

Økonomiudvalget

DAGSORDEN

for ordinært møde tirsdag den 15. august 2006

J.nr. ØU 285/2006

6. Busplan 2007 og 2008 (udsat) (bilag tidligere udsendt)

INDSTILLING

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

- at** Busplan 2007 tiltrædes som grundlag for busbetjeningen i København i 2007. Planen fastholder et uændret betjeningsniveau for bustrafikken.
- at** der ved åbningen af Metroens 3. etape i oktober 2007 foretages en tilpasning af bustrafikken på Amager som beskrevet i Busplan 2007.
- at** Teknik- og Miljøudvalget høres om de foreslåede investeringer i fremkommelighedsprojekter, terminaler og stoppesteder inden sagen behandles i Borgerrepræsentationen.
- at** Økonomiforvaltningen efter sommerferien påbegynder et analysearbejde til Busplan 2008. Busplan 2008 skal danne grundlag for Københavns Kommunes trafik køb hos Trafikselskab Sjælland næste forår.
- at** der til brug for nødvendig konsulentbistand i forbindelse med udarbejdelse af Busplan 2008 gives en bevilling på 1.000 t.kr. Der anvises kassemæssig dækning på bevillingen Økonomiforvaltning, drift funktion 6.51.1 (administration).

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 8. august 2006

Sagen blev udsat til næste uges møde.

RESUME

Som følge af kommunalreformen overtager Københavns Kommune fra 1. januar 2007 ansvaret for finansieringen af den lokale bustrafik i København. Samtidig dannes et nyt trafikselskab, Trafikselskab Sjælland, der dækker hele Sjælland og Lolland-Falster, med 45 kommuner og 2 regioner som bestillere af bustrafik.

Fremover får kommunen ansvaret for at fastlægge busbetjeningen inden for kommunens område i samarbejde med nabokommuner og Trafikselskab Sjælland. Væsentlige ændringer af de ruter, der også forløber i nabokommunerne, skal aftales med de berørte kommuner. Væsentlige ændringer i det samlede betjeningsomfang afstemmes med Trafikselskab Sjælland, der skal håndtere ændringerne over for busvognmændene. Trafikselskab Sjælland har ansvaret for at indgå (flerårige) kontrakter med busvognmændene, der bl.a. afstikker rammerne for hvor store ændringer i kørselsomfanget, der kan ske fra år til år (typisk op til 20 % i kontraktens periode). Trafikselskab Sjælland viderefører HUR's nuværende buskontrakter.

En gang om året afleverer kommunen en bestilling til Trafikselskab Sjælland for det efterfølgende års trafik. Bestilling til 2007 vil derfor skulle afleveres i 2006. Da Trafikselskab Sjælland ikke er dannet fuldt ud, og da de fremtidige procedurer endnu ikke er fastlagt i detaljer, bliver 2006 et overgangsår.

Københavns Kommune og HUR har derfor i fællesskab udarbejdet et forslag til Busplan 2007 for Københavns Kommune. Planen har til formål at give en status for bustrafikken i København, at beskrive de foreslåede ændringer og at fungere som et oplæg til det omfattende arbejde vedrørende Busplan 2008. Oplæg til Busplan 2007 er vedlagt som bilag til indstillingen.

Busplan 2007 baseres på, at busbetjeningen skal forblive uændret i 2007, således at der er tid til at få den nye organisering på plads. Kun hvor ydre forhold ændres, foreslås ændringer af busdriften. Det drejer sig om åbning af metroens 3. etape og Ringbanens videreførelse til Ny Ellebjerg station. Planen er afstemt med Tårnby og Frederiksberg kommuners indmeldinger til Trafikselskab Sjælland.

Ved åbningen af Metroens 3. etape i oktober 2007 fra Lergravsparken til Kastrup foreslås følgende tilpasning af bustrafikken:

- Linie 4A, der betjener trafikken på tværs af Amager, flytter endestation på Metroen fra Lergravsparken til Femøren.
- Linie 12, der løber delvist parallelt med metroen, får halveret frekvensen på strækningen Hedegårdsvej-Islands Brygge.

- Linie 2A, der løber parallelt med metroen på strækningen Kastrup-Lergravsparken, får halveret frekvensen på denne delstrækning.

Denne tilpasning tager højde for den forventede overflytning af rejser fra busser til Metroen i den første periode af Metroens åbning.

Når metroen er åbnet, og de ny organisatoriske rammer er på plads, er der basis for at gennemføre en samlet vurdering af den kollektive trafik i Københavns Kommune. Målet er at øge det samlede antal kollektive rejser og optimere samspil mellem bus og Metro. Til brug for denne vurdering foreslås igangsat et analysearbejde med henblik på trafik køb for 2008.

Analysearbejdet foreslås gennemført i et projekt, Busplan 2008, der forankres i Økonomiforvaltningen. Teknik- og Miljøforvaltningen, Trafikselskab Sjælland og andre interessenter inddrages i arbejdet. For at gennemføre det omfattende analysearbejde i projektet, kræves ekstern konsulentbistand fra specialistfirmaer inden for kollektiv trafikplanlægning. Dette er vurderet at kunne gennemføres for 1 mio. kr. Herudover forventes det nye Trafikselskab Sjælland at bidrage med faglig ekspertise.

SAGSBESKRIVELSE

Baggrund

Fra 1. januar 2007 får kommunerne en helt ny opgave på trafikområdet, nemlig at finansiere og bestille *den lokale* bustrafik hos Trafikselskab Sjælland. Reformen er en markant omorganisering af ansvarsforholdene for bustrafikken. Kommunen skal helt finansiere nettoudgiften til ruter inden for egne grænser. Sammen med nabo-kommunerne skal kommunen finansiere nettoudgifterne til de lokale ruter, der går gennem flere kommuner efter nærmere fastlagte fordelingsprincipper. De 2 regioner på Sjælland skal finansiere de *regionale* busruter, lokalbanerne samt administration af Trafikselskab Sjælland. De fleste busruter i det gamle HUR område er lokale.

80 % af busruterne i Københavns Kommune kører gennem en eller flere kommuner. Som eksempel kan nævnes linie 123, der kører fra København (Ålholm Plads) til Roskilde station. Hver 3. passagerer i busserne er således ikke københavner, men kommer udefra, f.eks. som pendler.

Kommunerne bliver trafik købere hos det nye Trafikselskab Sjælland, der tager sig af planlægning, indkøb og markedsføring af al bustrafik (HUR's nuværende opgaver). Særligt for kommunerne i Hovedstadsområdet er dette trafik køb en ny opgave, idet finansiering af busdriften tidligere er sket udelukkende via HUR.

Fremover får kommunen en væsentlig indflydelse på omfanget af busbetjeningen, da kommunen selv skal finansiere bustrafikken. En del ændringer vil skulle aftales med nabokommunerne, fordi mange af ruterne løber gennem flere kommuner. Antallet af aktører ved større ændringer af busnettet i Storkøbenhavn er derfor øget markant og det skal afspejles i den fremtidige planlægningsproces for trafikføb.

Spilleregler for koordinering mellem kommuner og samspil mellem kommunerne og Trafikselskab Sjælland er endnu ikke lagt fast i detaljer, men forventes at være klar til planlægning af 2008.

På anlægsområdet medfører den nye organisering, at fremkommelighedsprojekter m.m. ikke længere er finansieret 50/50 af HUR henholdsvis kommunen. Fremover skal kommunen selv finansiere fremkommelighedsprojekter, men får til gengæld hele den økonomiske gevinst i form af bedre busdriftsøkonomi.

Dannelse af Trafikselskab Sjælland

Trafikselskab Sjælland bliver dannet ved en fusion af de 3 eksisterende selskaber på Sjælland, dvs. HUR, VT og STS. Fusionsarbejdet har pågået siden 2005 og forventes først fuldført sidst på året, herunder ansættelse af en administrerende direktør.

Selskabet dannes formelt af regionernes forberedelsesudvalg, der har nedsat et fælles underudvalg (den midlertidige bestyrelse). Den midlertidige bestyrelse består af 9 medlemmer, hvor Københavns Kommune har en fast plads (Jesper Christensen). Den midlertidige bestyrelse, der holdt sit første møde den 22. juni 2006, skal tage stilling til budget, fordelingsmodeller, lokalisering af hovedkontor mv.

Busplan 2007

Planlægning af bustrafikken 2007 er en særlig udfordring, fordi planlægningen skal være færdig i sensommeren 2006, inden Trafikselskab Sjælland reelt er fuldt operationelt.

De fleste kommuner har derfor besluttet, at minimere antallet af ændringer til 2007, således at den nye organisering kan implementeres i praksis.

Med det som udgangspunkt har Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med HUR udarbejdet vedlagte oplæg til Busplan 2007.

Oplæg til Busplan 2007 beskriver status for den nuværende busbetjening og de rejsende. Dernæst gennemgår den de ydre forhold, der giver anledning til betjeningsændringer □ Metroens 3. etape og Ringbanens forlængelse til Ny Ellebjerg - samt den anbefalede tilpasning af busdriften.

Ved åbningen af Metroens 3. etape i oktober 2007 fra Lergravsparken til Kastrup foreslås følgende tilpasning af bustrafikken:

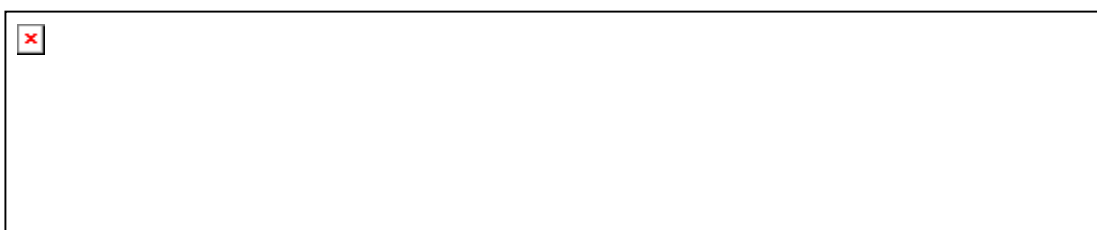
- Linie 4A, der betjener trafikken på tværs af Amager, flytter endestation på Metroen fra Lergravsparken til Femøren.
- Linie 12, der løber delvist parallelt med metroen, får halveret frekvensen på strækningen Hedegårdsvej-Islands Brygge.
- Linie 2A, der løber parallelt med metroen på strækningen Kastrup-Lergravsparken, får halveret frekvensen på denne delstrækning.

Derudover sker der mindre tilpasninger af linje 77/78.

I begyndelsen af 2007 forlænges Ringbanen til Ny Ellebjerg Station på S-banen til Køge. Ringbanen betjenes med 5-minutters drift i dagtimerne. Åbningen medfører tilpasninger af linje 16E og 133.

Arbejdet med den detaljerede planlægning af indførelse af 4 servicebuslinjer og forbedring af betjeningen af Operaen med havnebusser fortsættes inden for de rammer, der er beskrevet i Busplan 2007. Begge disse emner vil blive forelagt særskilt for BR.

Busplan 2007 indebærer følgende forslag til investering i infrastruktur i København:



Investeringsomfanget er fastlagt i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen og finansieres af Teknik- og Miljøudvalgets (Vej & Parks) budget.

Busplan 2008

I lyset af Metroens færdiggørelse og den nye rollefordeling på busområdet er det naturligt at foretage en samlet vurdering af den kollektive trafiks omfang og sammenhæng i Københavns Kommune med henblik på at sikre en optimering af trafikal sammenhæng, serviceniveau og økonomi.

Metroens etaper 1-3 vil ved udgangen af 2007 være fuldt idriftsat, og der vil gå ca. 10 år, før der kan forventes afgørende nye servicetilbud for den københavnske banebetjening i form af Metro Cityring.

Det foreslås derfor, at der igangsættes et analysearbejde som løber frem til medio 2007. Analysearbejdet skal resultere i en plan for busdriften i København med henblik på at udnytte Metroen mest muligt og fastholde og øge antallet af kollektive rejser. Vurderingen bør danne grundlag for en flerårig plan for den kollektive trafik i Københavns Kommune.

Det foreslås, at arbejdet tilrettelægges i projektform under ledelse af Økonomiforvaltningen, med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen, Trafikselskab Sjælland og andre interessenter, først og fremmest Frederiksberg Kommune. Både HUR og Frederiksberg Kommune har vist interesse for at deltage i analysearbejdet.

Til at gennemføre analysearbejdet behøves bistand fra trafikkspecialister med speciale inden for kollektiv trafik. Baseret på erfaringerne med planlægning af A-bus nettet er behovet en ramme på 1 mio. kr.

ØKONOMI

Busplan 2007

Københavns Kommunes bidrag til finansieringen af de lokale busruter afklares i forbindelse med behandling af budgetforslag 2007 for Københavns Kommune.

Kommunen har i forbindelse med overtagelse af bustrafikkøbsopgaven modtaget DUT kompensation fra staten. Trafikselskabets seneste budgetudkast viser, at udgifterne til busdrift bliver væsentligt højere i 2007 i forhold til 2006 af en række årsager. Der har været væsentlige olieprisstigninger og fra 2007 kan man ikke længere lånefinansiere driftsunderskuddet i Hovedstadsområdet, som det er sket i 2005 og 2006.

Den midlertidige bestyrelse for Trafikselskab Sjælland, hvor Jesper Christensen repræsenterer Københavns Kommune, behandler et forslag til budget 2007 for det nye Trafikselskab Sjælland. Med den ændrede finansieringsmodel for busområdet er der en væsentlig udfordring i at minimere kommunens nettoudgift til busdrift, herunder en afklaring af om denne udgift er rimelig, og at sikre, at fordelingen mellem de 45 kommuner og 2 regioner er i orden.

Busplan 2008

Det foreslås, at der til brug for nødvendig konsulentbistand i forbindelse med udarbejdelse af Busplan 2008 gives en bevilling på 1.000 t. kr. Der anvises kassefinansiering på bevillingen Økonomiforvaltning, drift funktion 6.51.1 (administration).

MILJØVURDERING

Indstillingen er ikke omfattet af forvaltningernes positivlister over sager, der skal miljøvurderes.

ANDRE KONSEKVENSER

-

HØRING

Indstillingen sendes i høring hos Teknik- og Miljøudvalget vedrørende de foreslåede investeringer i fremkommelighedsprojekter og terminaler.

BILAG (tidligere udsendt)

1. Oplæg til Busplan 2007. Juli 2006 (Udkast, 46 sider).
2. Nyhedsbrev nr. 1 fra Trafikselskab Sjælland, 15. maj 2006.

Claus Juhl/

Bjarne Winge