



Til Charlotte Lund (Ø)

13. april 2018

Konsekvenser ved at udskyde tilpasningen af busdriften med 1 år

Sagsnr.
2018-0109595

På Økonomiudvalgets møde den 10. april 2018, under behandling af dagsordenspunkt 6 om ”Bestilling af samlet busnet til Cityringens åbning i 2019”, har du frem mod behandlingen i BR den 19. april ønsket følgende belyst:

Dokumentnr.
2018-0109595-1

Sagsbehandler
Peter Libonati Brock

- *Konsekvenserne ved at udskyde tilpasningen af busdriften med 1 år fra sommeren 2019 til sommeren 2020.*

Økonomiforvaltningens svar:

Økonomiforvaltningen har bedt Movia udarbejde et notat til besvarelse af spørgsmålet. Se vedlagte notat. Dele af notatets konklusioner er resumeret herunder:

Formålet med Nyt Bynet er at sikre en god sammenhæng i den samlede kollektive trafik, når Cityringen åbner. For brugerne af den kollektive trafik vil en udsættelse medføre, at buslinjerne ikke er koordineret med Cityringen, så eksempelvis Nørrebro St. får en dårligere koordinering mellem bus, tog og metro end planlagt.

Nyt Bynet skal derudover sikre, at udgifterne til busdriften ikke stiger, når mange af de nuværende buspassagerer skifter til Cityringen. En udsættelse af den samlede tilpasning af busnettet med ét år vil betyde, at Københavns Kommune vil få en ekstraudgift på ca. 110 mio. kr. Derudover vil Københavns Kommune pålægge nabokommunerne en merudgift på knap 65 mio. kr. og en merudgift på ca. 50 mio. kr. for Region Hovedstaden.

For de nabokommuner, der deler buslinjer med Københavns Kommune, vil det endvidere betyde, at de ikke kan få gennemført de politisk besluttede omlægninger af bustrafikken.

Konsekvenser for Metroselskabet

Metroselskabet har tidligere oplyst, at der i beregningen af deres langtidsbudget (foretaget i 2016) er medregnet en tilpasning af busnettet som forudsat i forbindelse med beslutningen om Cityringen. Sker dette ikke, vil det betyde et årligt indtægtstab på ca. 60 mio. kr. i metrosystemet, hvilket ifølge Metroselskabet vil forlænge tilbagebetalingstiden med 7 år på Cityringen.

Bilag

Bilag 1: Nyt Bynet i Københavns Kommune – konsekvenser ved at udsætte åbningen af Nyt Bynet

Team Mobilitet

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen
|
1550 København V

EAN nummer
5798009800176

Notat



Til:

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen

Sagsnummer
Sag-394569
Movit-3687964

Sagsbehandler KAV
Direkte +45 36 13 17 76
Fax -
kav@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

13. april 2018

Nyt Bynet i Københavns Kommune - konsekvenser ved at udsætte åbningen af Nyt Bynet

Resume

Formålet med Nyt Bynet er at sikre en god sammenhæng i den samlede kollektive trafik, når Cityringen åbner. For brugerne af den kollektive trafik vil en udsættelse medføre, at buslinjerne ikke er koordineret med Cityringen, så eksempelvis Nørrebro St. får en dårligere koordinering mellem bus, tog og metro end planlagt.

Nyt Bynet skal derudover sikre, at udgifterne til busdriften ikke stiger, når mange af de nuværende buspassagerer skifter til Cityringen. En udsættelse af den samlede tilpasning af busnettet med ét år vil betyde, at Københavns Kommune vil få en ekstraudgift på ca. 110 mio. kr. Derudover vil Københavns Kommune pålægge nabokommunerne en merudgift på knap 65 mio. kr. for nabokommunerne og en merudgift på ca. 50 mio. kr. for Region Hovedstaden.

Derudover vil det betyde færre passagerindtægter i Metroen, fordi busserne kører parallelt med Cityringen, og ikke hen til metrostationerne. For de nabokommuner, der deler buslinjer med Københavns Kommune, vil det endvidere betyde, at de ikke kan få gennemført de politisk besluttede omlægninger af bustrafikken.

Baggrund

Movia har udarbejdet et forslag til Nyt Bynet ud fra følgende kriterier, der blev aftalt mellem kommuner og Region Hovedstaden på en borgmesterkonference d. 27. april 2016:

- Movia skal i samarbejde med kommunernes forvaltninger og regionens administration udarbejde et forslag til et Nyt Bynet, der sikrer god sammenhæng med Cityringen, og tilstræber en uændret økonomi for Region Hovedstaden og de 28 kommuner i regionen.

- Beslutningsprocessen blev todelt, så:
 - Det strategiske net (A-, C- og S-busser) skulle besluttes først. Det strategiske net blev indarbejdet i Movias forslag til Trafikplan 2016, der efter høring i regioner og kommuner blev besluttet i Movias bestyrelse februar 2017.
 - Det lokale busnet samt formel godkendelse af det strategiske net skulle besluttes i de enkelte kommuner og regionen senest d. 1. maj 2018.

Borgerrepræsentationen behandlede Movias Trafikplan 2016, herunder det strategiske net, d. 15. december 2016 og afgav høringssvar om bl.a. de overordnede buslinjer i det strategiske busnet og den overordnede økonomi. På baggrund af høringssvar fra kommuner og regioner, blev det strategiske net godkendt i Movias bestyrelse februar 2017.

Movia har i samarbejde med kommunernes forvaltninger udarbejdet et forslag til lokalt busnet, som bl.a. er bygget på de input, der kom ind, da det strategiske net var i høring i 2016 i bl.a. lokaludvalgene i Københavns Kommune. Movias forslag til lokalt busnet har jf. beslutning i Københavns Kommune været forelagt lokaludvalgene m.fl. i en høring i perioden primo januar 2018 – medio februar 2018.

På baggrund af høringen har Movia og Økonomiforvaltningen udpeget hovedudfordringerne i Nyt Bynet. På den baggrund har Økonomiforvaltningen anbefalet en række tilkøb til Movias forslag til lokalt busnet. Dette blev behandlet i Københavns Kommunes Økonomiudvalg d. 10. april 2018. Movia er i den forbindelse blevet bedt om at udarbejde et notat, der belyser konsekvenserne ved at udsætte åbningen af Nyt Bynet til sommeren 2020, det vil sige et år efter Cityringens åbning.

Det forudsættes, at beslutningen om Nyt Bynet tages inden 1. maj 2018.

Movia beskriver konsekvenserne ud fra de følgende tre faktorer:

- Nabokommuner og Region Hovedstaden
- Kontraktforhold
- Sammenhængende kollektiv trafik for borgerne

Nabokommuner og Region Hovedstaden

Som beskrevet ovenfor, er processen for arbejdet med bustilpasning til Cityringen aftalt i tæt samarbejde med nabokommuner og Region Hovedstaden. Der er mellem kommuner og region en gensidig forventning om, at ændringerne i det strategiske busnet bliver gennemført ved Cityringens åbning i 2019.

Regionens S-linjer (250S og 350S) bliver dermed ændret fra Cityringens åbning. Hvis Københavns Kommune ikke tilpasser busnettet vil dette bl.a. efterlade Islands Brygge og Borups Allé med meget få busafgange i en periode fra Cityringens åbning til et år senere.

Såfremt Københavns Kommune udsætter implementeringen af et tilpasset busnet på de kommunale buslinjer til sommeren 2020, vil bustrafikken være ukoordineret med nabokommunerne. Da buslinjerne i Nyt Bynet hænger sammen i ét samlet system på tværs af kommunegrænserne, kan Movia ikke håndtere forskellige åbningstidspunkter mellem kommunerne.

Såfremt åbningen af Nyt Bynet udsættes med et år i Københavns Kommune, vil det påvirke nabokommunernes økonomi samt mulighed for at bidrage til den bedst mulige sammenhæng mellem bus og metro til borgere, der skal fra København til nabokommunerne eller omvendt. For Frederiksberg Kommune vil det eksempelvis medføre, at Frederiksberg Allé St. vil have dårlige adgangsforhold med bus. For Københavns Kommune vil udsættelsen betyde, at eksempelvis Nørrebro St. får en dårligere sammenhæng mellem bus, tog og metro end planlagt i Nyt Bynet.

For Gladsaxe Kommune vil en senere åbningsdato bl.a. betyde, at Høje Gladsaxe ikke vil blive betjent af den ny linje 4A. Da Region Hovedstaden ændrer linje 250S, vil Høje Gladsaxe stå med meget få busafgange fra Cityringens åbning til et år senere.

Den politiske proces er i gang i nabokommunerne og Region Hovedstaden, hvor indstillingerne allerede er godkendt i de tekniske udvalg i de fleste berørte kommuner heriblandt Frederiksberg Kommune og Region Hovedstaden (pr. 13. april 2018). Dermed er kommunernes økonomiske rammer og forventninger til betjeningsniveau fastlagt for 2019 og frem. Ingen andre kommuner eller Region H har ønsket et andet tidspunkt for omlægning af busnettet.

Kontraktforhold

Linje 18 og 350S er i udbud med driftsstart ved Cityringens åbning i 2019, mens linje 2A er i udbud med driftsstart december 2019. Såfremt tidspunktet for driftsstart udskydes til sommeren 2020 på de kommunale linjer (18 og 2A), skal udbuddets betingelser ændres i samarbejde med Frederiksberg Kommune, der medfinansierer linjerne. Det vil indebære en udsættelse af kontraktstart og dermed introduktionen af eldrift samt en forlængelse af de eksisterende kontrakter.

Sammenhængende kollektiv trafik for borgerne

Tilpasning af busnettet var en del af det oprindelige aftalegrundlag for Cityringen. Movia har derfor udarbejdet et forslag til Nyt Bynet med henblik på at få den bedst mulige sammenhæng mellem bus, tog og metro efter Cityringens åbning.

Såfremt busnettet ikke tilpasses Cityringen ved dens åbning, vil metroen og busserne konkurrere om de samme passagerer på flere centrale strækninger. Det vil både betyde, at der vil køre tomme og halvtomme busser rundt i det centrale København, og at Cityringen får

færre passagerer end beregnet af Metroselskabet. Eksempelvis kører både linje 1A, 4A og 8A parallelt med metroen på længere strækninger. Hvis kommunen ønsker at undgå udgifter til at køre tomme og halvtomme busser på dele af A-busnettet, kan antallet af afgange på disse linjer ikke nedjusteres uden en beslutning om en tilpasning af busnettet, hvor der skal være enighed mellem Københavns Kommune og en række andre kommuner.

En udskydelse af åbningen af Nyt Bynet, vil dermed dels give et dårligere samlet kollektivt trafiktilbud til borgerne og som følge deraf få omfattende økonomiske konsekvenser på grund af en væsentlig fordyrelse af bustrafikken i Københavns Kommune, nabokommunerne og Region Hovedstaden.

Nedenstående tabel viser de driftsøkonomiske konsekvenser pr. måned forårsaget af et indtægtstab, ved at udsætte tilpasningen af busnettet for Københavns Kommune, nabokommuner og Region Hovedstaden. Tallene er i p/l 2019 og sat i forhold til Budget 2018.

Københavns Kommune	+ 9,0 mio. kr. pr. måned
Region Hovedstaden	+ 4,5 mio. kr. pr. måned
Frederiksberg Kommune	+ 1,2 mio. kr. pr. måned
Øvrige kommuner i Region Hovedstaden	+ 4,2 mio. kr. pr. måned
I alt	+ 19,0 mio. kr. pr. måned

Borgerne og særligt brugerne af den kollektive trafik i København og nabokommunerne vil herudover blive tvunget til at forholde sig til store ændringer i den kollektive trafik indenfor kort tid.