

BUSINESS CASE

KØBENHAVNS KOMMUNE

Dato 03-04-2014

1. INDLEDNING

Forslag 1. Nedlæggelse af buslinje 11A (el-bus linje)

Fremstillende Økonomiforvaltningen
forvaltning

Type Forvaltningsspecifik effektivisering

2. FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Tabel 1. Forslagets samlede økonomi

1000 kr. 2015 p/l	2015	2016	2017	2018	Bevilling
Driftseffektiviseringer					
Nedlæggelse af buslinje 11A	0	-10000	-20000	-20000	ØKF, service (Movia)
Implementeringsomkostninger					
Kommunen er forpligtiget til at overtage busserne til bogført værdi	0	10000	0	0	Økonomisk Forvaltning, anlæg
Samlet driftsændring (varig)	0	-10000	-20000	-20000	
Samlet pengestrøm i forslaget	0	0	-20000	-20000	
Personalemæssige konsekvenser(ÅV)					
Tilbagebetalingstid (Break Even)	3				

3. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Buslinje 11A er en meget dyr buslinje, da der er tale om en lille el-bus, oprindeligt etableret som en forsøgslinje.

Et udtryk for linjens effektivitet er tilskud per passager. Herunder sammenlignes med udvalgte buslinjer:

Buslinje 5A (Byens mest effektive linje):	0,30 kr./passager
A-busser i gennemsnit	1,67 kr./passager
Busser gennem København i gennemsnit	3,62 kr./passager
Linje 11A	32,27 kr./passager

4. FORSLAGETS INDHOLD

Økonomiforvaltningen foreslår, at buslinje 11A nedlægges grundet de høje omkostninger pr. passager.

Det bemærkes, at såfremt buslinje 11A nedlægges og forslaget om omlægning af buslinje 14 mellem Nørreport st. og Rådhuspladsen (forslag 21) samtidig gennemføres, vil dette medføre at Nørregade efterlades ubetjent for busdrift.

5. FORSLAGETS POTENTIALE

Nettotilskuddet til busdrift reduceres med 20 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Københavns Kommune har overtagelsespligt for busserne – en omkostning på 10 mio..kr., hvorfor driftsbesparelsen i 2016 skal modregnes tilbagekøb. Dette er indregnet i effektviseringspotentialet for 2016.

Københavns Kommune er kontraktlig forpligtiget på buslinje 11A til udgangen af 2015, men Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen er i dialog med Trafikselskabet Movia og operatøren Arriva for at afklare, om det vil være muligt at implementere forslaget allerede i januar 2015. En eventuel fremrykning til januar 2015 vil betyde en yderligere besparelse på i alt 18 mio. kr. (8 mio. kr. i 2015 og 10 mio. kr. i 2016). Det skyldes at afskrivningen fremrykkes fra 2016 til 2015, dog er afskrivningen mindre i 2015 end i 2016. Svarende til, at prisen Købehavns Kommune overtager busserne til, er 2 mio. kr. højere i 2015 end i 2016. Tallene er omtrentlige og skal verificeres af Movia på baggrund af bl.a. drøftelser med operatøren.

Såfremt det viser sig muligt, at fremrykke forslag til 2015, og den ekstra besparelse dermed kan realiseres, vil Økonomiforvaltningen fremlægge konkret beslutningsforslag til Økonomiudvalget herom. Heri vil indgå anbefalinger til anvendelse af det realiserede merpotentiale.

Tabel 2. Driftseffektiviseringer og nye varige driftsomkostninger

1000 kr. 2015 p/l	2015	2016	2017	2018
Effektiviseringer				
Nedlæggelse af buslinje 11A	0	-10000	-20000	-20000
Samlet driftsbesparelse (brutto)	0	-10000	-20000	-20000

6. IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Linjen kan nedlægges ved ophør af aktuel kontrakt, der udløber ultimo 2015. Københavns Kommune har overtagelsespligt for busserne, hvorfor driftsbesparelsen i 2016 skal modregnes tilbagekøb på 10.000 t.kr.. Der kan ikke forventes indtægter i forbindelse med afhændelse af busserne. Afhændelse af busserne varetages af Trafikselskabet Movia.

Tabel 3. Implementeringsomkostninger

1000 kr. 2015 p/1	2015	2016	2017	2018
Anlægsinvesteringer				
Kommunen er forpligtiget til at overtage busserne til bogført værdi	0	10.000	0	0
Samlede implementeringsomkostninger	0	10.000	0	0

7. FORSLAGETS FORVENTEDE EFFEKT

Den lille el-buslinje 11A har ganske få passagerer og har ikke nogen særlig betjeningsmæssig betydning - heller ikke for turister.

Der efterlades ikke ubetjente strækninger, medmindre man vedtager det alternative forslag om omlægning af linje 14 fra Nørregade til Vester Voldgade samtidig. Vedtages begge forslag vil Nørregade ikke længere have kollektiv trafikbetjening.

8. OPFØLGNING PÅ FORSLAGET (OUTCOME)

Nedlæggelsen bestilles hos Trafikselskabet Movia, som varetager det videre forløb inkl. opfølgning.

9. RISICI

Da der er tale om en el-bus, kan nedlæggelse af linjen medføre negativ omtale. I den sammenhæng bemærkes det, at linjen fra starten har været en forsøgslinje, og at det er forvaltningens vurdering, at der nu ikke længere indhentes ny viden med denne linje..

Tabel 4. Samlet risikovurdering

Risikovurdering	
Høj risiko	☹
Middel risiko	☹
Lav risiko	☺

Passagertal på linje 11A

Passagerer pr måned	Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	December	Hovedtotal
Opregnede passagertal 2011	53.137	46.719	62.445	67.557	78.431	75.495	74.810	82.000	58.818	63.256	55.603	47.145	765.417
Opregnede passagertal 2012	39.276	33.968	27.071	34.074	44.676	52.294	52.720	55.037	54.877	56.456	58.536	56.615	565.601
Opregnede passagertal 2013	48.159	40.358	41.784	49.832	60.034	58.591	75.298	70.408	52.233	55.408	47.896	46.815	646.815
Opregnede passagertal 2014	39.133	37.511	50.360	64.075	60.351	65.348	77.500	69.210	49.389				512.877
<i>Budgetterede passagertal 2014</i>	<i>48.744</i>	<i>40.848</i>	<i>43.020</i>	<i>34.820</i>	<i>45.966</i>	<i>52.638</i>	<i>54.693</i>	<i>55.264</i>	<i>56.960</i>	<i>57.892</i>	<i>58.649</i>	<i>59.559</i>	<i>609.053</i>