mio. kr.

### **Sæsonafhængige køretider.**

I sommerperioden (skoleferien) er antallet af biler på vejene betydeligt mindre end resten af året. Det betyder busserne kan komme hurtigere frem, især i myldretiden. Det foreslås at køreplanerne tilpasses den bedre fremkommelighed, så ruterne gennemkøres på kortere tid og dermed spare vogn timer.

I sommerperioden er der også færre mennesker der benytter busserne, især i myldretiden. Derfor er der mindre eller ingen behov for forstærkning (ekstrabusser) i myldretiden. Ud over reducerede driftsomkostninger løser det også et væsentligt problem for entreprenørerne. De skal ikke skaffe ferieafløser i samme omfang som tidligere år, hvilket er med til at sikre højere kvalitet i driften. Forventet årlig besparelse 1,5 mio. kr.

### **3. Status på planlagte ændringer i busbetjeningen som vedtaget med budget 2008.**

#### Citybus:

Der etableres en citybuslinje til betjeningen af Middelalderbyen og nærmeste gader. Betjeningen sker med en lille El-drevet og meget miljøvenlig bus. Driftsstart forventes ved årsskiftet 2008/2009. Forventes forelagt BR 15/5

#### Servicebusser:

Herudover pågår udmøntning af Servicebus-strategien, idet to servicebusser (Valby og Vanløse) er sat i drift i 2007. Herefter følger en rute på Østerbro-Indre by i maj 2008, og den forventes i BR den 24/4. De 2 ruter på Amager forventes startet sidst i juni 2008, og kommer på BR i juni. De 3 ruter i Brønshøj-Husum, Bispebjerg og Østerbro-Bispebjerg planlægges i efteråret 2008 og starter primo 2009.

#### Betjening af Holmen:

Pendulsejladsen mellem Nyhavn og Holmen gennemføres i dagtimerne med havnerundfartsbåde, der har et lavere serviceniveau end de øvrige havnebusser. Det foreslås at pendulsejladsen opgraderes til samme niveau som øvrige havnebusser.

Indstilling forventes forelagt ØU den 29/4 og BR den 15/5

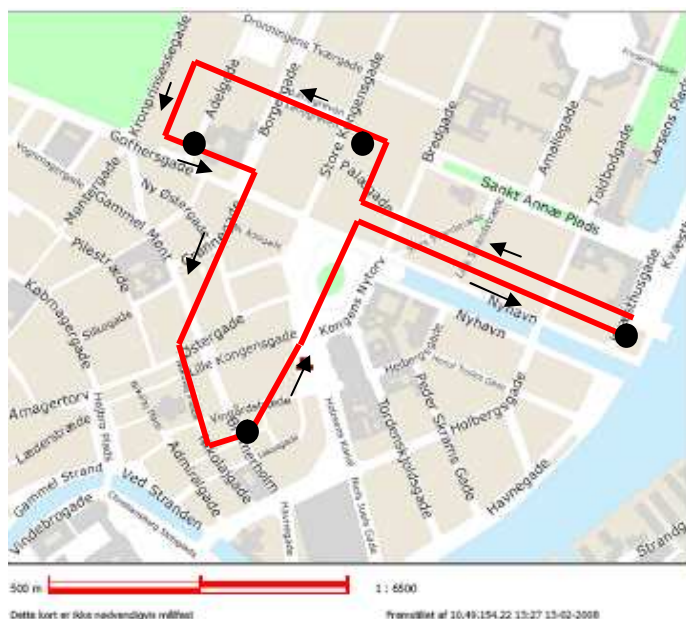
## 5. Yderligere besluttede tiltag:

### Teater bus

Mandag d. 31. marts kl. 19.00 startede Teaterbussen, der er en udmøntning af BR beslutning d. 24. januar 2008 (BR 47/08).

Teaterbussen kører hvert 6-7 minut i aften timerne (en time før og efter forestillinger på den store scene), og forbinder det nye skuespilhus på Kvæsthusmolen med Metrostationer og P-anlæg i området (se kort nedenfor). Der køres kun aftener, hvor der er forestilling.

Bussen kører i en forsøgsperiode på 3 måneder. Forsøget evalueres m.h.p. politisk beslutning om at lukke eller fortsætte bussen. De tre måneder svarer til april, maj, juni



**Teaterbussens rute**