



Økonomiforvaltningen har evalueret servicebusserne. Økonomiudvalget skal tage stilling til, hvorvidt der til budgetforhandlingerne for Budget 2011 skal udarbejdes et oplæg til tilpasning af servicebusserne til det fremtidige busnet, så borgerne får mest muligt gavn af de midler, der anvendes på busdrift.

### **INDSTILLING OG Beslutning**

Økonomiforvaltningen indstiller over for Økonomiudvalget,

1. at evalueringen af servicebusserne tages til efterretning, jf. bilag 1,
2. at Økonomiforvaltningen udarbejder et oplæg til, hvordan servicebusserne kan tilpasses det fremtidige busnet (Bynet 2018), således at oplægget kan indgå i forhandlingerne om Budget 2011, samt
3. at medlemsforslaget om en oplysningskampagne om servicebusserne, stillet den 28. maj 2009 (2009-64619), indgår i oplægget omtalt under 2. at-punkt, hvorved medlemsforslaget vil være håndteret.

### **Problemstilling**

Med Budget 2010 er det besluttet, at det kollektive transportsystem i København skal forbedres. Bus, tog og metro skal gøres til et sammenhængende og mere effektivt transportsystem, hvor busserne i højere grad end i dag understøtter Metroen – en metro, der, når den er udbygget med Metro Cityringen i 2018, vil være grundstammen i den kollektive trafikbetjening. Dette arbejde kaldes for Bynet 2018 (2008-128539), og effekten heraf forventes at være flere passagerer i den kollektive trafik og mere effektiv ressourceudnyttelse af busserne.

Økonomiforvaltningen har evalueret servicebusserne, og resultatet er, at servicebusserne i dag hører til de busser, der har den laveste selvfinansieringsgrad. Busserne har kun få passagerer, og en forklaring er, at der ikke opleves et behov for busserne.

### **Løsning**

#### **Om servicebusserne**

De første servicebusruter blev introduceret i efteråret 2007. Formålet er, som supplement til den eksisterende kollektive trafik, at kunne betjene ældre, gangbesværede, handikappede, svagtseende og daginstitutioner tæt på deres mål så de ikke får for lange gå-afstande.

Busserne er indrettet med ekstra plads til kørestole, rollatorer, barnevogne og lignende, og ruterne er særligt indrettet så de betjener de for målgruppen relevante steder, så som

---

Indstilling om servicebussernes fremtid

apoteker, indkøbscentre, plejesteder, pensions- og omsorgskontorer mv. Desuden har chaufføren tid til at hjælpe passagerer ind og ud af bussen, og kører ikke før alle sidder ned.

Ruterne er udformet som ”ringruter” med samme start- og slut-stoppested, og passerer hver enkelt stoppested på samme minuttal én gang i timen. Fordelen er, at ruterne og stoppestedstiderne er lette at forstå og huske. Ulemperne er, at busserne kun kører i én retning, og kun én gang i timen. Køretiderne er fra 9-16 i hverdage, og fra 10-15 om lørdagen.

Servicebusruterne har været udformet i samarbejde med følgegrupper bestående af relevante lokaludvalg, Ældreråd, Ældresagen og Handikaprådet for bedst muligt at ramme bydelenes og borgernes behov.

### **Evaluering af servicebusserne**

Servicebusserne har siden start kun været anvendt af relativt få passagerer. I snit anvendes en servicebusrute af cirka 80-90 personer per dag, hvilket svarer til 10-12 personer per tur. Driftsøkonomisk betyder det, at servicebusserne har en selvfinansierungsgrad på 15 % - dvs. at servicebussernes passagerindtægter kun dækker 15 % af servicebussernes udgifter. De resterende 85 % af driftsudgifterne betales af Københavns Kommune, og udgør 8,8 mio. kr. per år for 8 servicebusser (p/l 2009). Til sammenligning er den gennemsnitlige selvfinansierungsgrad for alle busser i København 61 %.

For at øge passagerantallet har Københavns Kommune forsøgt at optimere de ruter, der blev først etableret – igen i samarbejde med følgegrupper – og har også intensiveret informationen om ruterne. Det har dog kun haft ringe effekt – jf. bilag 1.

En mindre interviewundersøgelse med potentielle brugere har vist, at mere end 90 % af målgruppen ikke anvender servicebusserne. Størstedelen anvender ikke busserne, fordi de ikke føler behov for det, idet de i stedet enten anvender de normale busser, eller transporteres direkte via den individuelle handicapbefordring. En mindre gruppe af de adspurgte anvender ikke servicebusserne, fordi de enten ikke kender til busserne, eller synes de kører for lidt. 85 % af dem, der anvender servicebusserne i dag, er glade for bussernes indretning og ruterne udformning.

### **Fremtidigt busnet**

I tråd med rammerne i Bynet 2018-arbejdet om et mere sammenhængende og effektivt kollektivt transportsystem anbefaler Økonomiforvaltningen derfor, at der til budgetforhandlingerne for Budget 2011 udarbejdes et oplæg til Økonomiudvalget om, hvordan servicebusserne kan tilpasses det fremtidige busnet. En sådan tilpasning kan eksempelvis være i form af ruteændringer, mere oplysning om busserne, ændring af frekvensen, eller en egentlig nedlæggelse af servicebusruter.

En mere effektiv drift af servicebusserne – og bussystemet som helhed – i form af flere passagerer / færre udgifter kan komme den kollektive trafik til gode samlet set. Eksempelvis har Borgerrepræsentationen tidligere besluttet at anvende 3 mio. kr. til at forlænge en række busruter, hvilket resulterede i 450.000 flere passagerer per år.

Økonomiforvaltningens oplæg til budgetforhandlingerne vil indeholde forslag til, hvor eventuelt sparede driftsmidler kan anvendes i stedet i den kollektive trafik.

### **Medlemsforslag om oplysningskampagne for servicebusserne**

På BR-mødet 28. maj 2009 blev et forslag stillet om udarbejdelse af en oplysningskampagne for servicebusserne. Økonomiforvaltningen anbefaler, at dette behandles i den kommende indstilling, der vil blive forelagt Økonomiudvalget i foråret 2010 om tilpasning af servicebusserne til det fremtidige busnet. Et selvstændigt notat om det pågældende medlemsforslag, har været forelagt på ØU's aflæggerbord i november 2009.

### **økonomi**

Denne indstilling medfører ingen økonomiske konsekvenser for kommunens budget.

Servicebussernes kontraktmæssige forhold medfører, at der maksimalt kan nedlægges 2 ud af de 8 servicebusruter frem mod 2013, hvorved der spares 2 mio. kr. om året i driftsmidler. Andre kommuner er dog også kontraktligt involverede i servicebusserne, og såfremt en eller flere af disse kommuner skulle ønske at nedlægge en servicebus, gælder ”først-til-mølle-princippet”, således at den kommune, der først henvender sig til Movia herom, får muligheden for at nedlægge en servicebus. Efter 2013 vil samtlige 8 servicebusser kunne annulleres i København.

Driften af servicebusserne finansieres via Økonomiudvalgets budget til busdrift. Hvis det i forbindelse med Budget 2011 besluttes at nedlægge servicebusruter, kan der forventes en besparelse på 1 mio. kr. per annulleret servicebus om året. Der vil maksimalt kunne spares 1 mio. kr. i 2011, 2 mio. kr. i 2012 og 2013, og herefter det fulde beløb på 8,8 mio. kr. per år fra 2014 og frem (p/l 2009).

Disse driftsmidler vil i stedet kunne anvendes til mere effektiv kollektiv transport andet steds i kommunen.

### **Videre proces**

Hvis Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen godkender denne indstilling, vil Økonomiforvaltningen i løbet af foråret 2010 udarbejde en indstilling til politisk behandling om tilpasning af servicebusserne som oplæg til budgetforhandlingerne for Budget 2011. Anbefalingerne vil bygge på de til den tid eksisterende resultater fra Bynet 2018-arbejdet.

Den politiske indstilling vil blive sendt i høring i de relevante lokaludvalg, inden den behandles politisk i Københavns Kommune.