

#### 14. Flere incitamentskontrakter i busdriften (2009-58568)

Det skal besluttes, om Trafikselskabet Movia kan indgå flere incitamentskontrakter med busoperatørerne, og om Københavns Kommune på embedsmandsniveau kan deltage i arbejdet med incitamentskontrakter.

#### INDSTILLING OG Beslutning

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen indstiller,

1. at Københavns Kommune tilslutter sig Trafikselskabet Movias ønske om at indgå flere incitamentskontrakter i København efter en model, hvor eventuelt øgede passagerindtægter anvendes ligeligt til bonus til operatørerne, forbedring af servicen på linien og forbedring af økonomien på linien. Forbedring af liniens økonomi udmøntes som reduceret tilskudsbehov til Trafikselskabet Movia,
2. at Københavns Kommune på embedsmandsniveau deltager i en styregruppe i Trafikselskabet Movia med henblik på implementering af incitamentskontrakter samt
3. at det mindre behov for kommunalt tilskud indarbejdes i Økonomiudvalgets udgiftsramme til busdrift.

#### Problemstilling

Trafikselskabet Movia påbegyndte i 2008 et forsøg med incitamentskontrakter på buslinierne 150S og 173E. Erfaringerne herfra er meget positive. Indgåelse af incitamentskontrakter betyder, at indtægterne fra et stigende passagertal anvendes til en bonus til operatøren, til forbedring af produktet og til forbedring af liniens økonomi. Forbedring af liniens økonomi medfører samtidig et mindre behov for kommunalt tilskud. Indgåelse af incitamentskontrakter kræver kommunens accept.

#### Løsning

Incitamentskontrakter betyder, at der for færre penge køres med flere busafgange og at antallet af passagerer i busserne øges. På linie 150S er der i de første to måneder af 2009 opnået en passagerfremgang på godt 20 %. Det er en meget stor stigning. Det foreslås derfor, at Københavns Kommune tilslutter sig Trafikselskabet Movias ønske om, at indgå flere incitamentskontrakter i København med nedenstående bemærkninger.

Når der indgås incitamentskontrakter er det vigtigt, at kapaciteten på linierne løbende tilpasses i takt med, at der kommer flere passagerer i busserne. Øges kapaciteten ikke opfatter kunderne det som en forringelse, når busserne ofte bliver overfyldt. Det er derfor vigtigt, at en del af de ekstra indtægter anvendes til forbedring af produktet i form af flere køreplantimer. For eksempel har passagervæksten på linje 150S siden årsskiftet finansieret 10 % flere køreplantimer. Når passagervæksten anvendes til finansiering af flere køreplantimer øger det samtidig frekvensen på linien, da flere køreplantimer er lig med flere busser. En øget frekvens på linien vil tiltrække endnu flere passagerer. Det skaber

økonomisk basis for endnu flere køreplantimer og dermed forbedres frekvensen endnu en gang. På den måde skabes en positiv spiral, som både forbedrer service og økonomi i den kollektive trafik.

En del af forbedringen skal bestå af flere køreplantimer, men der vil sandsynligvis også være mulighed for, at de øgede passagerindtægter kan finansiere forskellige miljøforbedrende tiltag. F.eks. kunne det være interessant at indbygge skærpede miljøkrav i incitamentskontrakterne på samme måde, som der i dag stilles krav til kvaliteten af produktet. Såfremt Økonomiudvalget tiltræder denne indstilling vil Økonomiforvaltningen medtage ønsket om miljø i de videre drøftelser med Movia.

Følgende principper lægges til grund for en incitamentsaftale:

- Øget indtægt ved passagerfremgang opnået i aftaleperioden deles ligeligt mellem bonus til operatøren, forbedringer af produktet og forbedret driftsøkonomi på linjerne.
- Kontraktens øvrige bestemmelser, herunder mulighederne for at omlægge linjerne og/eller reducere kørselsomfang, bevares uændret.
- Bonus udbetales kun ved et kvalitetsniveau, der ligger over kontraktens minimumskrav. Kvalitetskravet sikrer, at operatørerne ikke kan favorisere de attraktive passagergrupper på bekostning af de mindre attraktive grupper.
- Målet er en fremgang på 5 % i 2010 i forhold til 2008.
- Der sættes nye mål for fremgangen hvert år.

En 5 % forøgelse på f.eks. A-busserne vil betyde over 3 mio. flere passager årligt. Den gennemsnitlige passagerbetaling på A-bus linjerne er 5,90 kr. per påstigning. Det betyder en ekstra indtægt på ca. 18 mio.kr., der kan fordeles med op til 6 mio. kr. til operatøren, 6 mio. kr. til forbedring af produktet ved indsættelse af flere busser på buslinien, og 6 mio. kr., som kommunen kan disponere over. De 6 mio. kr. som kommunen råder over kan anvendes til endnu bedre busservice, bedre miljø eller til helt andre formål, der ikke nødvendigvis har noget med kollektiv trafik at gøre.

Aftaler om incitamentskontrakter kan imidlertid ikke stå alene og der er nogle forudsætninger, der skal være opfyldt, før de har en effekt. Rejsehastighed, frekvens, pålidelighed og komfort er fortsat de væsentligste parametre for at få passagerne til at vælge den kollektive trafik. Derfor kan incitamentskontrakter f.eks. ikke erstatte investeringer i bedre fremkommelighed for busserne. Den bedre fremkommelighed kunne finansieres med kommunens andel af de stigende passagerindtægter.

### **Organisering af arbejdet**

Arbejdet organiseres som et projekt, der ledes og primært bemandes af Trafikselskabet Movia. Trafikselskabet Movia inviterer de berørte kommuner ind i projektarbejdet i det omfang, det er relevant. Projektet tilknyttes en administrativ styregruppe med deltagelse fra de involverede kommuner og operatørerne.

## **Økonomi**

Finansieringen kan ske inden for det vedtagne budget. Incitamentskontrakter øger passagerindtægterne. De øgede passagerindtægter anvendes til bonus til operatørerne og forbedring af servicen på linien. Den resterende del af de øgede passagerindtægter anvendes til nedskrivelse af kommunens driftstilskud til Trafikselskabet Movia og indgår derefter i den almindelige politiske prioritering af kommunens midler.

Det økonomiske resultat af de indgående incitamentskontrakter for driftsåret 2010 kendes først efter Trafikselskabet Movias regnskabsaflæggelse i maj 2011.

## **Videre proces**

Det foreslås, at indstillingen behandles i Borgerrepræsentationen den 10. juni 2009.

Claus Juhl

Henrik Plougmann Olsen

## **bilag**

