

**UDVALGSINDSTILLING med sagsfremstilling**

ØU 163/2005

BR 271/05

Indstilling om servicebusser i Københavns Kommune

INDSTILLING

Økonomiforvaltningen indstiller

At Økonomiudvalget tager stilling til, hvorvidt udvalget vil anbefale Borgerrepræsentationen i forbindelse med udarbejdelsen af budget 2006 at prioritere en tilvejebringelse af finansieringen af en bydækkende servicebusbetjening, herunder hvilken model Økonomiudvalget vil anbefale.

Med Borgrepræsentationens beslutning er der samtidig taget stilling til det af Dansk Folkeparti stillede medlemsforslag om forsøg med minibusser på Christianshavn.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 19. april 2005

Økonomiudvalget besluttede at oversende sagen til behandling i Borgerrepræsentationen uden stillingtagen.

RESUME

Dansk Folkeparti, ved medlemmerne Karin Storgaard, Louise Frevert, Carl Christian Ebbesen og Gunhild Legaard, har på Borgerrepræsentationens møde den 2. maj 2002 stillet forslag om, at Borgerrepræsentationen pålægger Borgerrepræsentationens repræsentanter i Hovedstadens Udvalgsråd at stille forslag om forsøg med tværgående minibusser på Christianshavn.

Af begrundelsen for forslaget fremgår bl.a., at "Frederiksberg Kommune har med overordentlig gode resultater og stor tilfredshed fra brugernes side, haft denne ordning "kørende" i ca. 10 år. Såfremt forsøget falder heldigt ud, forslår Dansk Folkeparti en lignende ordning i andre københavnske bydele."

UDVALGSINDSTILLING med sagsfremstilling ... fortsat

Økonomiudvalget vedtog på sit møde 31. august 2004 at iværksætte en planlægning af et servicebuskoncept for Københavns Kommune.

Servicebusser målretter sig primært til ældre mennesker og gangbesværede, som derved lettes i deres dagligdag, når de skal besøge kommunale institutioner, gå til lægen eller handle ind. Der er således ikke kun tale om et egentligt trafikalt tilbud, men også et løft i det sociale serviceniveau.

Den konkrete planlægning skal tage udgangspunkt i brugerne, hvorfor det indstilles, at en evt. konkretisering af planerne foregår i et samarbejde mellem de relevante forvaltninger og f.eks. bydelens Ældreråd, plejehjem og lignende.

Et tilsvarende forslag blev i 1999 afvist med den begrundelse, at udgifterne til sådanne servicebusser burde holdes indenfor HURs økonomiske ramme. Situationen er i dag principielt den samme som i 1999. Med forslag til nyt trafikselskab for Sjælland, hvilket er en konsekvens af kommunalreformen, vil servicebusser skulle finansieres fuldt af kommunen, med fradrag i billetindtægter. Med det nuværende kendskab, vil det nuværende tilskud fra HUR højst sandsynligt svare til billetindtægterne.

Økonomiforvaltningen vurderer, at der med erfaringerne fra Frederiksberg ikke er behov for at iværksætte forsøgsordninger i Københavns Kommune.

Etableringsomkostningerne (nye stoppesteder, information, planlægning mv.) vil beløbe sig til 9 mio kr (fordelt over fire år), mens de årlige nettodriftsomkostninger vil beløbe sig til ca. 9,5 mio kr/år ved fuld drift på hverdage. Udvides driften til også at omfatte lørdag, stiger nettoomkostningen til ca. 11 mio kr/år. Endelig vil forslaget medføre et bortfald af ca. 1.000 parkeringsmuligheder for biler, hvoraf de 350 vil være omfattet af parkometerordning. Det skønnes at koste ca. 1,5 mio. kr./år.

SAGSBESKRIVELSE

Dansk Folkeparti, ved medlemmerne Karin Storgaard, Louise Frevert, Carl Christian Ebbesen og Gunhild Legaard, har på Borgerrepræsentationens møde den 2. maj 2002 stillet forslag om, at Borgerrepræsentationen pålægger Borgerrepræsentationens repræsentanter i Hovedstadens Udviklingsråd at stille forslag om forsøg med tværgående minibusser på Christianshavn.

Af begrundelsen for forslaget fremgår bl.a., at "Frederiksberg Kommune har med overordentlig gode resultater og stor tilfredshed fra brugernes side, haft denne ordning "kørende" i ca. 10 år. Såfremt forsøget falder heldigt ud, forslår Dansk Folkeparti en lignende ordning i andre københavnske bydele."

Der har tidligere i Borgerrepræsentationen været stillet forslag om at indføre forsøg med servicebusser i københavnske bydele, svarende til den ordning der - finansieret af Frederiksberg Kommune - i en årrække har fungeret på Frederiksberg. Forslaget blev i 1999 afvist med den begrundelse, at udgifterne til sådanne servicebusser skal holdes indenfor HT's økonomiske ramme.

UDVALGSINDSTILLING med sagsfremstilling ... fortsat

Økonomiforvaltningen vurderer, at der med erfaringerne fra Frederiksberg ikke er behov for at iværksætte forsøgsordninger i Københavns Kommune.

Økonomiudvalget vedtog på sit møde 31. august 2004 at iværksætte en planlægning af et servicebuskoncept for Københavns Kommune.

Målgruppen

Det er vigtigt at fremhæve, at servicebuskonceptet er rettet mod en særlig målgruppe, nemlig de ældre og bevægelseshæmmede. Tilbudet, hvor HURs takstsystem benyttes, er dog åbent for alle.

Der er således ikke tale om at servicebuslinier vil betyde en reduktion i det nuværende linienet. Derimod kan der være situationer, hvor ældre borgere i stedet for at blive transporteret gennem en kommunal kørselsordning (f.eks. med en taxi) kan benytte servicebuslinen med en kommunal besparelse til følge. Tilbudet betyder først og fremmest at mobiliteten for ældre i lokalområdet øges med deraf følgende forbedret livskvalitet.

Servicebuslinier i København

I samarbejde med HUR, har forvaltningerne udarbejdet et forslag (se bilag A) til mulige linjeføringer. De skal ses som et idéoplæg, da den konkrete linjeføring skal fastlægges i samarbejde med brugerne, ligesom de viste linjeføringer af tekniske og trafikale årsager måske skal føres ad andre veje.

Principper for ruteplanlægning

Målgruppen for servicebusser er primært ældre og gangbesværede. En rute har typisk en omløbstid på en time, og dækker et opland på ca. 5.000 ældre (se tabel 1).

UDVALGSINDSTILLING med sagsfremstilling ... fortsat

Bydel	Andel over 65		Buslinje
	antal	%	
Indre By	2.958	11%	7,10,11
Christianshavn	917	9%	11
Indre Østerbro	4.307	9%	7
Ydre Østerbro	5.850	16%	6,7
Indre Nørrebro	2.749	9%	5
Ydre Nørrebro	3.030	7%	3,4
Vesterbro	2.000	6%	10
Kongens Enghave	2.229	14%	9
Valby	6.673	14%	8
Vanløse	5.198	14%	2
Brønshøj-Husum	6.623	17%	1
Bispebjerg	5.634	14%	3
Sundbyøster	5.589	11%	11,12
Sundbyvester	4.440	12%	11,12
Vestamager	865	11%	12
Uden for Inddeling	18	1%	
København i alt	59.080	12%	

Tabel 1: Antal ældre og som procent af befolkningen (2003) og forslag til servicebuslinjer fordelt på bydele

For at skabe et sammenhængende net, vil busserne have overgangssteder, således at man f.eks. på Toftegårds Plads kan skifte mellem linje 9 og 8 (Valby og Kgs. Enghave). Indre By dækkes derved af flere servicebusser, og har derfor ikke fået sin egen.

For hver linje er følgende målpunkter udpeget som eksempler på relevante stoppesteder:

- Apotek
- Ældrecenter
- Socialcenter
- Trafikalt knudepunkt (f.eks. Metro)
- Indkøbsstrøg (f.eks. Nørrebrogade)
- Indkøbscenter (f.eks. Fisketorvet)

UDVALGSINDSTILLING med sagsfremstilling ... fortsat

Før der tages beslutning om de enkelte servicebuslinier, skal der udarbejdes forslag til linieføringer, som er forankret i brugernes behov. Derfor skal blandt andet de relevante betjeningspunkter udpeges og linieforløb fastlægges med involvering af relevante personer f.eks. gennem en nedsat projektgruppe i samarbejde med HUR og i dialog med ældreråd, lokalråd og andre repræsentanter for målgruppen. Detaljer i linieføring og driftsomfang kan efterfølgende justeres, men der er vigtigt, at der ligger et konkret forslag

Når der er taget beslutning om at oprette en konkret servicebuslinie skal der bruges 10-12 måneder til at gennemføre udbudsforretning, udarbejde køreplan og informationsmateriale mv. Den valgte entreprenør skal blandt andet anskaffe nyt busmateriel, da der er tale om en speciel bustype.

Sideløbende med disse overvejelser må det forventes, at der skal ske en tilpasning af busbetjeningen i Københavns Kommune efter de principper som kommer til at gælde efter kommunalreformen, hvor den enkelte kommune selv skal afholde nettoomkostningerne for den kommunale busdrift.

ØKONOMI**Driftsøkonomi**

Der er beregnet omkostninger og indtægter for 12 linjer med udgangspunkt i HUR's oplysninger. Her koster en bustime 540 kr. HUR dækker i dag 1/3 af omkostningen, men efter kommunalreformen vil Københavns Kommune efter al sandsynlighed selv skulle dække den fulde omkostning, men omvendt også modtage billetindtægten, som reelt forventes at udgøre det samme.

Ved en daglig betjening på syv timer, fem hverdage og halvtreds uger, vil den samlede driftsomkostning være på 12 mio. kr./år (1 mio. kr./år/linje). Ved at udvide driften til lørdag stiger omkostningen til 14 mio. kr./år (1,2 mio. kr. pr. linje/år). Det giver en omkostning pr. påstiger på hhv. 15 og 17 kr. Årsagen til at omkostningen pr. påstiger stiger ved at udvide driften til lørdag, skyldes at der er ca. halvt så mange påstigere på lørdage som på hverdage. Til sammenligning yder HUR i dag godt 1 krone pr buspåstiger i Københavns Kommune.

HUR dækker i dag 1/3 af omkostningerne ved at drive en servicebuslinje. Det vil i dette tilfælde betyde, at HUR vil bidrage med hhv. 3,4 mio. kr./år og 4,2 mio. kr./år. Det nedbringer det kommunale bidrag til hhv. 8,9 og 10,4 mio. kr./år, eller hhv. 14 kr og 15 kr pr. påstiger.

Ved etablering af et fladedækkende servicebusnet vil det være muligt at reducere behovet for særkørsel. I dag tilbydes ældre og handicappede kørsel til dagcentre og lignende. Det vil dog først være muligt at vurdere en evt. besparelse i forbindelse med en konkret planlægning. Gladsaxe Kommune har i år truffet beslutning om at indføre en servicebus, og valgt ikke at optage en besparelse på anden kørsel, mens

UDVALGSINDSTILLING med sagsfremstilling ... fortsat

Frederiksberg valgte at optage en besparelse, som dog ikke er opgjort, men anses for at være væsentlig.

I forbindelse med planlægningen, skal der afholdes møder, laves informationsmateriale mv. Det anslås at koste 0,5 mio. kr. linje, i alt 6 mio. kr., fordelt over fire år. Dertil kommer et behov for en projektmedarbejder, som ligeledes anslås til 0,5 mio. kr./år.

Servicebuslinierne benytter eksisterende stoppesteder, men i et vist omfang betjenes strækninger og stoppesteder, som ikke i dag betjenes med busser. Forvaltningen skønner, at der vil være behov for at etablere i størrelsesordenen 14-19 nye stoppesteder for hver servicebuslinie. Udgifterne til etablering af stoppesteder vil udgøre ca. 15.000 kr. pr. stoppested. (I alt ca. 3 mio. kr.)

Endelig er det beregnet at 350 parkeringspladser med parkeringsordning vil bortfalde, hvilket vil betyde en mindreindtægt på 1,5 mio. kr/år.

Det samlede driftsregnestykke kan sættes op som følger:

Kommunaløkonomisk driftsregnskab		
(mandag-fredag)	I alt	Pr linje
Driftsomkostning	11,3	0,9
Information og dialog mv	0,5	0,0
HUR bidrag	-3,8	-0,3
Fradrag fra tabt p-ordning	1,5	0,1
Kommunalt tilskud, i alt	9,6	0,8
Pr påstiger	15,2	15,2

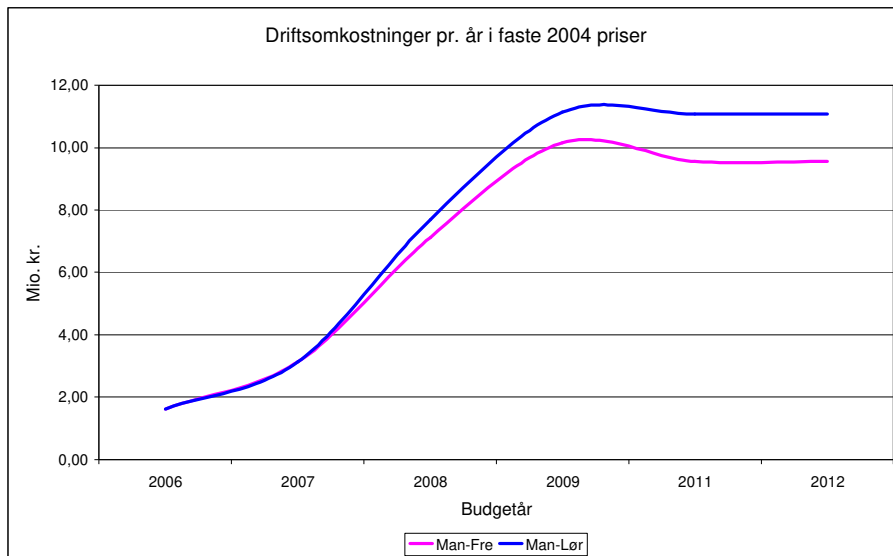
Kommunaløkonomisk driftsregnskab		
(mandag-lørdag)	I alt	Pr linje
Driftsomkostning	14,1	1,2
Information og dialog mv	0,5	0,0
HUR bidrag	-4,2	-0,4
Fradrag fra tabt p-ordning	1,5	0,1
Kommunalt tilskud, i alt	11,9	1,0
Pr påstiger	17,2	17,2

Tabel 2: Driftsomkostninger ved tolv servicebuslinier i faste 2004 priser (mio. kr.)

Driftsudgifterne reguleres to gange årligt, og der må ligesom ved al anden busdrift forventes stigninger i driftsudgifterne.

I forbindelse med udrulningen, vil der som ovenfor nævnt, være tilknyttet omkostninger til etablering af stoppesteder, information mv. Det betyder at den samlede driftsomkostning først kommer fem år efter beslutningen er tiltrådt. Nedenstående graf illustrerer, hvordan omkostningerne vil udvikle sig, hvis der træffes beslutning om at påbegynde arbejdet i 2006:

UDVALGSINDSTILLING med sagsfremstilling ... fortsat



Figur 2: Oversigt over drifts- og planlægningsomkostningerne ved en gradvis indførelse fra 2006 (faste 2004 priser).

I det første år vil der kun være mindre omkostninger til planlægning mv. (anslået knapt 3 mio. kr.)

Det stiger i år to hvor yderligere 6 nye linjer planlægges (anslået 6 mio. kr.).

I år tre vil de første 3 busruter være i fuld drift, mens 3 andre vil være i drift i et halvt år, samtidig med at der planlægges nye linjer. Afhængig af, om man vælger lørdagskørsel anslås udgiften til 8,5 (rød kurve) hhv. 9,2 mio. kr. (blå kurve).

I år fire topper omkostningerne, da der planlægges for de sidste ruter mens de første 9 er i fuld drift. Dette er anslået til hhv. 12 mio. kr. og 13 mio. kr.

I år fem er alle busruter i drift, samtidig med at omkostninger til planlægning, etablering af busstoppesteder mv. bortfalder, hvorved omkostningen falder til 9,5 hhv. 11 mio.

MILJØVURDERING

Der skønnes ikke at være væsentlige miljømæssige forhold.

ANDRE KONSEKVENSER

Ved etablering af et nye stoppesteder for servicebusser vil der forsvinde ca. 6 parkeringsmuligheder pr. stoppested. Etablering af servicebusser i Københavns Kommune vil altså samlet betyde nedlæggelse af ca. 1.000 parkeringsmuligheder.

UDVALGSINDSTILLING med sagsfremstilling ... fortsat

Bilag

Idéoplæg til rute for 12 servicebusruter i Københavns Kommune

Bjarne Winge

Paul Sax-Møller