

Til: Rødovre Kommune
Kopi til: Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune

Dokumentnummer: 1717844

Dato: 19. december 2023

Sagsbehandler: JOA

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Bustilpasning til Sydhavnsmetroen

Forslag til besparelser for Rødovre Kommune

Københavns Kommune har i august 2023 principbesluttet det af Movia anbefalede scenarie til tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen. Scenariet er udarbejdet af Movia i samarbejde med Københavns Kommune.

Økonomien for det principbeslutede scenarie er tidligere præsenteret, og kan findes i notatet *Bustilpasning til Sydhavnsmetroen – Økonomisk notat* eller som oversigt i tabellen herunder.

Busøkonomi i mio. kr.	Linje 17	Linje 18	Linje 23	Linje 7A	Linje 8A	Linje 9A	I alt	Operatørkomp.
København	12,0	-21,2	1,4	-8,4	20,3	0,0	4,1	5,0
Frederiksberg		1,5		2,6		0,6	4,7	2,0
Rødovre				5,0		0,3	5,3	1,2
Glostrup						0,4	0,4	
Brøndby						0,2	0,2	
Gentofte			0,2				0,2	
Lyngby-Taarbæk			0,0				0,0	
Andre		-2,3	0,2	0,2		0,2	-1,7	
Total	12,0	-22,0	1,8	-0,6	20,3	1,7	13,2	8,2

Tabellen viser busøkonomi (ændring i tilskudsbehov), samt anslået operatørkompensation ved den principbeslutede bustilpasning til Sydhavnsmetroen

Sydhavnsmetroen og dens bustilpasning medfører færre busindtægter på visse linjer som medejes af Rødovre Kommune. Det betyder at Rødovre Kommune vil få et forhøjet tilskudsbehov til busdriften på samlet 5,3 mio. kr. årligt. Dertil kommer en éngangsomkostning i form af operatørkompensation på 1,2 mio. kr.

På baggrund af de færre busindtægter som følge af bustilpasningen til Sydhavnsmetroen, har Rødovre Kommune bedt Movia finde forslag til besparelser i busnettet, der samlet kan modsvare de omkostninger som bustilpasningen til Sydhavnsmetroen medfører.

Movia har derfor, i overensstemmelse med Rødovre Kommune, udpeget og udarbejdet følgende besparelsesforslag:

- Linje 7A – tilretningsforslag til bustilpasningen til Sydhavnsmetroen

- Nyt Ringnet – Linje 13 føres ikke til Rødovre Nord St. og linje 131 etableres ikke

Tilretningsforslaget for linje 7A tager udgangspunkt i det principbesluttede scenarie i bustilpasning til Sydhavnsmetroen, og ændringer præsenteret i de listede forslag er derfor bygget ovenpå det principbesluttede scenarie. Konsekvenser af forslagene præsenteres således som ændringer set ift. det principbesluttede scenarie.

Hvis et tilretningsforslag til linje 7A bestilles med den ekstraordinære trafikbestilling, som også indeholder bestilling af tilpasning til Sydhavnsmetroen samt Nyt Ringnet og skal afgives senest 30. april 2024, forventes ændringerne at kunne træde i kraft ved køreplansskiftet 15. december 2024. Dermed vil det få en mindre effekt i 2024 (ca. 1/24) og helårseffekt f.o.m. 2025.

Forslaget om linje 13 går på at justere forslaget i Nyt Ringnet, så der ved effektivisering kan findes besparelser i det foreslåede busnet, der for nyligt er afholdt borgermøde om. Konsekvenser af forslagene præsenteres således som ændringer set ift. oplægget om Nyt Ringnet, og forventes at skulle bestilles og idriftsættes tillige med Nyt Ringnet.

Passagerændringer som følge af forslagene bygger på Movias beregninger.

I det følgende gennemgås konsekvenser for drift, passagerer og økonomi, samt kontraktuelle forhold, for de enkelte forslag. De konkrete spareforslag foreslås drøftet og gennemgået med de øvrige ejere på de enkelte linjer primo 2024.

Linje 7A

Der er udpeget og udarbejdet to forslag til tilretninger på den afkortede linje 7A som ifm. bustilpasningen til hhv. Sydhavnsmetroen og Letbanen i Ring 3 er planlagt til at køre mellem Rødovre Nord St. og Hovedbanegården.

Tilretningsforslag 1: Lavere myldretids- og dagsfrekvens

Tilretningsforslag 1 går på at reducere dagsfrekvensen på linjens centrale strækning med en enkelt afgang i timen, så der køres med 8 afgang i timen i stedet for de nuværende 9 afgang i timen. Den lidt højere nuværende frekvens skyldes i høj grad de store passagermængder mellem Hovedbanegården og Sydhavnen, som antages overflyttet til metro med Sydhavnsmetroens åbning. 8 afgang i timen på den centrale strækning af den afkortede linje 7A vurderes til at være en bedre afstemning af udbuddet ift. efterspørgslen. Derudover giver det en lettere forståelig frekvens på yderstrækningen mellem Rødovre Centrum og Rødovre Nord St.

Frekvenser

Afgang per time (myldretid/dagtimer/aften/nat):

Hovedbanegården-Rødovre Centrum: 9/9/6/2 -> 8/8/6/2

Rødovre Centrum-Rødovre Nord St.: 4½/4½/3/0 -> 4/4/3/0

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov

København: -625 timer/år	-31.000 påstigere/år
Frederiksberg: -1.075 timer/år	
Rødovre: -1.125 timer/år	København: -0,5 mio. kr.
Samlet: -2.825 timer/år	Frederiksberg: -0,7 mio. kr.
-1 bus	Rødovre: -0,7 mio. kr.

Kontraktuelle forhold

Linje 7A skal ifm. tilpasning til Sydhavnsmetroen opsplittes, så den nuværende linje 7A betjenes af linje 7A og en ny linje 17, der placeres i den nuværende linje 7A kontrakt. Forslaget vurderes at kunne gennemføres inden for kontraktens rammer, men da der er tale om emissionsfri kontrakt skal der betales kompensation for den bus kontrakten reduceres med.

Reduktion på yderligere en bus vil medføre kompensation på ca. 2. mio. kr. som skal lægges til den allerede beregnede operatørkompensation for den principbesluttede bustilpasning til Sydhavnsmetroen, medmindre der kan findes anden anvendelse til bussen.

Kompensationsbetalingen fordeles mellem linjens ejere ud fra den nuværende timefordeling på linjen, hvilket giver følgende for den ekstra sparede bus forslaget vil medføre: Københavns Kommune: 1,2 mio. kr., Frederiksberg Kommune: 0,5 mio. kr., **Rødovre Kommune: 0,3 mio. kr.**

Det er Movias umiddelbare anbefaling at inkludere dette forslag i den generelle tilpasning til Sydhavnsmetroen, da det som nævnt giver en bedre afstemning af udbuddet ift. efterspørgslen.

Tilretningsforslag 1+2: Lavere myldretids- og dagsfrekvens (som Forslag 1) + vending af de korte ture ved Damhustorvet i stedet for Rødovre Centrum

Forslag 1+2 har Forslag 1 som forudsætning, hvorfor præmis og effekt af Forslag 1 indgår i Forslag 1+2. Til Forslag 1 lægges således Forslag 2 som går på at vende de korte afgangene ved Damhustorvet i stedet for Rødovre Centrum. Det betyder, at de afkortede afgangene ikke længere vil køre i Rødovre Kommune.

Frekvenser

Afgange per time (myldretid/dagtimer/aften/nat):

Hovedbanegården-Damhustorvet: 8/8/6/2

Damhustorvet-Rødovre Nord St.: 4/4/3/0

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov

København: -625 timer/år	-140.000 påstigere/år
Frederiksberg: -1.075 timer/år	København: -0,8 mio. kr.
Rødovre: -6.825 timer/år	Frederiksberg: -1,1 mio. kr.
Samlet: -8.525 timer/år	Rødovre: -2,9 mio. kr.
-2 busser	

Tilretningsforslag 1+2 giver en væsentlig højere besparelse for Rødovre Kommune end tilretningsforslag 1 alene. Men modsat tilretningsforslag 1, vil tilretningsforslag 1+2 også være den mest indgribende reduktion busbetjeningen og dermed i serviceniveauet for Rødovre Kommunes borgere.

Kontraktuelle forhold

Linje 7A skal ifm. tilpasning til Sydhavnsmetroen opsplittes, så den nuværende linje 7A betjenes af linje 7A og en ny linje 17, der placeres i den nuværende linje 7A kontrakt. Forslaget vurderes at kunne gennemføres inden for kontraktens rammer, men da der er tale om emissionsfri kontrakt skal der betales kompensation for de busser kontrakten reduceres med.

Reduktion på yderligere to busser vil medføre kompensation på ca. 4 mio. kr. som skal lægges til den allerede beregnede operatørkompensation for den principbesluttede bustilpasning til Sydhavnsmetroen, medmindre der kan findes anden anvendelse til bussen.

Kompensationsbetalingen fordeles mellem linjens ejere ud fra den nuværende timefordeling på linjen, hvilket giver følgende for de to ekstra sparede busser forslaget vil medføre: Københavns Kommune: 2,5 mio. kr., Frederiksberg Kommune: 1,0 mio. kr., **Rødovre Kommune: 0,6 mio. kr.**

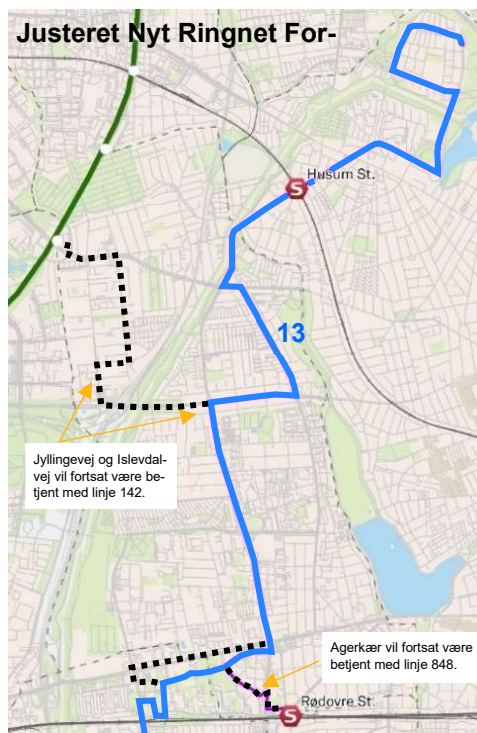
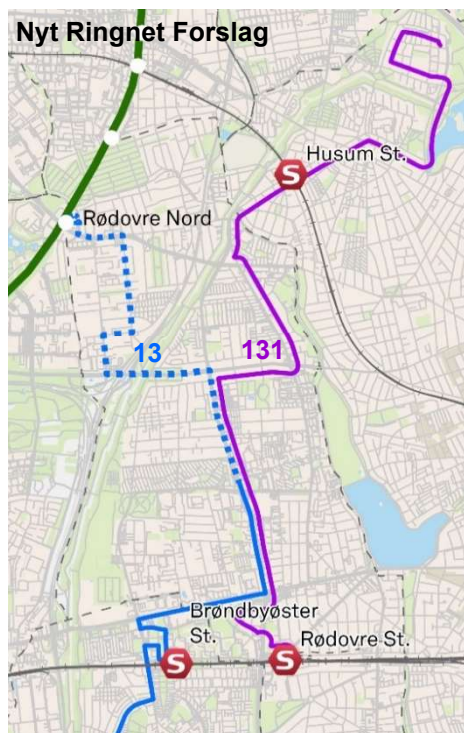
Nyt Ringnet

I Nyt Ringnet er busnettet skitseret ud fra et ønske om at fastholde nuværende økonomi. Ved at effektivisere det foreslåede busnet er det dog muligt at finde besparelser. Konkret foreslås det, at linje 13 føres til Tingbjerg i stedet for Rødovre Nord St., og at linje 13 overtager betjeningen mellem Kærene i den sydlige ende af Rødovre og Tingbjerg fra den ny linje 131, som dermed bliver overflødig.

Linje 13 har tre afgang pr. time i myldretiden og to afgang pr. time i dagtimerne og en afgang pr. time om aftenen, mens linje 131 har to afgang pr. time dag og myldretid og en afgang pr. time om aftenen.

Tilpasningen vil betyde, at Bjerringbrovej mister sin busbetjening, mens Jyllingevej i fremtiden alene vil være betjent med linje 142. Linje 13 foreslås omlagt gennem Kærene hvilket betyder, at Roskildevej mellem Korsdalsvej og Tårnvej mister sin busbetjening. Omlægningen kræver at der etableres en busluse ved Vestbadet, ligesom Brøndby Kommune skal inddrages.

Nord for Rødovre Centrum vil der i myldretiden blive en afgang mere pr. time i myldretiderne end i dag, her vil man gå fra to til tre afgang pr. time.



Forslag

Alle ture forlænges til Tingbjerg

Med tre afgang til Tingbjerg vil forslaget medføre en merudgift til Københavns Kommune, som derfor også skal behandle forslaget.

Frekvenser

Afgang pr. time (myldretid/dagtimer/aften/nat):

Vallensbæk - Rødovre Centrum: 3/2/1/0

Rødovre Centrum - Tingbjerg: 3/2/1/0

Konsekvenser for drift, passagerer og tilskudsbehov

Overflødiggørelse af ny linje 131

København: -5.150 timer/år Rødovre: -7.500 timer/år Samlet: -12.650 timer/år -3 busser	-525.000 påstiger/år København: -2,5 mio. kr. Rødovre: -3,1 mio. kr.
--	---

Linje 13 – Alle ture forlænget til Tingbjerg

København: +6.400 timer/år Rødovre: +1.500 timer/år Samlet: +7.900 timer/år	+600.000 påstiger/år København: +2,6 mio. kr.
--	--

+2 busser	Rødovre: +0,5 mio. kr.
-----------	-------------------------------

Sum

København: +1.250 timer/år Rødovre: -6.000 timer/år Samlet: -4.750 timer/år -1 busser	+75.000 påstigere/år København: +0,1 mio. kr. Rødovre: -2,6 mio. kr.
---	---

Kontraktuelle forhold

For linje 131 og 13 ses der ifm. Nyt Ringnet på det samlede net ved den fælles bestilling. De kontraktuelle effekter vil først kunne fastlægges når alle kommuner har afgivet deres bestilling i april 2024.

Opsummering

I tabellen herunder opsummeres forslagernes konsekvenser for Rødovre Kommune ift. drift, passagerer og tilskudsbehov, samt operatørkompensation, som de er blevet præsenteret i notatet.

	Timer Rødovre Komm.	Busser Linjen samlet	Påstigere Linjen samlet	Tilskudsbehov Rødovre Komm.	Operatørkomp. Rødovre Komm.
Linje 7A					
Lavere myldretids- og dagsfrekvens	-1.125	-1	-31.000	-0,7 mio. kr.	0,3 mio. kr.
Linje 7A					
Lavere myldretids- og dagsfrekvens					
+ vending af de korte ture ved Damhustorvet	-6.825	-2	-140.000	-2,9 mio. kr.	0,6 mio. kr.
Linje 13/131					
Overflødigsgørelse af linje 131	-7.500	-3	-525.000	-3,1 mio. kr.	
Linje 13 – Alle ture forlænget til Tingbjerg	1.500	2	600.000	0,5 mio. kr.	
Samlet	-6.000	-1	75.000	-2,6 mio. kr.	-