

Til:
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
Rødovre Kommune

Dokumentnummer: 1694855

Dato: 30. oktober 2023

Sagsbehandler: JOA

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Bustilpasning til Sydhavnsmetroen

Opdateret økonomisk notat – pba. Budget 2024 samt mindre justeringer

Københavns Kommune har principbesluttet det anbefalede scenarie til tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen, som er udarbejdet af Movia og Københavns Kommune.

Økonomien for det anbefalede scenarie er tidligere præsenteret, og kan findes i notatet *Bustilpasning til Sydhavnsmetroen – Økonomisk notat* (se også oversigt i bilag).

Siden præsentationen af økonomien for det anbefalede scenarie, er Movias budget for 2024 offentliggjort. Ligeledes er der fremkommet mindre driftsoptimerende tilretninger til det anbefalede scenarie af bustilpasningen til Sydhavnsmetroen. Derfor har Movia genberegnet økonomien for det opdaterede, anbefalede scenarie, som i det følgende refereres til som det anbefalede scenarie version 2.

Det anbefalede scenarie v.2 er ligesom i den oprindelige økonomiske beregning af det anbefalede scenarie, vurderet ud fra følgende punkter ift. økonomi:

Pkt. 1: Driftsøkonomi

Driftsøkonomi for det anbefalede scenarie v.2 er beregnet på linjeniveau og præsenteres tillige på kommuneniveau, samt som totaler. Input til driftsøkonomien er driftsomkostninger (driftstimer og -busser) som er vurderet af Movia, og driftsindtægter (passagerer) som er fremkommet pba. COMPASS-beregninger samt yderligere kvalitative vurderinger.

Pkt. 2: Kontraktuelle forhold

De kontraktuelle forhold undersøges ligeledes for det anbefalede scenarie v.2, da det kan have en indflydelse på den samlede økonomi i form af compensation til busoperatører. Særligt compensation ifm. ændring i antallet af driftsbusser er betydende. Compensationen udgør en del af kontraktgrundlaget mellem Movia og operatører og kan ikke fraviges, såfremt en trafikejer bestiller drift, der medfører reduktioner i antallet af emissionsfri busser. Compensationens størrelse afhænger af, hvornår reduktionen træder i kraft i kontraktperioden og udgør en vis andel af anskaffelsessummen.

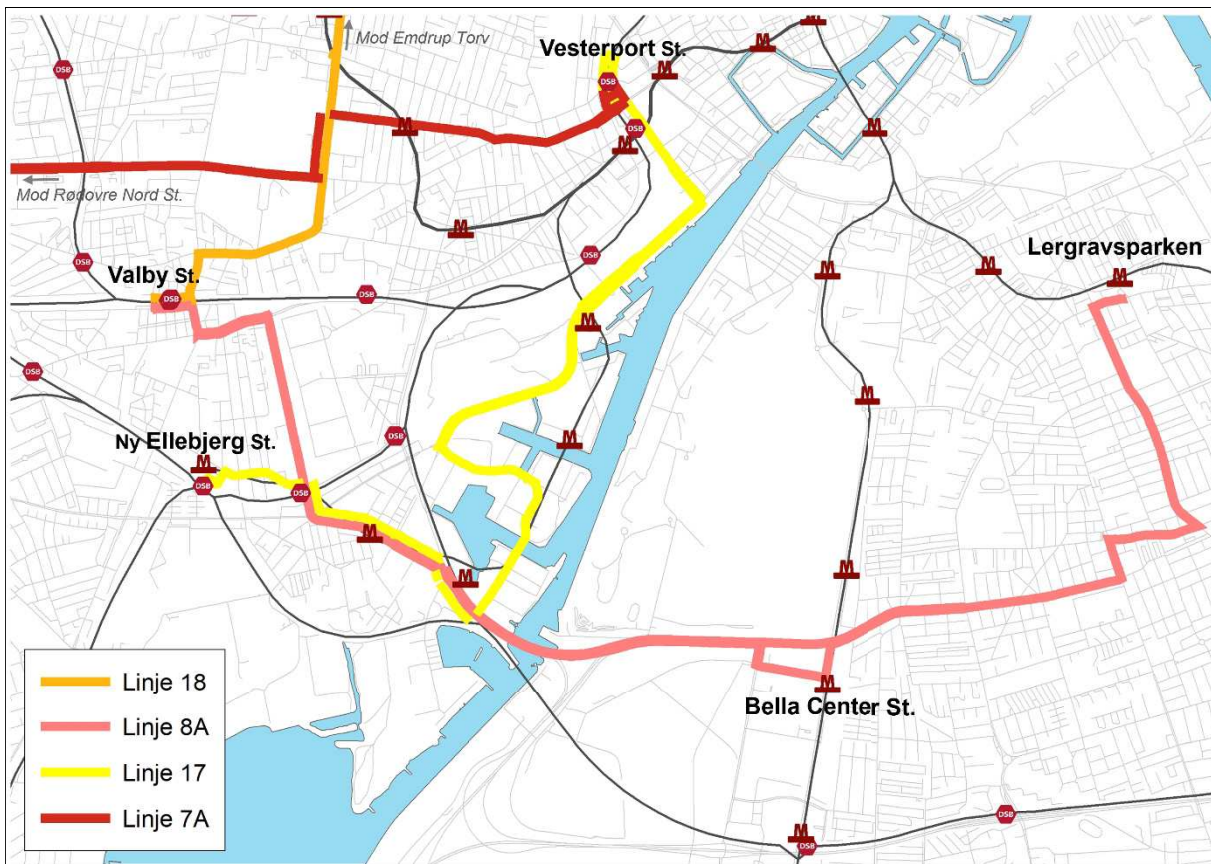
I forhold til udregning af compensation kan der for nuværende kun præsenteres et anslået beløb, da muligheder for genanvendelse af busser skal afklares og forslag hertil skal forhandles med Movias operatører.

Driftsøkonomi og kontraktuelle forhold er derudover vurderet ud fra de samme forudsætninger og forbehold som i de oprindelige økonomiske beregninger (se mere herom i notatet *Bustilpasning til Sydhavnsmetroen – Økonomisk notat*)

Udover driftsøkonomi og evt. operatørkompensation, indeholder det anbefalede scenarie også forslag til anlægstilltag, som der er omkostninger forbundet ved at implementere. Nogle af anlægstilltagene er nødvendige for at de foreslåede scenarier kan gennemføres, mens andre er ønskelige fx ift. busfremkommelighed. Anlægstilltagene er derfor kategoriseret som need-to-tiltag og nice-to-tiltag. Movia har fremlagt forslag til disse anlægstilltag i notatet *Bustilpasning til Sydhavnsmetroen – Anlægstilltag*, som tidligere er fremsendt til Københavns Kommune. Kommunen står selv for at estimere omkostningerne forbundet med eventuelle anlægstilltag.

Anbefalet scenarie version 2

Udgangspunktet for det anbefalede scenarie er, at linje 7A skæres bort på strækningen mellem Hovedbanegården og Ny Ellebjerg St. og erstattes af en lavere frekvent linje 17, mens linje 18 opsplittes ved Valby St. i en linje 18 nord for Valby St. og en linje 8A syd for Valby St. Version 2 af det anbefalede scenarie ændrer ikke ved de overordnede præmisser, men indeholder mindre justeringer bl.a. i form af frekvenser.



Det principbesluttede anbefalede scenarie til tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen

Ændrede forudsætninger

Nedenfor gennemgås de ændrede forudsætninger der ligger til grund for version 2 af det anbefalede scenarie og den opdaterede busøkonomi.

Budget 2024

De oprindelige beregninger tog udgangspunkt i Movias Budget 2023 BO+2. I mellemtiden er Budget 2024 offentliggjort, og der er derfor nu regnet med udgangspunkt Budget 2024 BO+2

Budget 2024 er dels påvirket af ekstraordinær brændstof- og generel prisudvikling, og dels af skift i Movias tællesystem. Indflydelsen kan være relativ stor, men også påvirke de enkelte linjer forskelligt.

Linje 7A foreslås at vende på Vesterbrogade

Efter yderligere undersøgelser, er det vurderet at den afkortede linje 7A kan vende ved Hovedbanegården direkte på Vesterbrogade i krydset med Bernstorffsgade. Dermed behøves ikke vending i det oprindelige foreslåede forløb via Vesterport St. Det sparer både driftsomkostninger og en enkelt bus på linjen. Det sidste betyder dog også en ekstra bus der evt. skal betales operatørkompensation for medmindre der kan findes anden anvendelse til den

Linje 8A med øget drift

For at opnå ren 5 minutters drift på linje 8A og samtidig få busantallet fra den nuværende linje 18 til at matche den kommende linje 18 plus 8A, er der lagt en bus mere til linje 8A's drift. Det medfører en bedre og mere ensartet betjening for passagererne, men også en større driftsomkostning. Til gengæld undgås operatørkompensation fuldstændig for opsplittingsmanøvren af linje 18. Passagerforøgelsen af den øgede drift er vurderet til +1% pba. nogle generelle udbudselasticiteter.

Linje 9A med øget drift

Antallet af ture er øget i forhold til det oprindelige forslag, med én i hver retning til sikring af, at frekvensen reelt er 8/8/6/2 som var den oprindelige intention (og som også er definitionen på minimumfrekvensen på en A-buslinje). I dag er der ofte 9 minutter mellem afgangene på hverdage. Samtidig betyder tiltaget at busantallet på linje 9A vil matche det nuværende antal. Det medfører en bedre betjening, men også en marginalt større driftsomkostning. Til gengæld undgås operatørkompensation for denne linje også fuldstændigt. Passagerforøgelsen er vurderet til +1% pba. nogle generelle udbudselasticiteter.

Ferieplaner indarbejdet

Tidligere beregninger tog et mere overordnet vognplansudgangspunkt, i og med flere scenarier undersøgte. Med principbeslutningen af det anbefalede scenarie har det været muligt at udarbejde detaljerede vognplaner for linje 7A og 8A, hvor ferieplaner er indarbejdet ligesom i andre højfrekvente A-buslinjer. Det medfører sparede driftsomkostninger for de to linjer.

Busøkonomi

Der er regnet opdateret busøkonomi for version 2 af det anbefalede scenarie, hvor ovenstående ændrede forudsætninger indgår.

Ændring i tilskudsbehov ift. Movias budget 2024 BO+2 i mio. kr.:

Busøkonomi i mio. kr.	Linje 17	Linje 18	Linje 23	Linje 7A	Linje 8A	Linje 9A	I alt
København	12,0	-21,2	1,4	-8,4	20,3	0,0	4,1
Frederiksberg		1,5		2,6		0,6	4,7
Rødovre				5,0		0,3	5,3
Glostrup						0,4	0,4
Brøndby						0,2	0,2
Gentofte			0,2				0,2
Lyngby-Taarbæk			0,0				0,0
Andre		-2,3	0,2	0,2		0,2	-1,7
Total	12,0	-22,0	1,8	-0,6	20,3	1,7	13,2

Samlet set bliver tilskudsbehovet små to millioner kroner lavere ift. den tidligere præsenterede busøkonomi, regnet pba. Movias budget 2023, af den første version af det anbefalede scenarie (se bilag). For Københavns Kommune opnås et 0,3 mio. kr. lavere tilskudsbehov, mens både Frederiksberg og Rødovre Kommune opnår et 0,7 mio. kr. lavere tilskudsbehov

Kontraktuelle forhold

Det anbefalede scenarie v.2 indebærer ligesom version 1, kontraktuelle konsekvenser for linje 7A som følge af afkortningen, i version 2 er der dog en bus færre. Der regnes med at overskydende busser fra

linje 7A kan anvendes på den nye linje 17, men der vil stadig være busser i overskud. Ændringerne på linje 8A og 9A, hvor busantallet fastholdes, betyder at disse linjer ikke længere påføres operatørkompensation.

Samlet set vil det anbefalede scenarie v.2 medføre en anslået operatørkompensation på 7,1-8,2 mio. kr. medmindre busserne kan afsættes til brug andet steds (hvilket der som tidligere skrevet arbejdes på i dialog med de relevante operatører).

Fordeling af kompensationsbetaling mellem Københavns kommune og de nabokommuner som tværkommunale linjer deles med, er beregnet med udgangspunkt i den nuværende timefordeling på linjerne.

<i>Operatørkompensation i mio. kr.</i>	<i>Linje 7A/17</i>	<i>Linje 18/8A</i>	<i>Linje 9A</i>	<i>I alt</i>
København	5,0	0,0	0,0	5,0
<i>Frederiksberg</i>	2,0	0,0	0,0	2,0
<i>Rødovre</i>	1,2		0,0	1,2
Total	8,2	0,0	0,0	8,2

* højeste anslåede estimat

Bilag

Tidligere præsenteret busøkonomi for det oprindelige og principbesluttede anbefalede scenarie (v.1) i tilpasning til Sydhavnsmetroen – til sammenligning

Regnet pba. Movias budget 2023 BO+2, og inklusiv anslået operatørkompensation:

<i>Busøkonomi i mio. kr.</i>	<i>Linje 17</i>	<i>Linje 18</i>	<i>Linje 19</i>	<i>Linje 23</i>	<i>Linje 7A</i>	<i>Linje 8A</i>	<i>Linje 9A</i>	<i>I alt</i>	<i>Operatør-kompensation</i>
København	11,1	-16,8	0,0	0,9	-8,2	17,9	-0,5	4,4	5,3
Frederiksberg		1,3			3,6		0,5	5,4	1,8
Rødovre					5,6		0,3	6,0	1,0
Glostrup							0,2	0,2	
Brøndby							0,1	0,1	
Gentofte				0,2				0,2	
Lyngby-Taarbæk				0,0				0,0	
Andre		-1,7		0,1	0,4		0,1	-1,1	
Total	11,1	-17,2	0,0	1,3	1,4	17,9	0,7	15,1	8,1