

Til:
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
Rødovre Kommune
Glostrup Kommune
Brøndby Kommune

Dokumentnummer: 1721907

Dato: 11. januar 2024

Vers.: 1.1

Sagsbehandler: JOA

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Udbud af linje 9A – forslag om driftstilpasning af linjens frekvens

Når en linje genudbydes, er det Movias generelle tilgang at give linjen et eftersyn og vurdere dens performance, og det er altid muligt for ejeren eller ejerne af en given buslinje at komme med forslag til justeringer. Dermed kan eventuelle forslag til driftstilpasninger indgå som en del af grundlaget for det kommende udbud og ændringer dermed træde i kraft samtidig med den nye kontrakt. Det har den fordel, at der undgås evt. operatørkompensation, som ellers kan forekomme ved justeringer i en gældende kontrakt, hvis ikke ændringen ligger indenfor reduktions-/udvidelsesmuligheden i den pågældende kontrakt. Derudover påregnes normalt en operatørkompensation for reduktion/udvidelse af antallet af elbusser, som kan udgøre en anseelig andel af anskaffelsesprisen.

Linje 9A er med i udbud A23, hvor linjen omstilles til elbusdrift fra ultimo 2025. Det har imidlertid ifm. Københavns kommunes beslutning om at gennemføre en bustilpasning til Sydhavnsmetroen, der har afsmittende, økonomisk effekt på Frederiksberg- og Rødovre kommunes tilskudsbehov på linje 7A, været drøftet, hvilke muligheder de to kommuner har for at finde besparelser i busnettet, og begge kommuner har på administrativt niveau anmodet Movia om at bidrage med konkrete forslag til besparelser. En af de linjer der vurderes at kunne være et potentielt sted at finde besparelser, er linje 9A. Københavns har ligeledes på administrativt niveau tilkendegivet at ville indgå i en dialog om driften og serviceniveauet på linjen.

Eftersom linje 9A har fem ejere (Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune og Brøndby Kommune), er det Movias indstilling, at alle ejere på baggrund af dette notat giver en tilbagemelding på administrativt niveau om, hvorvidt der er opbakning til at gennemføre en reduktion af frekvensen, der omfatter hele linjen og som vil betyde, at linjen nedjusteres fra at være en A-buslinje til en alm. bybuslinje.

A23-udbudsprocessen er allerede for fremskreden til at ændringer i kørselsomfanget af linjen kan nå at komme med. Der er dog den mulighed at linje 9A kan annulleres i A23 og flyttes til det ekstraudbud ifm. A23, der indeholder linje 5C og 350S (A23X). I så fald vil deadline for indmelding af ændringer i linjens kørselsomfang være den ekstraordinære trafikbestilling i foråret 2024 (senest 30. april 2024). En beslutning om at flytte linje 9A til A23X skal dog være truffet af alle ejerkommuner senest 1. marts 2024.

Linjer der er med i A23X idriftsættes ved påskeekøreplansskiftet den 29. marts 2026. Omstilling til eldrift af linje 9A vil således først kunne ske fra denne dato, hvilket vil influere på København og Frederiksberg kommuners beslutning om fuld omstilling til emissionsfri busdrift med udgangen af 2025.

Baggrund for Movias forslag til en reduktion af frekvensen på linje 9A

Linje 9A er den mindst benyttede af alle hovedstadsområdet's A-buslinjer. Den har ikke en klar profil med betjening af en specifik transportkorridor, men består af mange forskelligartede funktioner i hhv. Glostrup, Brøndby, Rødovre, Frederiksberg og Københavns Kommune, og har mange kortere tilbringerfunktioner til banenettet, hvilket giver en lavere udnyttelse på lange stræk af linjen.

Linje 9A's indtægter finansierer kun omkring halvdelen af linjens udgifter, hvor alle andre A-buslinjer i hovedstadsområdet har en væsentlig højere selvfinansieringsgrad. Tilskuddet per passager for linje 9A er også væsentlig højere end for de øvrige A-buslinjer. På disse parametre er linje 9A mere sammenlignelig med almindelige bybuslinjer som 11, 21 og 31, der ikke kører lige så højfrekvent som linje 9A.

Et igangværende projekt med at kortlægge kapacitetsudnyttelsen af busser, der kører i Københavns Kommune, har desuden peget på, at linje 9A ift. andre A-buslinjer kører med en lavere kapacitetsudnyttelse.

Linje 9A indgår som en projektlinje i bustilpasningen til Sydhavnsmetroen. Der foreslås ikke ændringer på linjen i den forbindelse (udover udretning ved Mozarts Plads, når Mozartsgade igen bliver farbar). Sydhavnsmetroens generelle påvirkning af trafikstrømme i området, er dog beregnet til at medføre en lidt lavere benyttelse af linje 9A med dertil hørende højere tilskudsbehov (1,7 mio. kr. samlet).

Tilpasningen til Sydhavnsmetroens påvirkning af linje 9A er medtaget som forudsætning for vurderingen i dette notat, eftersom tilpasningen er principbesluttet i Københavns Kommune. Ændringer på linjen vises i dette notat ift. Budget 2024 budgetoverslagsår 2026. Det vil sige at effekter af både tilpasningen til Sydhavnsmetroen og dette notats forslag indgår samlet i vurderingen.

Forslag til reduktion: 10 minutters drift i dagtimer

Det konkrete forslag går derfor på at reducere driften på linje 9A i dagtimerne mandag-lørdag, så der opnås 10-minutters drift i dette tidsrum i stedet for den nuværende 7-8 minutters drift. Der vil herefter være 10-minutters drift i dagtimerne alle ugens syv dage.

Hvis der reduceres til 10 minutters drift i alle dagtimer inkl. myldretider, vil der udover driftsbesparelser også kunne spares 5 busser. Dermed vil der kunne opnås en anseelig driftsøkonomisk besparelse på linjen.

Linje 9A kører dog i den nuværende situation med minimumsfrekvensen for en A-buslinje, så eventuelle reduktioner i linjens frekvens vil medføre en produktnedgradering fra A-buslinje til almindelig bybuslinje¹.

Derudover foreslås, efter forespørgsel fra Rødovre Kommune, aftendriften mellem Ålekistevej og Rødovre Centrum reduceret fra 6 afgang per time til 3 afgang per time.

Frekvenser

Det samlede forslag til ny frekvens på linje 9A er derfor følgende:

Afgang per time (myldretid/dagtimer/aften/nat):

Glostrup st. – Rødovre Centrum: 8/8/3/1 -> 6/6/3/1

Rødovre Centrum – Ålekistevej: 8/8/6/1 - > 6/6/3/1

Ålekistevej-Valbyparken: 8/8/6/2 -> 6/6/6/2

¹ Bemærk at med de kommende udbud, herunder linje 9A i A23, vil den røde farve på A-busserne forsvinde, hvormed der ikke længere vil være den store forskel mellem A-buslinjer og almindelige bybuslinjer

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov ift. Budget 2024 BOår 2026

København: -9.780 timer/år	-245.000 påstigere/år
Frederiksberg: -3.970 timer/år	
Rødovre: -3.280 timer/år	København: -4,8 mio. kr.
Glostrup: -1.020 timer/år	Frederiksberg: -1,9 mio. kr.
Brøndby: -1.010 timer/år	Rødovre: -1,5 mio. kr.
Samlet: -19.050 timer/år	Glostrup: -0,5 mio. kr.
-5 busser	Brøndby: -0,5 mio. kr.

Kontraktuelle forhold

Linjen er tæt på kontraktophør, og selv en større reduktion i både timer og busser vurderes at kunne gennemføres inden for den nuværende kontrakts rammer.

Linjen overgår som udgangspunkt til ny kontrakt med udbud A23, men med mulighed for flytning til A23X. Flyttes den til A23X, og meldes eventuelle ændringer i kørselsomfanget på linjen senest 30.04 2024, kan det tilpasses den nye kontrakt, og der vil ikke være behov for operatørkompensation.

Det skal bemærkes, at hvis der ikke kan opnås enighed om ændringer af linjen, vil den genudbydes med nuværende kørselsomfang. Dermed vil linjen som udgangspunkt køre videre med nuværende drift, blot med elbusser, de næste 12-14 år. Reduktioner kan stadigvæk bestilles, men en reduktion i antallet af busser vil i så fald medføre operatørkompensation. Kompensationen sænkes gradvist over kontraktperioden, men hvis den her foreslåede reduktion på fem elbusser bestilles i begyndelsen af den nye kontraktperiode, anslås operatørkompensationen at ligge i omegnen af 10 mio. kr.