



Notat

Svar på spørgsmål til indstilling om bedre adgang til busserne for personer i kørestol med elektriske ramper

2. marts 2022

Sagsnummer
2022-0028572

Dokumentnummer
2022-0028572-12

Økonomiudvalget har den 22. februar 2022 behandlet en indstilling om bedre adgang til busserne for personer i kørestol med elektriske ramper. I den forbindelse har borgmester Karina Vestergård Madsen anmodet om, at det frem mod sagens behandling i Borgerrepræsentationen undersøges, om det er muligt, at:

- 1) Installere elektriske ramper i de nuværende busser og hvad det i givet fald vil koste
- 2) Komme ud af de nuværende udbud før 2034 og hvad det i givet fald vil koste.

Derudover har borgmester Jakob Næsager den 1. marts 2022 stillet to spørgsmål til indstillingen:

- 3) Hvis Københavns Kommune stiller krav om elektriske ramper for buslinje 22, 26, 27, 31, 34, 35, 68, 77 og 132, som Movia sender i udbud i 2022 - hvor mange forventer ØKF der vil byde ind på dette udbud?
- 4) Hvad vil de elektroniske ramper betyde for bussernes rettidighed (at busserne ankommer til tiden)?

Økonomiforvaltningens svar

Spørgsmål 1

Økonomiforvaltningen har spurt Movia, om det er muligt at installere elektriske ramper i de busser, der allerede betjener de københavnske gader. Ifølge Movia vil udgiften være uforholdsmæssig høj. Derudover er det i praksis ikke muligt, da ramperne skal bygges ind i selve bussens gulvkonstruktion, mens busserne er ude af drift i længere tid. Derefter ville busserne skulle gennemgå nye indregistreringssyn med ny vægtberegning m.m.

Spørgsmål 2

Økonomiforvaltningen har spurt Movia, om det er muligt at komme ud af de eksisterende kontrakter for de busser, der betjener de

Center for Byudvikling
Team Mobilitet
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800176

københavnske gader og genudbyde kørslen med et krav om elektriske ramper samt hvad det koster.

Movia oplyser:

"Movia udbyder buskørslen med op til 12 års varighed for at sikre økonomisk bæredygtige priser. Således er afskrivningsperioden på busser ca. 12 år. De ældre kontrakter i København med dieselbusser er udbudt med en garanteret kontraktperiode på 6 år, men med mulighed for forlængelse op til i alt 12 år, hvor forlængelse afhænger af operatørens kvalitet (passagertilfredshed og grad af udført kørsel). De nyeste kontrakter i København med el-busser er imidlertid udbudt med en garanteret kontraktperiode på 10 år for at understøtte overgangen til emissionsfri buskørsel.

Med henblik på at kunne give et skøn på, hvad det vil koste Københavns Kommune at komme ud af alle kontrakter således, at samtlige busser i København kan erstattes med nye busser fra 2025, der har elektriske ramper, har vi beregnet, hvad det vil koste Københavns Kommune at komme ud af kontrakten med et eksempel på en gennemsnitlig buslinje i København. Eksemplet er i 2025 midt i sin 'levetid' i forhold til Movias kontrakt og vil derfor bedst kunne afspejle en gennemsnitsomkostning pr. bus i Københavns Kommune i denne sammenhæng. Der skal dog tages forbehold for, at omkostningen varierer fra kontrakt til kontrakt ift. de konkrete priser de forskellige operatører har vundet de forskellige kontrakter på. Endvidere afhænger kontrakternes levetid også af, hvilken kvalitet operatørerne leverer. Således kan Movia som nævnt ovenfor komme før ud af en kontrakt, hvis en operatør ikke leverer det aftalte kvalitetsniveau for passagertilfredshed og grad af udført kørsel. Hvis omkostningen et eksempel på en gennemsnitlig buslinje i København betragtes som værende en gennemsnitlig omkostning for at komme ud af samtlige kontrakter 2025, kan omkostningen for Københavns Kommune opgøres til at være 5,5 mio. kr. pr. bus. Der er ca. 350 driftsbusser i Københavns Kommune, men hvis der opnås enighed med øvrige trafikejere for A21 og A22, vil der komme elektriske ramper i ca. 85 af disse busser senest 2025. "

Økonomiforvaltningen bemærker, at hvis man fra 2025 ønsker, at samtlige busser i København har elektriske ramper, vil det skønsmæssigt koste Københavns Kommune cirka 1,5-1,9 mia. kr. at komme ud af de eksisterende kontrakter. De 1,5 mio. kr. forudsætter, at der i de kommende udbud A21 og A22 opnås enighed blandt kommunerne om at stille krav til elektriske ramper.

Movia bemærker, at der løbende sker en teknologisk udvikling af bl.a. bussernes miljøegenskaber, trafikinformation og tilgængelighed. Hvis alle busser i Københavns Kommune udskiftes over en meget kort

årrække, vil der herefter naturligt følge en længere periode frem mod næste udskiftning, hvor den videre teknologiske udvikling ikke kan gøres tilgængelig for buspassagererne i København.

Spørgsmål 3

Økonomiforvaltningen har stillet spørgsmålet til Movia.

Movia oplyser:

"Hvis der opnås enighed om elektriske ramper blandt ejerne af de linjer, der er med i Movias udbud i 2022, er det Movias vurdering, at kravet ikke vil påvirke konkurrencesituationen, eftersom Movia vil stille kravet i henhold til gældende standarder, der er velkendte på markedet."

Spørgsmål 4

Økonomiforvaltningen har stillet spørgsmålet til Movia.

Movia oplyser:

"Valget af den tekniske løsning, dvs. om der er krav om manuelle ramper eller elektroniske ramper, vurderes ikke i sig selv at påvirke bussernes rettidighed. Hvis elektriske ramper medfører en øget efterspørgsel fra kørestolsbrugere eller andre kundegrupper med behov for brug af rampe for at kunne stige på og af bussen, er det Movias vurdering, at rettidigheden kan blive påvirket lokalt. Dette svarer til andre tilfælde, hvor en linjes rettidighed påvirkes ved øget efterspørgsel. Hvis en øget efterspørgsel viser sig at være varig, bliver den øgede efterspørgsel løbende indarbejdet i Movias køreplantider."