



10-03-2015

Sagsnr.
2015-0059578Dokumentnr.
2015-0059578-18Sagsbehandler
Gert Højbjerg Mortensen**Movia – fremtidig budgetstyring og incitamentsstruktur**

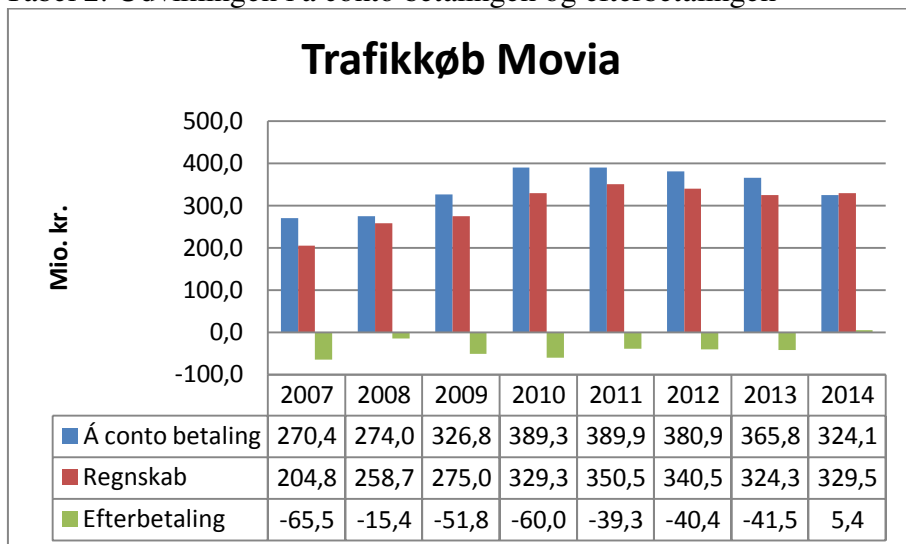
Københavns Kommunes budget til busdrift er i 2015 på 337,6 mio. kr. Budgettet er meget følsomt over for udefra kommende faktorer som, dieselpriser, renteniveau og passagerindtægter. Effekt på Københavns Kommunes budget ses i nedenstående tabel.

Tabel 1: Budgetfølsomhed

	Mio. kr.
Diesel forbrugspris 5%	6,7
Renteændring 1% point	13,8
Passagerændringer 5%	29,7

Det betyder, at der kan forekomme betydelige udsving mellem budget og faktiske omkostninger. Således har Københavns Kommunes efterreguleringer til Movia svinget mellem en tilbagebetaling til kommunen på 65,5 mio. kr. i 2007 og et ekstraordinært tilskud til Movia på 5,4 mio. kr. i 2014.

Tabel 2: Udviklingen i á conto betalingen og efterbetalingen



For at minimere effekten af udsvingene på Økonomiudvalgets budget i det enkelte budgetår omlægges den økonomiske styring af Movia således:

1. Der oprettes en ny bevilling under Økonomiudvalget til busdriften. Bevillingen til busdriften vil blive oprettet i forbindelse med juniindstillingen.
2. Tidsforskydningen mellem driftsåret (á conto indbetalingerne) og efterreguleringen er to år. Ønsker man at håndtere efterbetalingen inden for den afsatte driftsramme, skal driftsomfanget tilpasses i det år, efterreguleringen finder sted. Denne tilpas-

Center for Byudvikling,Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1599 København VTelefon
5137 3566E-mail
GEH@okf.kk.dkEAN nummer
5798009800176

ning besluttet med budgetvedtagelsen i det mellemliggende år. Intern Revision anbefaler, at tidsforskydningen mellem driftsåret og efterreguleringen håndteres som beskrevet ovenfor.

Fremtidig proces for optimering af busdriften

Den 1. september 2009 blev Borgerrepræsentationen forelagt rapporten ”Samspil mellem bus og metro i København – Strategisk analyse og international best practice for tilpasning af busnettet til metroen”. Borgerrepræsentationen tog rapporten til efterretning. Rapportens har været og er fortsat retningsgivende for arbejdet med optimering af busdriften i Københavns Kommune. Rapportens principper omfatter blandt andet:

- Styrket busbetjening af trafikknudepunkter, hvor bus, tog og metro mødes.
- Sammenlægning af buslinjer (Fokuseret busflade-dækning med høj frekvens).
- Undgå parallelkørsel med banesystemet.

Økonomiforvaltningen har i samarbejde med Movia hvert år leveret input til effektiviseringer i busdriften, der har indgået i råderummet. Denne proces styrkes og systematiseres fremadrettet, så Movia får et større ansvar for at levere input til effektivisering af busdriften.

Movia leverer hvert år et ”trafikbestillergrundlag”, der udgør basisbudgettet. Trafikbestillergrundlaget fremskriver den aktuelle busdrift og den dertil hørende økonomiudvikling uden at tage stilling til eventuelle optimeringsmuligheder.

Fremadrettet skal Movia, sammen med trafikbestillergrundlaget, levere optimerings- og effektiviseringsforslag til busdriften. Forslagene skal baseres på de før omtalte principper. Derudover skal forslagene tage udgangspunkt i, at:

1. Københavns Kommune ønsker mest mulig busbetjening for pengene. Det vil sige, at der skal transporteres flest mulig passagerer for investerede midler,
2. busserne skal understøtte overflytning fra bil til kollektiv trafik. Det vil sige, at busserne skal køre, hvor passagerpotentialet er størst,

3. der fortsat skal være en god fladedækkende busbetjening, hvor passagergrundlaget er mindre. Denne busbetjening kan ske med fleksible løsninger, der ikke nødvendigvis er busser i fast rute,
4. busdriften skal tage mest mulig hensyn til klimaet og lokalmiljøet.

I arbejdet med optimeringen fokuseres på nøgletal som passagerer per bustime, tilskud per passager og tilsvarende mål. Der skal arbejdes med alternativer til de kendte rutebusser. Det kan være en mere fleksibel busflåde, men det kan også være en mere fleksibel brug af busserne.