

Til: Region Hovedstaden

Dokumentnummer

935729

Dato

24 04 2020

Sagsbehandler:

PBM

Direkte: +45 36 13 17 28

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Vurdering af omfang af det hidtidige og fremadrettede forbrug af de 8,5 mio. kr., som Region Hovedstaden har afsat i reserve til dækning af ekstra omkostninger til busdrift i Ring 3 under anlæg af letbanen

Administrationen i Region Hovedstaden har fredag 17. april 2020 bedt Movia om en vurdering af omfanget af det hidtidige og fremadrettede forbrug af de 8,5 mio. kr., som Region Hovedstaden årligt har afsat i reserve til dækning af ekstra omkostninger til busdrift under anlæg af letbanen i Ring 3. Regionen har samtidig bedt om en vurdering af muligheder for og konsekvenser af at nedjustere reserven. Movias notat herom skal leveres senest mandag 20. april 2020.

Movia vurderer på baggrund af nedenstående analyser, at der fremadrettet fortsat er brug for 8,5 mio. kr. til at fastholde serviceniveauet på Ring 3. En betydelig andel af de 8,5 mio. kr. går til at dække indtægtstab som følge af tabte passagerer grundet anlægsarbejdet.

Det er dermed Movias anbefaling, at Region Hovedstaden i årene frem mod letbanens åbning fortsat skal budgettere med 8,5 mio. kr. årligt til øgede udgifter under anlægget af letbanen i ring 3.

Grundlæggende er der to parametre, der påvirker økonomien for de regionale linjer under anlægget af letbanen i anlægsfasen:

1. Ændringer i driften

Hvis serviceniveauet (antal afgange) skal opretholdes i en situation, hvor anlægsarbejderne afstedkommer større forsinkelser i bustrafikens afvikling vil der være behov for et udvidet tilskud til at dække øgede driftsomkostninger på de berørte linjer.

2. Passager- og dermed indtægtseffekter

Hvis anlægsarbejderne resulterer i større forsinkelser og gener for bustrafikken kan det påvirke passagertallet negativt, da det vil blive mere attraktivt for passagererne at vælge andre rejseformer eller slet ikke at foretage rejsen. Derfor er der et indtægtstab selv om serviceniveauet opretholdes.

Linje 300S og 30E kører langs letbanestrækningen og betjener dermed i dag de passagerer, der forventes at benytte letbanen fra 2025. De to buslinjer udgør dermed en central del af letbanens kommende passager- og indtægtsgrundlag. Fastholdelse af hovedparten af passagererne i 300S og 30E er af den grund vigtig for Region Hovedstaden i dag såvel som fra 2025 og frem.

Letbanebyggeriet i Odense og Aarhus har resulteret i et passagertab på ca. 25% for bustrafikken i projekternes anlægsfase. Movia har indtil videre formået at holde passagertabet på ca. 11% for 30E og 300S ved at gennemføre afværgeforanstaltninger som et centralt fokuspunkt. Der er således fuld opmærksomhed på den daglige driftsafvikling samt indflydelse på trafikafviklingsplaner nu og i de kommende år under anlægsarbejderne gennem tæt samarbejde med Ring 3-kommunerne og Hovedstadens Letbane.

Regional bustrafik i Ring 3-kooridoren indtil nu

Ud udover 300S og 30E er en række andre regionale linjer ligeledes påvirket negativt af anlægsarbejderne i Ring 3 (123, 40E, 200S, 250S, 350S, 400S og 500S). De radiale linjer 123, 250S og 350S påvirkes imidlertid kun i de perioder, hvor der foregår anlægsarbejde, der hvor de krydser Ring 3 i hhv. Glostrup, Herlev og Gladsaxe.

Den hidtidige påvirkning af bustrafikken ses i passagerudviklingen på de mest påvirkede buslinjer. I 2019 vurderes det, at ca. 650.000 passagerer er tabt som følge af anlægsarbejdet (basisår 2017). Region Hovedstadens tilskudsbehov pga. ekstra drift og indtægtstab vurderes at være øget med ca. 4 mio. kr. pga. anlægsarbejdet i samme periode (se bilag 1).

Regional bustrafik i Ring 3-kooridoren fremadrettet

For at kunne vurdere i hvor høj grad bustrafikken bliver påvirket af anlægsarbejdet fremadrettet, er der i bilag 2 samlet et overblik over omfanget af det forventede anlægsarbejde i 2021/2022. Graden af påvirkning for hver kommune er sammenholdt med niveauet i 2019, der er det år med den største påvirkning af bustrafikken indtil nu. Gennemgangen viser, at anlægsarbejdets påvirkningen af busdriften i 2021/2022 forventes at være på niveau for 2019 i Vallensbæk og Brøndby, hvorimod påvirkningen af bustrafikken forventes at stige med 50% i Glostrup og Herlev. I Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk forventes anlægsarbejdet at påvirke bustrafikken dobbelt så meget som i 2019.

Anlægsarbejderne ser ud til at klumpe sammen i 2021/2022, da tidsplanen for de indledende ledningsarbejder er forsinket samtidig med, at anlægget af de nye vejprofiler indtil videre holder tidsplanen. Movia forventer derfor, at flere af de store ledningsarbejder og begyndende arbejder med den nye vejprofil vil ramme samtidigt og med mere markant påvirkning af trafikken.

I 2024/2025 forventes hovedparten af anlægsarbejdet at være tilendebragt, hvilket på nogen dele af Ring 3 betyder reduceret fremkommelighed, da vejen reduceres fra fire til to spor.

Fremadrettet tilskudsbehov

Movia vurderer, at der er i 2019 brugt 4 mio. kr. til at dække udgifter til ekstra drift og passagertab som følge af anlægsarbejdet i Ring 3-kooridoren, hvilket bliver indregnet i budgetforslaget for 2021.

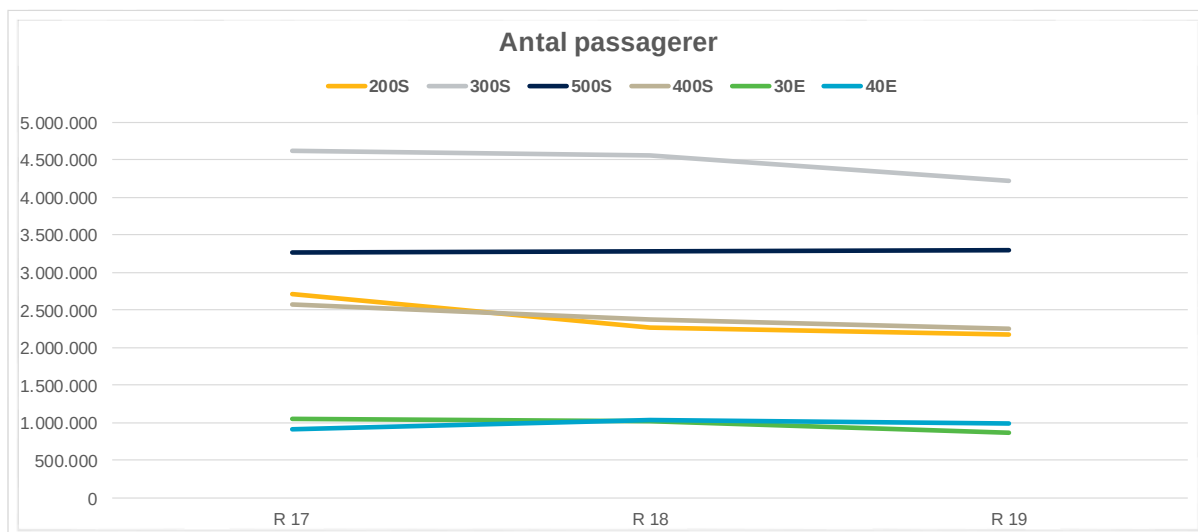
Som det fremgår af bilag 2 forventes udgifterne i 2021/2022 at stige grundet sammenklumpning af anlægsaktiviteter, og derfor anbefaler Movia, at fastholde det samlede beløb på 8,5 mio. kr. årligt.

Det årlige beløb afsat til reservepuljen ekstra drift kan dermed reduceres til 4,5 mio. kr., så Region Hovedstaden ikke disponerer penge både til en budgetforøgelse og til fastholdelse af en reserve på 8,5 mio.kr.

Bilag 1 – Udvikling i passagertal og tilskudsbehov for de regionale buslinjer, der hovedsagelig er påvirket af anlæg af letbanen i Ring 3

I 2017 var bustrafikken i Ring 3-korridoren ikke var nævneværdig påvirket af anlægsarbejdet, og 2017 anvendes derfor som basisår.

Udvikling i passagertal for 200S, 30E, 300S, 40E, 400S og 500S for regnskab 2017, 2018 og 2019 ses i nedenstående graf og tabel.

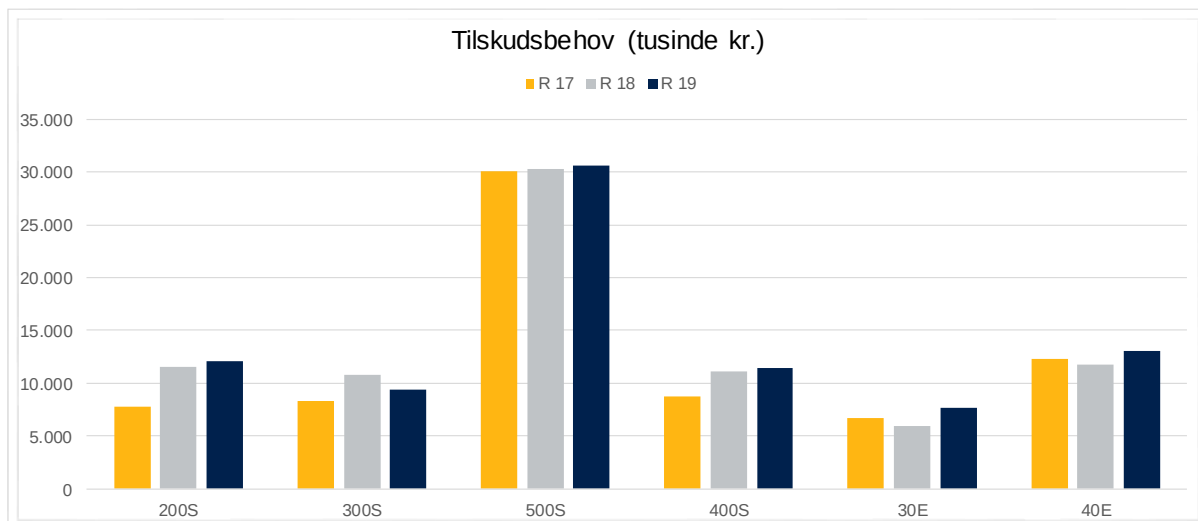


Antal passagerer

	Regnskab 2017	Regnskab 2018	Regnskab 2019
200S	2.717.361	2.268.649	2.168.917
300S	4.613.241	4.566.178	4.225.836
500S	3.260.057	3.283.312	3.290.636
400S	2.575.269	2.375.747	2.242.934
30E	1.045.704	1.012.803	860.021
40E	903.353	1.036.160	982.294

Det samlede passagerfrafald i 2019 som er relateret til anlægsarbejdet i Ring 3 vurderes til at være ca. 650.000 årligt med udgangspunkt i 2017. Hovedparten af passagerfrafaldet på linje 200S og 400S kan ikke tilskrives anlægsarbejdet af letbanen, men derimod generelt stigende trængsel.

Udvikling i Region Hovedstadens tilskudsbehov for 200S, 30E, 300S, 40E, 400S og 500S for regnskab 2017, 2018 og 2019 ses i nedenstående graf og tabel.



Tilskudsbehov

	Regnskab 2017	Regnskab 2018	Regnskab 2019
200S	7.812	11.581	12.124
300S	8.280	10.788	9.347
500S	30.062	30.292	30.576
400S	8.771	11.090	11.475
30E	6.653	5.985	7.713
40E	12.333	11.752	13.008

Samlet vurderes at tilskudsbehovet til de linjer, der er finansieret af Region Hovedstaden er steget med 4 mio. kr. i 2019 sammenlignet med 2017, som følge af letbanens anlægsarbejde. Det bemærkes, at tilskudsbehovet ikke udelukkende er styret af passagerindtægter og udgifter til timer, men også af dieselpriiser, indeksudvikling, mv. og særligt hvor langt hver passager rejser og dermed indtægten per passager.

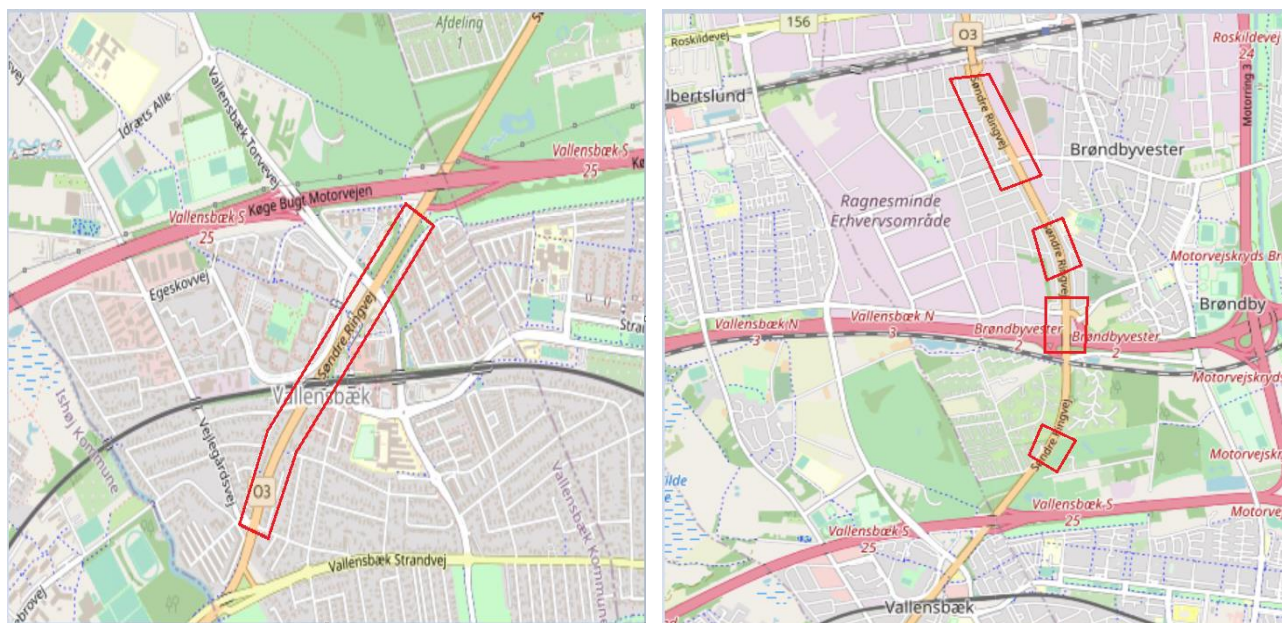
Bilag 2 – Overblik over forventede påvirkninger af busdriften i Ring 3 korridoren i 2021/2022

Ishøj kommune

Der forventes ikke større påvirkninger af bus trafikken i 2021 eller 2022.

Vallensbæk kommune og Brøndby kommune

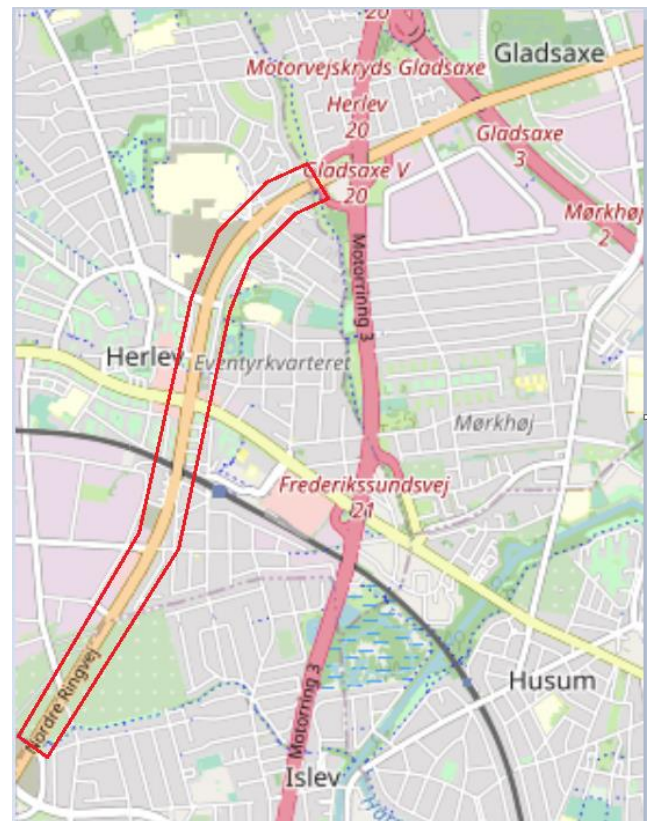
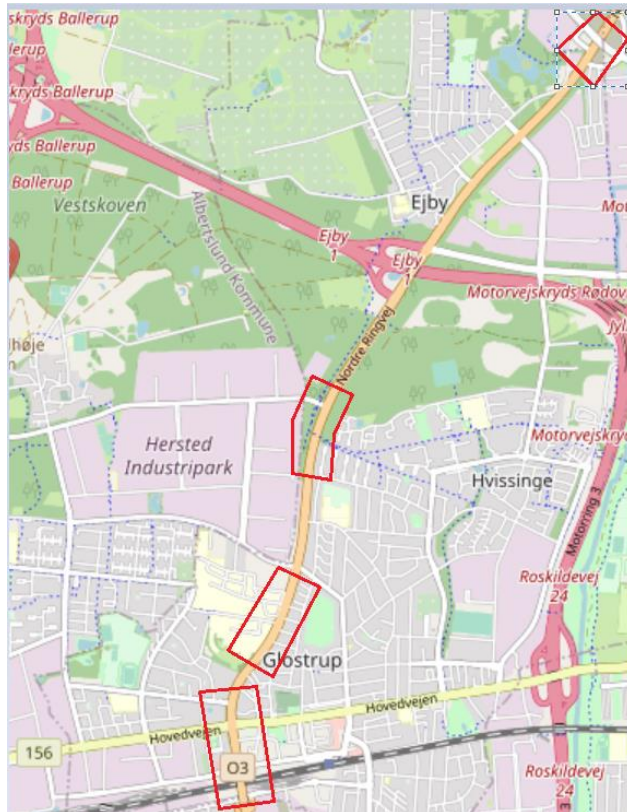
Kortene viser hvor vejstrækningerne påvirkes i 2021/2022 i hhv. Vallensbæk og Brøndby.



I Vallensbæk og Brøndby bliver der anlagt spor til letbanen og nye vejprofiler. I Brøndby vil der tillige foregå ledningsomlægninger. Kommunerne har ikke tidligere været omfattet af samme type arbejder, men påvirkningen af den regionale busdrift forventes at være på samme niveau som i 2019, da der i størstedelen af perioden forventes at være to spor i hver retning.

Glostrup kommune og Herlev kommune

Kortene viser hvor vejstrækningerne påvirkes i 2021/2022 i hhv. Glostrup og Herlev.



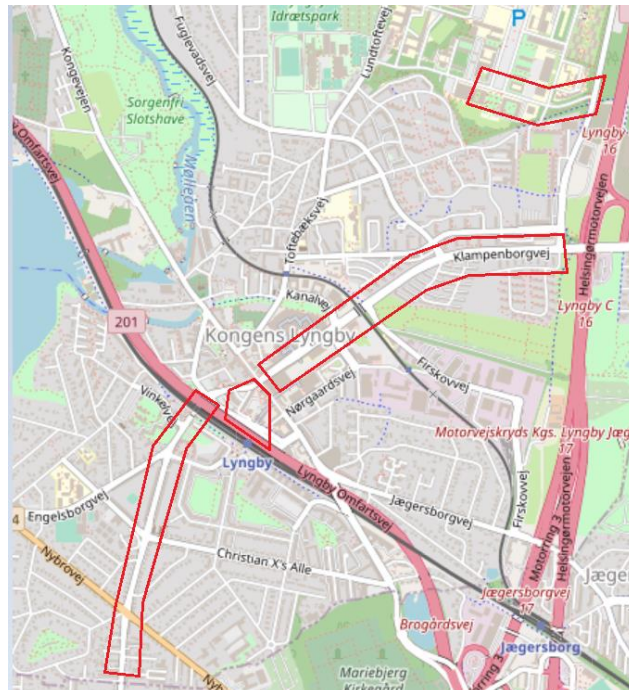
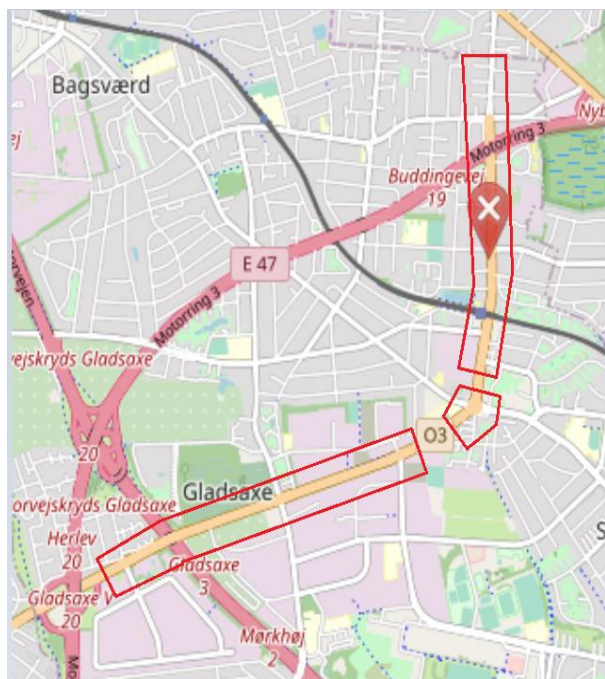
I Glostrup kommune anlægges der nye vejprofiler kombineret med byggeri af CMC (kontrol- og vedligeholdelsescenter) samt ny tilbygning af Rigshospitalet, Glostrup. De nye vejprofiler forventes anlagt ved Fabriksparken.

I Herlev kommune kommer der nye vejprofiler langs hele Herlev Ringvej. Hele strækningen vil ikke være påvirket samtidigt, men længere delstrækninger berøres simultant.

Samlet forventes en øget påvirkningsgrad af busdriften med 50% set ift. 2019

Gladsaxe Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune

Kortene viser hvor vejstrækningerne påvirkes i 2021/2022 i hhv. Gladsaxe og Lyngby.



I Gladsaxe kommune vil der efter planen foregå markante ledningsomlægninger på Gladsaxe Ringvej og Buddingevej med stor påvirkning af trafik og busdrift som følge.

I Lyngby-Taarbæk kommune skal der anlægges nye vejprofiler på Buddingevej i 2021. Der skal ske ledningsarbejder og stormflodssikring af Klampenborgvej. I det centrale Lyngby forberedes med nye vejprofiler og letbanetracé. På DTU forberedes letbanen og campus-området udvides.

Samles forventes en stigning i påvirkningsgraden af busdriften med 100% set ift. 2019.