

BILAG 8: Finansiering af Økonomiudvalgets andel af prioriteringsrummet

Forslag	Effektivisering af busdriften					
Bevilling	Økonomisk forvaltning, drift					
Styringsområde	Rammebelagt drift					
Økonomiske konsekvenser 1.000 kr. - 2009 PL						
Forslag	Funktion	2008	2009	2010	2011	2012
1. Fortsat forbedring af bussernes fremkommelighed	2.32.31.1	0	-3.000	-4.500	-4.500	-4.500
2. Udnyttelse af Servicebusserne i myldretiden	2.32.31.1	0	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
3. Yderligere tilpasning til baner	2.32.31.1	0	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
4. Sæsonafhængige køretider på højfrekvente buslinjer	2.32.31.1	0	-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
Samlet nettoændring	2.32.31.1	0	-8.500	-10.000	-10.000	-10.000
Personalemæssige konsekvenser		-	-	-	-	-
Beskrivelse af forslaget						
<p>Københavns Kommunes udgifter til kollektiv busdrift udgøres af det nettounderskud som Movia's busdrift i kommunen medfører i hvert enkelt år. Ramme for busdrift i 2008 er: 279,2 mio. kr. omfattende, midler til trafik køb, trafikbetjening af Holmen, servicebuslinier, City-bus og en pulje til serviceløft.</p> <p>Af følgende punkter fremgår effektiviseringer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortsat forbedring af bussernes fremkommelighed. Som konsekvens af investering i fremkommelighed for busserne i 2008 forventes det, at nettoudgifterne til busdrift kan mindskes gennem sparede driftsudgifter og øgede passagerindtægter. Forslaget er udtryk for reel effektivisering og vil ikke medføre serviceforringelser. Forudsætningen for forslaget er de 20,3 mio. kr., som allerede er afsat til anlægsinvesteringer på området i 2008. Der er udarbejdet en liste med anlægsinvesteringer til både kortsigtede og lidt mere langsigtede tiltag, og en fælles indstilling til Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget er under forberedelse. Tiltagene vil blive gennemført løbende og i forbindelse med de tre køreplansskift i oktober 2008, i april 2009, samt i oktober 2009. Derfor kan der ikke forventes helårsvirkning før i 2010. 2. Udnyttelse af Servicebusserne i myldretiden På en række buslinjer er der behov for indsættelse af ekstra kapacitet i myldretiderne og specielt i morgenmyldretiden. Normalt benyttes almindelige 12-meter busser til denne forstærkning. Disse står så i garage efter kl. 9.00, indtil de evt. skal benyttes til forstærkning om eftermiddagen. 						

Servicebussernes driftsperiode er normalt på hverdage mellem kl. 9 og 16, og busserne kører dermed ikke i morgenmyldretiden. Servicebusserne kan derfor udnyttes til kørsel på almindelige buslinjer i morgenmyldretiden og dermed reducere behovet for 12-meter busser tilsvarende.

3. Yderligere tilpasning til baner

I 2007 og 2008 er der gennemført effektiviseringer ved optimering og tilpasning af busnettet til metroen og ringbanen. Yderligere tilpasninger kan ske på baggrund af de drifts- og passagermæssige erfaringer herfra. Bl.a. kan myldretidsforstærkningen på linie 4A, der kører parallelt med ringbanen, reduceres.

4. Sæsonafhængige køretider på højfrekvente buslinjer.

I skoleferien er myldretidstrafikken betydeligt mindre end resten af året. Der er derfor mulighed for at køre hurtigere i den periode og dermed spare vogntimer. I samspil hermed sænkes frekvensen i myldretiden til almindelig dagfrekvens på disse linjer, i det omfang kapacitetsmæssige forhold tillader det.

Hvilke konsekvenser indebærer forslaget for medarbejdertilfredshed, brugertilfredshed og kvalitet

Forslag 1 medfører serviceforbedringer. Større fremkommelighed vil medføre bedre regularitet og rejsehastighed. Det vil af passagererne opleves som serviceforbedringer og samtidig medføre reducerede driftsomkostninger.

Forslag 2 er neutralt. Udnyttelse af Servicebusserne til forstærkning i myldretiden er alene et spørgsmål om effektiv udnyttelse af materiellet og har derfor ingen servicemæssige effekter.

Forslag 3 er neutralt. I dag forstærkes linie 4A med ekstra busser i myldretiden. Dvs. ekstra busser ud over dem der er omtalt i køreplanen. Analyser viser at kapacitetsudnyttelsen ikke kræver denne forstærkning. Der er gennemsnitlig 37 passager i bussen i morgenmyldretiden og bussen har ca. den dobbelte kapacitet. Passagererne vil ikke mærke nogen forskel, hvis forstærkningen fjernes.

Forslag 4 er neutralt. Med sæsonafhængige køretider på højfrekvente buslinjer vil passagererne fortsat opleve, at bussen kører i henhold til køreplanen, men de vil ikke opleve så mange ekstrabusser, som der vil være uden for ferisæsonen. Samtidig kan der være mindre justeringer af minuttallene i den 6 ugers ferieperiode, som man skal forholde sig til.

Nøgletal, herunder sammenligning med 6-byerne

Af tabellerne 1-3 fremgår 6-by nøgletallene. Nøgletallene er på et aggregeret niveau og skal derfor tages med et vist forbehold.

Tabel 1 - Nettodriftsudgift til busdrift 2007 (2008 p/1)

By	Århus	Odense	Aalborg	Esbjerg	Randers	København	Gennemsnit for de 6 byer
Kr. pr. indbygger	477	396	569	300	322	587	442

Anmærkninger: Tallene er eksklusive lovpligtig handicapkørsel og er korrigeret for takst-/regionalsamarbejde

Tabel 2 - Takster i den kollektive trafik pr. 1. februar 2007

Beløb i kr.	Århus	Odense	Aalborg	Esbjerg	Randers	København
30-dages voksenkort 1-2 zoner	320	280	320	300	320	310
Pris pr. klip i klippekort	11,00	12,50	10,40	10,00	11,00	12,00
Kontantbillet, voksen	18	16	16	18	17	19

Tabel 3 - Kollektiv trafik – aktiviteter 2007

Beløb i kr.	Århus	Odense	Aalborg	Esbjerg	Randers	København
Antal køreplantimer pr. indbygger	2,0	1,2	2,0	1,1	1,4	2,7
Antal rejser pr. køreplantime	77	58	54	38	39	76
Nettodriftsudgift pr. køreplantime	231	322	271	257	228	207
Selvfinansieringsgrad i pct.	66,8	51,3	53,5	47,6	44,0	58,0

Anmærkninger:

- En køreplantime defineres som én time i rute med passagerer.
- Antal rejser er lig antal påstigninger.
- Selvfinansieringsgraden defineres som passagerindtægterne i forhold til de samlede udgifter.

Samlet budget for området

Ramme for busdrift i 2008 er: 279,2 mio. Kr. omfattende, midler til trafik køb, trafikbetjening af Holmen, servicebuslinier, City-bus og en pulje til serviceløft.