

Notat



Til:

Region Hovedstaden

Kopi til:

Sagsnummer
[SagsID]
[Værdi for dokument-id]

Sagsbehandler [Dokument-
ejers Initialer]
Direkte [Dokumentejer
Telefon]
Fax [Dokumentejer Fax]
[Dokumentejer E-post]

CVR nr: 29 89 65 69

17. august 2016

Sparekatalog Region Hovedstaden - Trafikbestilling 2017 - 17. august

Region Hovedstaden modtog i juni 2016 et oplæg til Trafikbestilling 2017. I oplægget har Movia, i samarbejde med Region Hovedstadens administration, arbejdet med effektivisering af den regionale busdrift ud fra en række politiske vedtagne principper, der skal sikre, at busserne kører hurtigt, hyppigt og direkte og samtidig lægger kørslen de steder, hvor der er flest passagerer. I oplægget opnår regionen besparelser i størrelsesorden 16,5 - 19 mio. kr.

Region Hovedstaden arbejder med en økonomisk ramme til kollektiv trafik, som skal holdes inden for 0,5 mia. kr. Movias budgetforslag (budget 2017, 1. beh.) gør, at regionen er udfordret af deres øvre økonomiske loft, da de opdaterede budgettal viser et tilpasningsbehov på 43 mio. kr.

I det lys ønsker Region Hovedstaden forslag til at kunne reducere tilskuddet til kollektiv trafik, så de kan holde sig inden for 0,5 mia. kr. For at være sikker på, at regionen kan holde sig inden for rammen – er Movia den 6. juli 2016 blevet bedt om at komme med et supplerende oplæg til Trafikbestilling 2017, hvor der skal spares op til 50 mio. kr. Oplægget er sammenfattet i dette notat.

Forudsætninger og bindinger

Med afsæt i ønskerne om samlet at reducere nettoudgifterne med 50 mio. kr. i 2017, må besparelserne alene findes i busdriften (som udgør 249 mio. kr. i Movias budgetforslag for 2017), da de kontraktlige forhold for Lokaltog gør, at besparelser ikke kan få effekt på regionens 2017-budget. Ændringer skal her varsles senest otte måneder før en given ændring, og derfor kan eventuelle besparelser på lokalbanerne indgå til trafikbestillingen i 2018.

Region Hovedstaden ønsker Movias input til besparelserne den 5. august – opdateret på baggrund af regionens spørgsmål med dette notat af 17. august. Den stramme deadline henover en sommerferie betyder, at centrale ressourcer ikke er disponible. Derfor er forslagene og de økonomiske beregninger baseret på estimater.

Ligeledes har det ikke været muligt at kortlægge alle kontraktuelle bindinger, samt udarbejde konkrete køreplanforslag. Derfor er Movia nødt til at tage væsentlige forbehold for udsving i estimaterne i det foreliggende oplæg.

Det endelige overblik over kontraktuelle konsekvenser afhænger af hvilke af de beskrevne ændringer, der gennemføres. Det skyldes, at der indgår flere buslinjer i hver kontrakt, og ændringer på én buslinje reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontrakt. Herudover vil omlægninger få konsekvenser for effektiviteten af udnyttelsen af materiellet, som først kan endeligt opgøres, når ændringerne er omsat til konkrete køreplaner. De endelige økonomiske konsekvenser kan derfor først beregnes, når den samlede pakke af linjeændringer er kendt. Gennemføres alle ændringer har Movia estimeret den maksimale økonomiske kompensation til 19 mio. kr. i 2017 faldende til 5 mio. kr. i 2018. De passagermæssige og dermed indtægtsmæssige konsekvenser i et før- og efterscenarie er også behæftet med usikkerhed ift. hvor mange passagerer, der vil vælge at bruge andre linjer eller alternativer til kollektiv transport.

De nævnte usikkerheder er altid til stede ved ændringer, men de øges, når ændringerne er så omfattende, som Region Hovedstaden ønsker at lægge op til her. Der er derfor en væsentlig usikkerhed forbundet med de økonomiske opgørelser i nærværende notat. For at imødekomme problemstillingen, er det aftalt med regionens administration, at forslagene i dette oplæg er opgjort med en tolerance på +/- 20 %.

Movia har, pga. sommerferieperioden, ikke haft dialog med Region Sjælland, Københavns Kommune eller øvrige kommuner om de linjer, der foreslås besparelser på.

De administrative fællesomkostninger, som regionen betaler for bus- og togdriften, er sammensat af et fast beløb samt et timeafhængigt beløb. Såfremt alle beskrevne reduktioner gennemføres medføre det at, fællesudgiften pr. køreplantime øges for både den regionale og den kommunale kørsel med ca. 3 kr. for samtlige tiltag fra ca. 53 kr./time til ca. 56 kr./time, fordi fællesudgifterne skal fordeles på færre køreplantimer.

For Region Hovedstaden betyder det større omkostninger på den tilbageværende kørsel, men samlet en besparelse i kraft af, at der er færre køreplantimer. Nettovirkningen er en besparelse på 6,4 mio. kr. i 2017 og 6,9 mio. kr. i 2018 hvis samtlige tiltag gennemføres.

For de 28 kommuner i Region Hovedstaden vil konsekvensen være en tilsvarende øget omkostning. Københavns Kommune køber flest køreplantimer og får derfor en udgiftsstigning på ca. 3 mio. kr. årligt.

I tilknytning til forslagernes økonomiske og passagermæssige effekt, er der for hvert forslag opstillet nøgletal, så effekten af tiltaget kan vurderes i et før- og efterscenarie. Udgangspunktet er det budgetforslag for 2017, som er 1. behandlet den 30. juni. Forslagene i det oprindelige trafikbestillingsnotat 2017 (som Movia sendte til Region Hovedstaden den 14. juni 2016),

er beregnet med udgangspunkt i nøgletallene for 2. behandlingen af 2016-budgettet. Derfor vil der være forskel i nøgletallene mellem notatet fra den 14. juni og nærværende notat.

Sammenfatning

Overordnet vurderer Movia, at samtlige regionale rejsemål bliver berørt af besparelser på 50 mio.kr. også selvom Movia har prøvet at tilgodese tilgængeligheden til uddannelser og arbejdspladser.

De regionalt finansierede buslinjer indgår i stort omfang i det strategiske busnet, som er særligt vigtige for den kollektive trafiks sammenhængskraft. Gennemføres hele pakken vil det skabe betydelig usikkerhed blandt brugerne om perspektiverne for den offentlige bustrafik i de kommende år. Resultatet kan meget vel blive en nedadgående spiral for passagertallet.

Både by- og landområder i regionen bliver berørt, men den største påvirkning bliver i Storkøbenhavn. Det skyldes, at reduktioner af lokalbanerne i Nordsjælland er undladt, da de tidligst kan realiseres i 2018, og at centrale S-buslinjer foreslås afkortet de steder, hvor der enten er andre alternativer i den kollektive trafik eller korte afstande, som kan tilbagelægges på cykel. Dermed påvirkes den nordlige del af regionen samlet set mindre end Storkøbenhavn.

Forslagene til besparelserne er sammensat af Movias oprindelige oplæg til Trafikbestilling 2017, som regionen modtog den 14. juni 2016 samt supplerende besparelsesmuligheder, som imødekommer regionens ønske om at kunne reducere regionens nettoudgifter (tilskud) med 50 mio. kr.

Besparelserne er derfor opdelt i:

- Besparelser beskrevet i Movias oprindelige oplæg til Trafikbestilling 2017 (14. juni)
- Supplerende besparelser som oplæg til Trafikbestilling 2017

Resultatet af det samlede oplæg estimeres til at blive besparelser 48 mio. kr. i 2017 og 53 mio. kr. i 2018 og efterfølgende år. Indregnes tolerancen på +/- 20 % bliver den samlede besparelse i tilskud i 2017 38 – 58 mio. kr. og 42 – 64 mio. kr. fra 2018 og frem, jf. Tabel 1.

Dertil skal lægges effekten af lavere bidrag til køreplantimeafhængige fællesudgifter, som vil udgøre en besparelse på 6,4 mio. kr. i 2017 og 6,9 mio. kr. fra 2018 og frem.

Besparelsen svarer til en reduktion af køreplantimer på regionalt finansierede buslinjer med op mod en fjerdedel.

Den markante reduktion i den kollektive bustrafik har væsentlige konsekvenser for passagerne, som vil opleve deres mobilitet bliver begrænset. I særlig grad om natten, om aftenen og i weekenden. Mellem 6 og 7 mio. passagerer (14-16 % af passagererne i det regionalt finansierede busnet) vil få længere ventetid, skulle bruge S-tog, Regionaltog, Metro, andre buslinjer eller anvende alternativer til kollektiv trafik.

I de næste kapitler gennemgås de tiltag, der tilsammen giver Region Hovedstaden mulighed for at spare 50 mio. kr.

Vurdering af de enkelte tiltag

Tiltagene er vurderet med hensyn til konsekvenser for passagererne, hvem der berøres, og hvilke alternativer de har. Samtidig ser Movia på effekten for de regionale rejsemål som uddannelse, arbejdspladser og hospitaler. Hvert tiltag er desuden vurderet i et før- og efterscenarie i forhold til linjernes nøgletal: selvfinansierungsgrad, tilskud pr. time, tilskud pr. passager og passagerer pr. time.

Tabel 1. *Besparesmuligheder i 2017 for Region Hovedstaden.*

Tiltag	Ændring i:		
	Tilskud i 1.000 kr. ¹	Timer ²	Passagerer ²
<i>Besparelser beskrevet i Movias oprindelige oplæg til Trafikbestilling 2017 (14. juni 2016):</i>			
Afkortning af linjeføring på linje 375R	-600 – -800	-1.000	-45.000
Bedre materieludnyttelse på linje 65E	-700 – -1.100	-1.000	-11.000
Undlade udvidelser på Lokaltog og R-linjer i Nordsjælland	0		0
Justering på S-busser morgen og aften	-3.200 – -4.800	-15.000	-400.000
Justering på R-busser morgen og aften	-2.000 – -3.000	-7.000	-200.000
Frekvensudtydning på R-busser, som indebærer at R-nettet opgives	-5.200 – -7.800	-16.000	-440.000
Besparelse i alt i Movias oprindelige trafikbestillingsoplæg	- 11.700 – -17.500	-40.000	-1.095.000
<i>Supplerende besparelser som oplæg til Trafikbestilling 2017:</i>			
Natbusser nedlægges	-9.700 – -14.500	-33.000	-650.000
Linje 250S afkortes fra Bella Center/Islands Brygge til Hovedbanegården	-3.400 – -5.200	-13.000	-750.000
Linje 350S deles i to, frekvens reduceres og ture til Herlev afkortes til Husum	-4.900 – -7.300	-28.000	-2.000.000
Linje 200S afkortes fra Lyngby til Gladsaxe Trafikplads	-4.400 – -6.600	-11.000	-400.000
Linje 500S afkortes fra Ørestad til Avedøre Holme	-3.200 – -4.800	-7.000	-200.000
Nedsat frekvens på linje 400S	-400 – -600	-9.000	-400.000
Nedsat frekvens på linje 500S ³	-1.300 – -1.900	-7.000	-270.000
Nedsat frekvens på linje 600S	-2.800 – -4.200	-17.000	-450.000
Justering på linje 30E	-200 – -300	-1.000	-10.000
Justering på linje 40E	-400 – -600	-2.000	-60.000
Justering på linje 55E	-400 – -600	-2.000	-75.000
Supplerende besparelser som oplæg til Trafikbestilling 2017⁴	-30.800 – -46.100	-129.000	-5.265.000
Besparelse på fællesudgifter	-6.900		
Mulig besparelse i 2017 ⁶	-45.300 – -64.900	-155.000	-5.840.000
Mulig besparelse i 2018 og frem ⁵	-49.500 – -70.700	-169.000	-6.360.000

1. Indeholder en tolerance på +/- 20 % og er afrundet til nærmeste 100.000 kr.
2. Timer afrundet til nærmeste 1.000. Passagertal afrundet til nærmeste 5.000.
3. For nuværende linjeføring og ikke ved en afkortning til Avedøre Holme. Besparelsen af nedsat frekvens, såfremt linje 500S bliver afkortet til Avedøre Holme er -1,0 – -1,4 mio. kr. Ændringen i timer er 6.000
4. Summeret med udgangspunkt i at linje 500S afkortes til Avedøre Holme (se note 3)
5. Helårseffekt opgjort som de langsigtede effekter efter et par års implementering
6. Effekt i 11 måneder med forbehold for eventuel kompensation til operatører

Besparelser beskrevet i Movias oprindelige oplæg til Trafikbestilling 2017 (14. juni 2016)

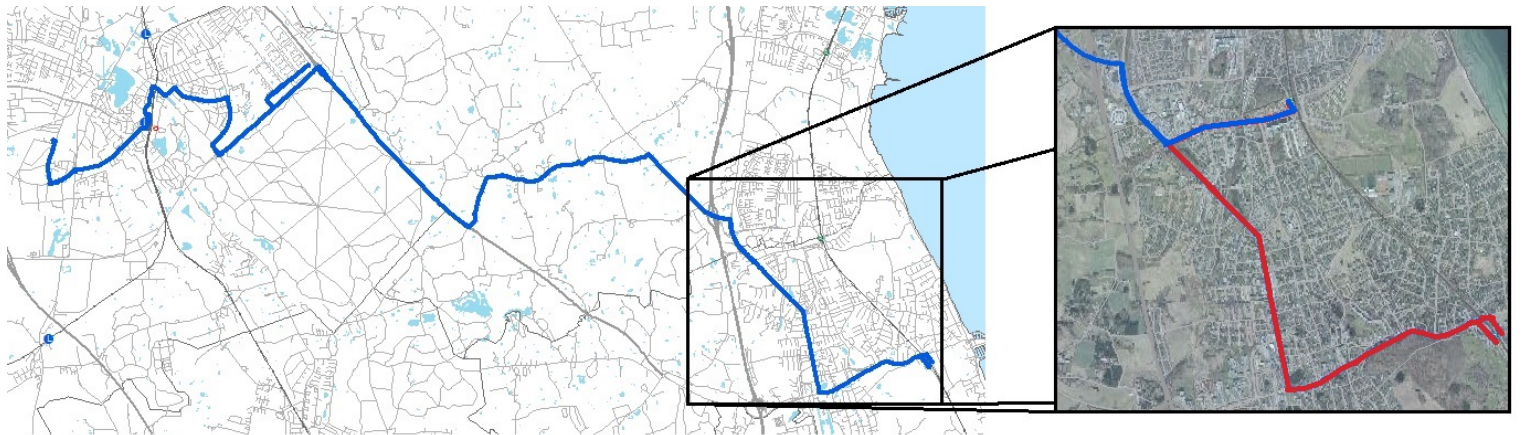
Trafikbestillingsnotatet fra den 14. juni 2016 omfatter effektiviseringer på linje 375R og 65E, opgivelse af tidligere bestilte driftsudvidelser på Lokaltog- og R-linjer i Nordsjælland, reduktioner på S- og R-busnettet samt en omlægning af den nuværende natbusdrift i fire forskellige scenarier med et ændret tilskudsbehov på -2,5 til +2,0 mio. kr. I lyset af regionens seneste ønske om et tilpasningsbehov på 50 mio. kr., har Movia valgt at se bort fra natbusomlægningen, for i stedet at nedlægge alle natbuslinjer, og derfor bliver der i det efterfølgende afsnit ikke henvist særskilt til scenarierne for omlægning af natbusserne.

De øvrige tiltag, som er beskrevet i det oprindelige trafikbestillingsnotat, bliver kort gengivet herunder. For uddybning henviser Movia til trafikbestillingsnotatet fra den 14. juni 2016.

Afkortning af linjeføring på linje 375R

Movia har skitseret et forslag, hvor buslinjen bliver afkortet fra Rungsted Kyst st. til Kokkedal st. for at koble bussen op på flere togafgange på Kystbanestrækningen (blå linje på Figur 1). Kokkedal st. har næsten dobbelt så mange togafgange som Rungsted Kyst st., da både Nivå- og Helsingør-togene stopper her. Derfor vil bussens regionale karakter blive tydeligere, samtidig med, at man vil skabe bedre kollektive trafikforbindelser mellem Kystbanestrækningen og Hillerød som regionalt hovedcenter i Nordsjælland. Det betyder en sparet rejsetid for Humlebæk st. til Hillerød st. på op mod 10 min., og 20-30 min, hvis man skal til Hillerød Hospital eller Kongens Vænge. Fra Espergærde vil rejsetiden blive reduceret med 5-15 min., såfremt passagerer skal til den østlige del af Hillerød, og også Nivå vil få bedre forbindelse til Hillerød.

Afkorter man buslinjen til Kokkedal st., og fjerner man samtidig morgen- og eftermiddagsturene mellem Hillerød st. og Handelsskolen i Hillerød, kan der spares en bus.



Figur 1. Forslag til ændret linjeføring på linje 375R.

Afkortningen til Kokkedal station betyder, at op mod 1/3 af passagererne (ca. 500 passagerer pr. dag) skal benytte andre rejsemuligheder – heraf skal ca. 200 passagerer videre fra Fredensborg Rådhus mod Hillerød. For den lokale betjening i Hørsholm skal det nævnes, at regionen har flere alternativer til 375R såsom 150S og 500S. Omvendt forventes passagerfremgang ved at benytte Kokkedal station som skiftested, idet rejsetiden herfra til Hillerød er noget kortere.

Forslaget kræver også ændret betjening i Hillerød på 3-4 afgangene om morgenen og eftermiddagen mellem Hillerød st. og Handelsskolen. Konsekvensen er, at de 20-40 passagerer, der dagligt rejser på tværs af Hillerød st., skal skifte ved Hillerød st. til øvrige linjer, der betjener Milnersvej. Forslaget indebærer ikke anlægsudgifter.

Movia skønner, at det regionale tilskud kan reduceres med ca. 0,7 mio. kr. Den sparede omkostning ved en bus giver i sig selv en reduktion på 1,1 mio. kr., men der vil ligeledes være et indtægtstab på ca. 0,4 mio. kr. pga. 10 % færre passager total set – heraf vil særligt unge, der skal til og fra uddannelse blive berørt, særligt i Fredensborg og Hørsholm kommuner.

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først realiseres, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

Hillerød, Fredensborg og Hørsholm Kommuner kan ikke nå at bestille supplerende drift steder, hvor bussen forsvinder.

Linje 375R	Tilskudsbe- hov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	7.165	15.675	464.675	43 %	457	15	30
Forslag	6.465	14.643	418.207	43 %	442	15	29
Difference ²	- 700	- 1.000	- 45.000				
+/- 20 %	-560 – -840						

1. Budget 2017, 1 behandling

2. Afrundet tal

Bedre materieludnyttelse på linje 65E

Linje 65E, som kører mellem Skibby og Hillerød via Frederikssund, er en af tre nye E-buslinjer i Region Hovedstaden, som havde driftsstart den 29. marts 2016. Movia har begrænsede driftserfaringer med linjen, men den tidligere detailplanlægning har vist, at der potentielt var mulighed for at effektivisere linjen, enten ved at stramme køreplanen, så den kan blive mere effektiv, eller ved at afkorte linjen fra Hillerød Hospital til Hillerød st. – med mulighed for at spare en bus, som kan reducere regionens tilskud til buslinjen med ca. 1 mio. kr.

De første måneders driftserfaringer viser imidlertid, at der både er fremkommelighedsproblemer på broen ved Frederikssund og mellem Frederikssund og Hillerød morgen og eftermiddag. Derfor kan man ikke blot stramme køreplanen.

Skal man spare en bus medfører det, at der fremover vil være 45 minutter mellem afgangene, når trængslen er størst. Movia estimerer et passagertab på ca. 10 % med den løsning, og at tilskudsbehovet bliver reduceret med ca. 0,9 mio. kr. En ændring af frekvensen fra 30 min. til 45 min. drift vil betyde, at forbindelserne mellem de regionale rejsemål påvirkes negativt, idet den lavere frekvens gør det vanskeligt at tilpasse bussen til mødetiderne i Hillerød og Frederikssund. Ændringen vil ikke have betydning for den lokale busbetjening eller ældre borgere, men vil særskilt påvirke pendlere og unge, der skal til og fra uddannelse.

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget kan gennemføres inden for den gældende kontrakts reguleringsmuligheder.

Linje 65E	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passage- rer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	5.709	6.003	240.288	33 %	951	24	40
Forslag	4.809	5.003	229.475	36 %	961	21	46
Difference ²	- 900	- 1.000	- 10.000				
+/- 20 %	-720 – -1.080						

1. Budget 2017, 1 behandling
2. Afrundet tal

Afkortning fra Hillerød Hospital til Hillerød st.

Regionen kan alternativt spare ca. 1,0 mio. kr. årligt ved at afkorte linjen til Hillerød st. og henvise de ca. 10-15% af passagererne på strækningen til lokale bybusser videre til Hillerød Hospital. Movia skal understrege, at vurderingen af passagerkonsekvenser alene er baseret på den første måneds tællinger.

En afkortning til Hillerød st. vil have betydning for hospitalerne som regional rejsemål, da linjen ikke vil betjene Hillerød Hospital, og således ikke forbinder hospitalerne i Frederikssund og Hillerød. Det kan have betydning for de ældre, som rejser til hospitalet i Hillerød, men hvor mange det drejer sig om har Movia ikke datagrundlag til at vurdere. De øvrige regionale rejsemål vil ikke mærke en konsekvens af forslaget.

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, men det kræver såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016.

Opgivelse af eldrift på linje 65E og nedlæggelse af linjen i 2018

Som led i Region Hovedstadens ambitioner om at gøre den kollektive trafik "grønnere" og køre på alternativer drivmidler, bliver linje 65E fra december 2017 udbudt med to elbusser. På baggrund af udbudsmaterialet ser det ud til, at meromkostningen for drift af to elbusser ift. to nye dieselbusser (som vil kunne køre på BtL) er på ca. 300.000 kr./år (tilskud fra Energi-styrelsen er inkluderet). Såfremt der ønskes anvendt BtL i dieselbusserne vil meromkostningen blive noget mindre.

Nedlægger regionen linjen, kan der opnås besparelser på 6 mio. kr. ift. Budget 2017, og hvis man fortsætter driften med samme materiel, men skærer eldriften fra, sparer regionen 0,3 mio. kr. Det kan tidligst ske til køreplansskiftet i december 2017.

Undlade udvidelser på Lokaltog og R-linjer i Nordsjælland

Regionsrådet besluttede i forbindelse med trafikbestilling 2016 en forlængelse af perioden, hvor lokalbanerne og R-busserne i Nordsjælland kører med halvtimesdrift på hverdage fra nu kl. 20 til kl. 22 samt på lørdage kl. 10-18.

De forventede effekter er et årligt øget tilskudsbehov på 1,9 mio. kr. og en passagereffekt på 0,5 mio. flere passagerer.

Regionen har i lyset af analyserne vedr. den økonomiske ramme besluttet at udsætte implementeringen af udvidelserne til december 2016. Ønsker regionen at fastholde udvidelsen i budget 2017 indebærer det således et **øget tilskudsbehov på 1,7 mio. kr. i 2017 og 1,9 mio. kr. fra 2018 og frem i forhold til det udsendte budgetforslag**. Der vil altså her ikke være tale om en besparelse.

R-net Nøgletal	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
I dag ¹	157.186		17.435.895	57 %		9	
Forslag	159.086		17.935.895	57 %		9	
Difference ²	1.900		500.000				
+/- 20 %	1.520 – 2.280						

Note: Timeantal er ikke opgjort, da togdrift opgøres i personkm

1. Budget 2017, 1 behandling
2. Afrundet tal

Vælger regionen ikke at udvide driften, vil det have begrænsede konsekvenser for nuværende passagerer. Effekten er således, at der ikke opnås erfaringer med hvor stort det faktiske passagerpotentiale er ved en sådan udvidelse.

Da regionen til trafikbestilling 2016 bestilte driftsudvidelserne på lokalbanen og R-linjerne i Nordsjælland, valgte Gribskov Kommune samtidig at udvide deres betjening på linje 360R mellem Gilleleje og Helsingør. Såfremt regionen vælger at undlade driftsudvidelsen, skal beslutningen kordineres med Gribskov Kommune, så de kan tage action på den lokale trafik.

Justering af S-busser morgen og aften

S-busnettet har en generel målsætning om en minimumsfrekvens på tre afgangene i timen fra driftsstart tidligt morgen til driften slutter omkring midnat. Hensigten med den høje frekvens er, at S-busserne skal matche frekvensen på S-togsnettet, så kunderne oplever et højt og sammenhængende serviceniveau.

Movia skønner, at en reduktion i antallet af afgang med 4-6 ture pr. linje ved driftsstart og slut, vil betyde en besparelse på ca. 4 mio. kr., men samtidig medføre et passagertab på ca. 0,4 mio. passagerer. Passagertabet kan ikke opgøres på aldersgrupper, men Movia vurderer, at alle aldersgrupper berøres i større eller mindre grad, ligesom samtlige regionale rejsemål berøres – dog vil særligt hospitalerne blive påvirket pga. medarbejdernes arbejdstider, der kan spænde fra tidlig morgen til sen aften.

S-busser kører typisk i korridorer, der ikke er betjent med anden kollektiv trafik, og derfor vil passagerer ofte ikke have alternativer, hvis de tidlige morgen- og sene aftenafgange fjernes. Særligt ikke mellem de byer i regionen, som busserne forbinder.

En reduktion af driftsomfanget bringer S-busnettet længere fra målsætningen om en minimumsfrekvens på tre afgang i timen.

Linje 400S/400 og 600S deles med Region Sjælland. Beslutning om en justering kræver derfor, at Region Sjælland træffer samme beslutning.

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først realiseres, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

S-busser	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	148.699	509.936	29.872.345	66 %	292	5	59
Forslag	144.611	494.936	29.472.345	67 %	292	5	60
Difference ²	- 4.000	- 15.000	- 400.000				
+/- 20 %	-3.200 – -4.800						

1. Budget 2017, 1 behandling – Region Hovedstadens andel af tilskud, timer og passagerer er fordelt efter timer
2. Afrundet tal

Justering af R-busser morgen og aften

R-busserne har som lokalbanestrækningerne i Nordsjælland halvtimesdrift fra ca. kl. 5.30 om morgenen til ca. kl. 20.00 om aftenen, og timesdrift frem til midnat. Halvtimesdriften giver en attraktiv frekvens, og gør det samtidigt muligt at skabe sammenhæng til togbetjeningen i Nordsjælland, ligesom det bliver muligt at markedsføre nettet som én samlet enhed.

Movia vurderer, at en reduktion i antallet af afgang med to ture på hver af de fem regionalt finansierede R-buslinjer om morgenen og/eller aftenen, vil medføre en besparelse i størrelsesordenen 2,5 mio. kr. med et passagertab på ca. 0,2 mio. passagerer årligt. Passagertabet kan, som S-busforslaget, ikke opgøres på aldersgrupper, men Movia vurderer, at alle aldersgrupper bliver berørt i større eller mindre grad, ligesom samtlige regionale rejsemål berøres.

R-busser kører typisk i korridorer, der ikke er betjent med anden kollektiv trafik, og derfor vil passagerer ofte ikke have alternativer, hvis de tidlige morgen- og sene aftenafgange fjernes. Særligt ikke mellem de byer i regionen, som busserne forbinder.

Linje 230R deles med Region Sjælland. Beslutning om en justering kræver derfor, at Region Sjælland træffer samme beslutning.

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først realiseres, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

R-busser Nøgletal	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
I dag ¹	39.913	100.275	3.040.593	47 %	398	13	30
Forslag	37.347	93.757	2.840.593	47 %	398	13	30
Difference ²	- 2.500	- 6.500	- 200.000				
+/- 20 %	-2.000 – -3.000						

1. Budget 2017, 1 behandling – Region Hovedstadens andel af tilskud, timer og passagerer er fordelt efter timer
2. Afrundet tal

Frekvensudtynding på R-busser, som indebærer at R-nettet opgives

Passagertallene er størst i myldretiderne og mindst udenfor. Udover justering af driften morgen og aften vurderer Movia, at en reduktion af driften på R-buslinjerne til timesdrift udenfor myldretiderne (i tidsrummet kl. 9-13 og efter kl. 19), vil give regionen en besparelse på ca. 6,5 mio. kr. i årligt tilskud samt et passagertab i den kollektive trafik på ca. 440.000 passagerer. Besparelsen ved forslaget skal derfor lægges til muligheden for at justere R-busserne morgen og aften. Tiltaget vil have betydning for samtlige regionale rejsemål, men særligt uddannelsesstederne og hospitalerne – herunder ældre – vil opleve forringelsen mærkbart.

Ved en sådan udtynding i frekvensen midt på dagen, vil der alene blive reduceret i antallet af timer busserne kører, mens antallet af busser vil være uændret. Dertil kommer, at en pause i halvtimesdriften midt på dagen øger mængden af tomkørsel, i og med busserne skal flere

gange til og fra garagen. Derfor giver forslaget en dårligere materieludnyttelse, og dermed en højere bustimepris for de resterende bustimer.

R-busser	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	39.913	100.275	3.040.593	47 %	398	13	30
Forslag	33.360	84.732	2.600.593	48 %	394	13	31
Difference ²	- 6.500	- 15.500	- 440.000				
+/- 20 %	-5.200 – -7.800						

1. Budget 2017, 1 behandling – Region Hovedstadens andel af tilskud, timer og passagerer er fordelt efter timer
2. Afrundet tal

R-net er et produkt, der er udbredt på hele Sjælland. Ændres frekvensen til timesdrift midt på dagen, vil ruterne ikke længere have R-net standard, idet "R" overfor passagerne signalerer halvtimesdrift i dagtimer på hverdage. Linjerne vil derfor miste deres 'R'-linjenummer.

En nedjustering af sådan en størrelse vil desuden havde stor betydning for den enkelte kommune i Region Hovedstaden.

Linje 230R deles med Region Sjælland. Beslutning om reduktionen kræver derfor, at Region Sjælland træffer samme beslutning.

Ændringen kan gennemføres den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først realiseres, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

Supplerende besparelser som oplæg til trafikbestillingen

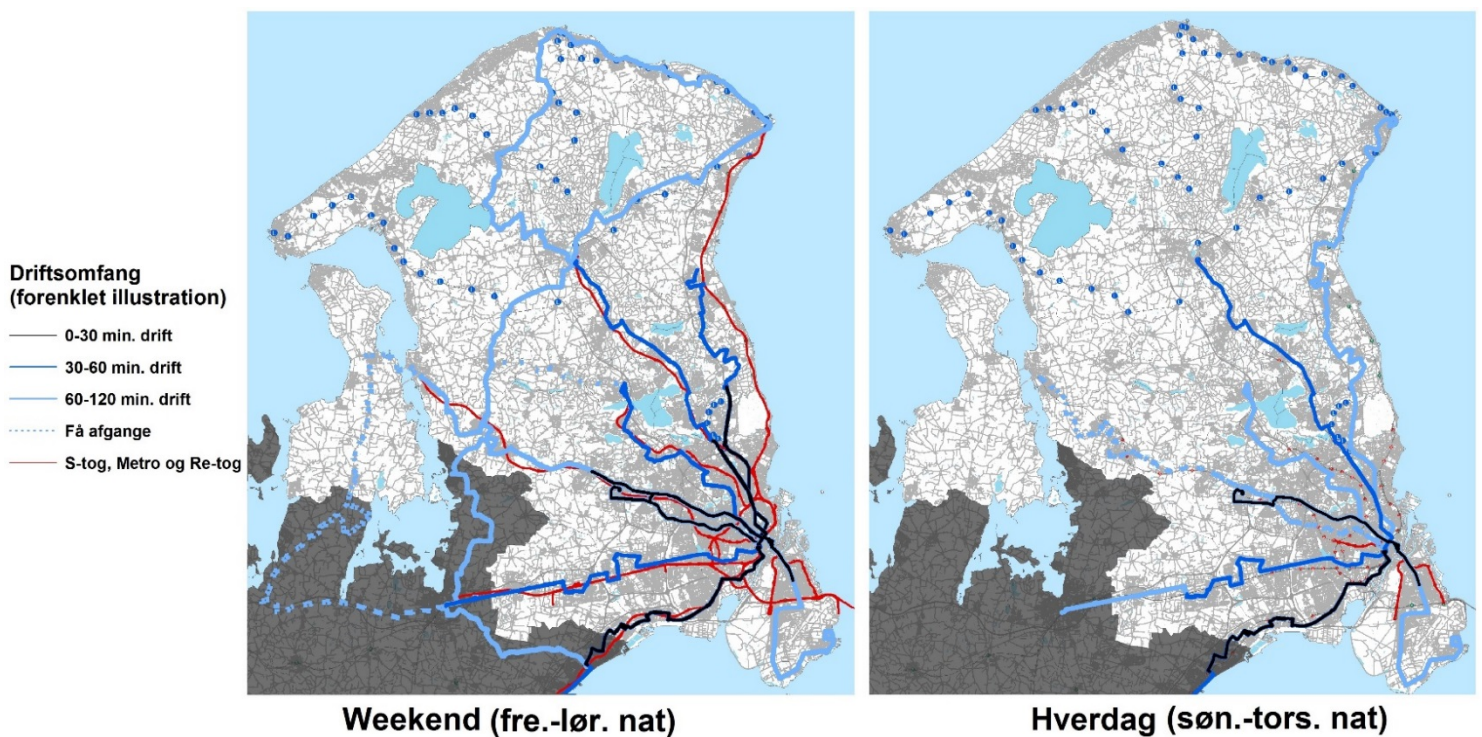
For at imødekomme Region Hovedstadens ønsker til besparelser på den kollektive trafik, har Movia i det følgende vurderet andre besparelsesmuligheder, som kan give Region Hovedstaden mulighed for at besparelser på op til 50 mio. kr.

Som omtalt indledningsvis kan besparelser på lokalbanerne i Nordsjælland ikke få effekt i 2017-budgettet. Det ændrer dog ikke på, at der også her kan ligge besparelsesmuligheder fra 2018 og frem. Movia og Lokaltog skal i henhold til kontrakterne blot have modtaget en konkret bestilling senest otte måneder før en given ændring. Derfor kan besparelser indgå til trafikbestillingen i 2018. 9-årskontrakten for Lokaltog giver mulighed for at reducere eller

udvide driften med hhv. -5 % eller + 10 % pr. år. Det giver på længere sigt større handlemuligheder end buskontrakter, hvor man årligt kan spare 7,5 % – men dog maksimalt 20 % over kontraktens levetid på seks år.

Natbusser nedlægges

Nedlægges natbusserne vil regionen reducere deres tilskud med 12,1 mio. kr., mens 0,65 mio. passagerer vil skulle finde andre alternativer. Tiltaget medfører, at passagerer i størstedelen af regionen ikke kan køre med bus om natten. Eneste undtagelse er det centrale København, hvor A-busserne samt metro kører om natten, alle ugens dage. Derudover er der i weekenden natdrift på S-toget og regionaltog, som giver mulighed for at rejse med kollektiv trafik i de radiale byfingre, jf. Figur 2.



Figur 2. Illustration af hvordan natbusserne kører i dag søndag-torsdag og fredag-lørdag. I weekender kører S-toget og regionaltog med ca. halvtimesdrift, mens Metro har 8-15 mellem hver afgang. På hverdage kører metroen med 20 min. drift.

Fjerner man natbusdriften vil det særligt påvirke passagerer, der i dag bruger busserne på hverdage, idet der ikke er drift på S-toget og Re-tog. På en enkelt hverdagsnat drejer det sig totalt set om ca. 1.300 passagerer eller ca. 6.500 passagerer pr. uge. Heraf kan ca. 65 % af de nuværende passagerer i stedet benytte metro og A-busser i København og Frederiksberg. I Tabel 2 vurderes det, hvor mange passagerer det vil berøre på hver enkelt buslinje,

når man samtidig kigger på andre transportmuligheder. De største konsekvenser ses på linjerne 93N (Roskildefingeren), 97N (Køge-Bugt-fingeren) og 94N (Hillerød-fingeren).

Tabel 2. Antal passagerer og busafgange en typisk hverdagsnat.

Passagerer	81N	90N ¹	91N ¹	92N	93N	94N	95N	96N	97N	98N ¹	I alt
Afg. pr. nat ²	7			1-2	3-4	3-4	2-4	3	7		26-30
Hverdags	462			33	201	175	134	122	182		1.309
Konsekvens ³	10 %			35 %	70 %	50 %	20 %	30 %	60 %		35 %
	47			12	141	88	27	37	110		462

1. Linjerne 90N, 91N og 98N kører ikke på hverdage.
2. Antallet af afgange kan variere på den enkelte linje, som følge af forskellig drift på retnings- og delstrækningsniveau.
3. Movias skøn over hvor mange, der skal finde andre måder at transportere sig på.

For linjerne 91N, 93N, 97N og 98N gælder, at de deles med Region Sjælland. Beslutning om en nedlæggelse kræver derfor, at Region Sjælland træffer samme beslutning.

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017 såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først fastlægges, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

Natbusser	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	12.156	32.841	649.809	39 %	432	22	20
Forslag	-	-	-				
Difference ²	- 12.1	- 32.800	- 650.000				

1. Budget 2017, 1 behandling – Timer og passagerer indeholder Region Sjællands andel
2. Afrundet tal

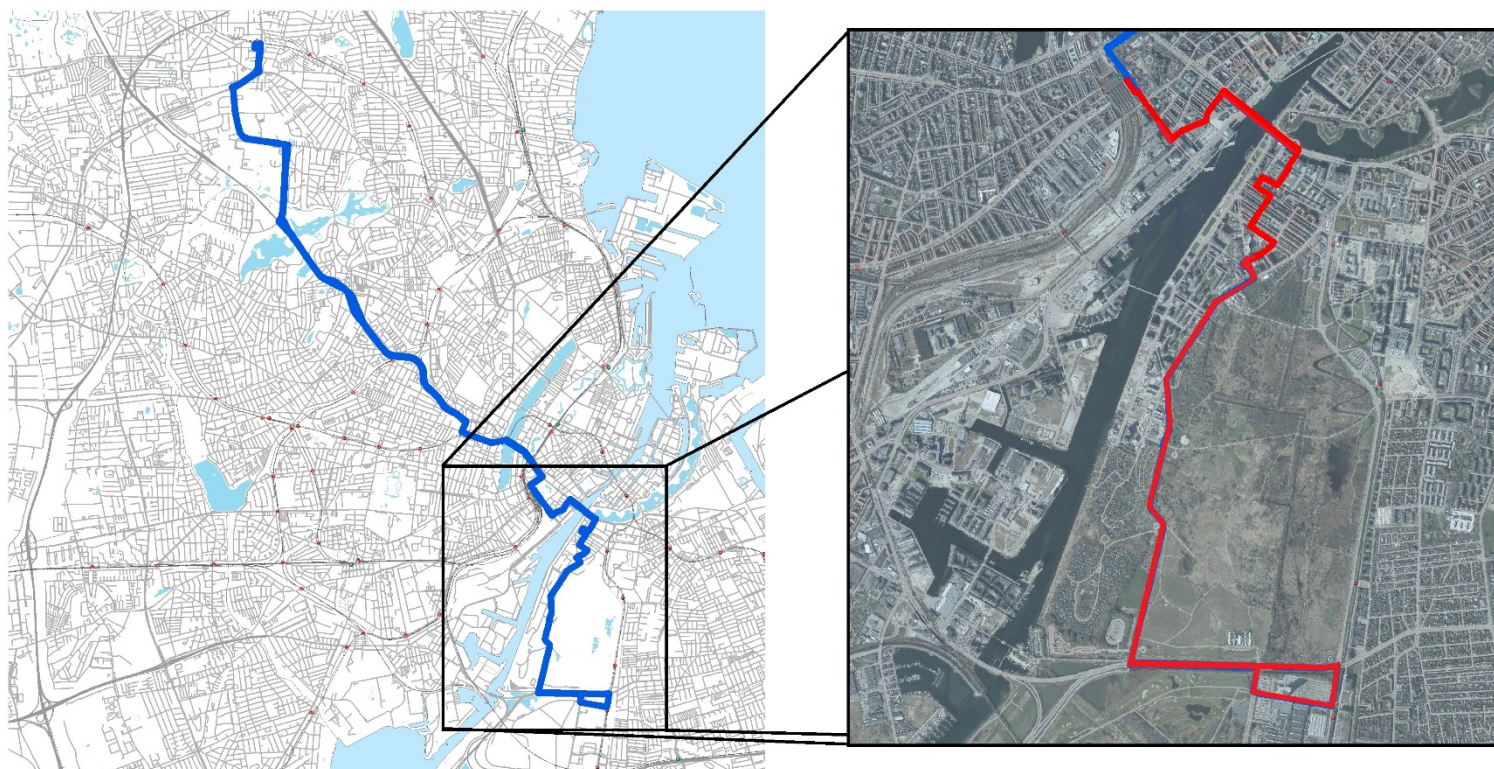
Linje 250S afkortes fra Bella Center/Islands Brygge til Hovedbanegården

Movia har set på effekten af, at afkorte linje 250S fra Bella Centeret og Kigkurren til Københavns Hovedbanegård, se. Figur 3. Tiltaget indebærer, at Islands Brygge ikke længere vil blive betjent med linje 250S. Region Hovedstaden vil spare 4,3 mio. k. kr. i årligt tilskud, mens 0,75 mio. passagerer vil skulle finde andre alternativer.

Linje 250S	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	16.173	41.911	2.265.024	53 %	386	7,1	54
Forslag	11.873	28.911	1.515.024	51 %	411	7,8	52
Difference ²	-4.300	-13.000	-750.000				
+/- 20 %	-3.440 – -5.160						

1. Budget 2017, 1 behandling
2. Afrundet tal

Størstedelen af Islands Brygge er i dag betjent udelukkende med linje 250S, og det betyder, at mange borgere ikke vil have alternativer. Den sydlige del af Islands Brygge er et stort byudviklingsområde med stigende behov for kollektiv trafik. Den nordlige del af Islands Brygge (omkring Njalsgade) betjenes også af linje 12 og 33, som giver forbindelse til København H og Rådhuspladsen, dog med en lavere frekvens end linje 250S.



Figur 3. Afkortning af linje 250S fra Bella Centeret/Kigkurren til Københavns Hovedbanegård (rød linje).

De stoppesteder, der direkte berøres udgør ca. 20 % af linje 250S's samlede passagertal eller ca. 850 passagerer på en typisk hverdag. Alle aldersgrupper vil blive berørt.

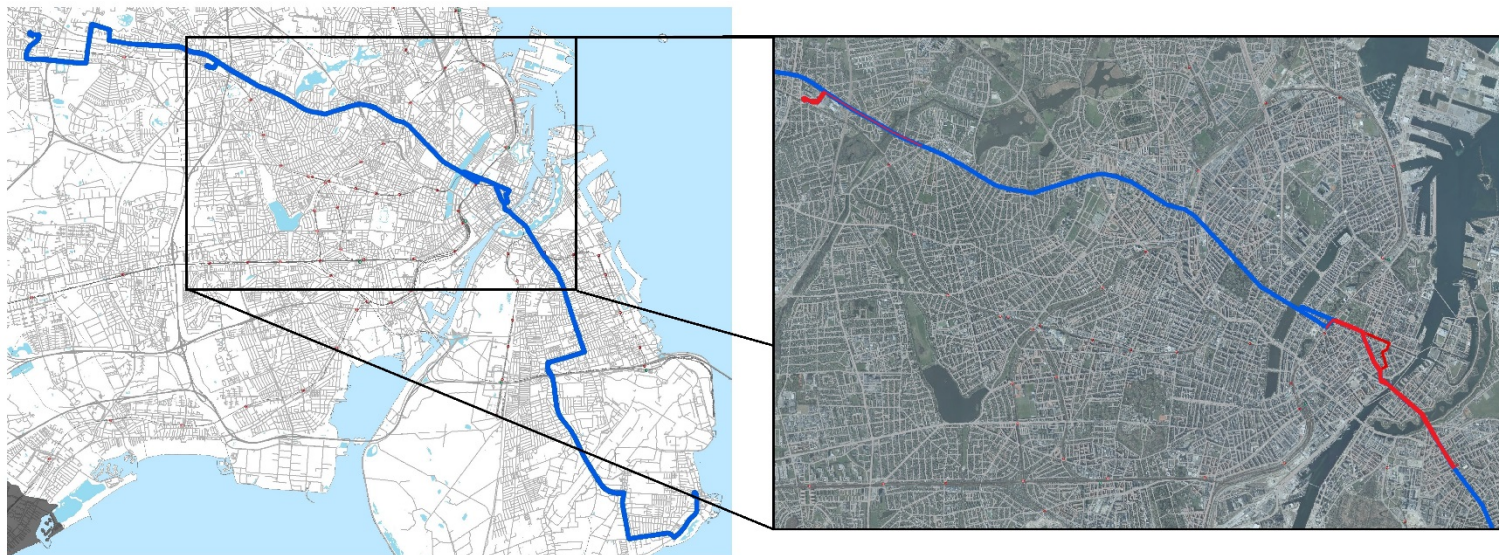
Det skal nævnes, at linje 250S ikke kan vende på Københavns Hovedbanegård. Derfor skal det afklares, om bussen skal køre omkring Tivoli eller Vesterport st.

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først blive realiseret, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

Linje 350S deles i to linjer, frekvens reduceres og turene til Herlev afkortes til Husum

Ideen med tiltagene er, at få stor økonomisk effekt og samtidig påvirke passagerer i mindst muligt grad. Ved at dele linje 350S i to så den nedlægges mellem Nørreport og Amagerbro st. (se Figur 4), hvor Metroen dækker det regionale transportbehov – så linjen fremover kører mellem Ballerup og Nørreport samt Amagerbro og Dragør/Sundbyvester Plads – opnår man en større driftsbesparelse, men man tvinger samtidig flere passagerer ud i et eller flere skift. De største konsekvenser forventes på Amager-siden, hvor passagerer skal skifte til Metroen for at komme til indre by, alternativt køre med linje 5A/2A. De passagerer, som rejser videre end Nørreport og Amagerbro med linje 350S, får besværliggjort deres rejse markant, da de fremover vil skulle skifte flere gange. På hverdage rejser knap 2.000 passagerer videre end Nørreport og Amagerbro st. Det svarer til 20 % af passagererne fra Ballerup-siden og 50 % fra Amager-siden.

Fra køreplansskiftet april 2017 bliver linje 5A forlænget fra Husum Torv til Herlev Hospital, og samtidig gjort til en +Way-strækning. Det betyder, at der bliver overtrafikeret på strækningen fra Husum til Ring 3. I den forbindelse har Movia set på konsekvenserne af, at afkorte ture mellem Nørreport og Herlev st. til Husum Torv (se Figur 4), og samtidig reducere frekvensen til 20 min. drift om aftenen mellem Husum og Nørreport. Tiltaget betyder, at forbindelsen fra Frederikssundsvej til S-banen i Herlev bortfalder, og passagerer som i dag skifter på Herlev st. til linje 350S skal gå ca. 0,5 km til stoppestederne på Herlev Hovedgade.



Figur 4. Opsplitning af linje 350S mellem Nørreport st. og Amager Bro st. (røde linje) (Ballerup-Nørreport og Amagerbro-Dragør) samt afkorte ture fra Herlev st. til Husum Torv – samt lavere frekvens mellem Husum og Nørreport om aftenen.

Tiltagene vil reducere regionens tilskud med ca. 6,1 mio. kr. og 2 mio. rejsende årligt vil skulle finde alternativer til linje 350S.

Linje 350S	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	27.499	110.239	7.885.642	71 %	249	3,5	72
Forslag	21.399	82.039	5.885.642	70 %	261	3,6	72
Difference ²	-6.100	-28.200	-2.000.000				
+/- 20 %	-4.880 – -7.320						

1. Budget 2017, 1 behandling
2. Afrundet tal

En forudsætning for realisering af forslaget er, at der i samarbejde med Københavns Kommune etableres endestation og vendemulighed ved Amagerbro st. Omkostningerne hertil kendes ikke, da det skal analyseres nærmere, hvordan linjeføringen skal være.

Movia kender ikke kommunernes reaktion.

Afkortningen af linjen til Husum Torv kan træde i kraft 30. januar 2017, men bør i ske samtidig som linje 5C forlænges til Herlev Hospital den 23. april 2017 såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Delingen i to linje forudsætter som nævnt

vendemulighed ved Amagerbro station. Movia har ikke haft mulighed for dialog med Københavns Kommune og tidspunkt for en eventuel gennemførelse afhænger af kommunens reaktion.

Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først blive fastlagt, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

Afkortning af linje 350S og forlængelse af linje 5C

I forslaget til trafikplan 2016 indgår en række ændringer af det strategiske busnet (A-, S- og R-linjer) i 2019, når Metrocityringen åbner. Ændringsforslagene afspejler ønsket om at optimere den samlede kollektive trafik.

Et af forslagene er, at lade linje 5C erstatte linje 350S mellem Nørreport station og Ballerup station. Movia har vurderet, om ændringen med fordel kan gennemføres i april 2017, når linje 5C erstatter linje 5A.

Betjeningsmæssigt er hensigten med forslaget at styrke betjeningen mellem Nørrebro station og Ballerup med linje 5C, herved sikres bedre betjening af strækningen, optimal forbindelse til den kommende letbane i Ring 3 og at skift til Metrocityringen, Ringbanen og øvrige busser ved Nørrebro station gøres attraktivt. Samtidig indebærer forslaget, at kapaciteten tilpasses et lavere behov på Nørrebrogade, hvor Metrocityringen vil overtage en del af buspassagerne. Forudsætningen for forslaget er således, at Metrocityringen er etableret.

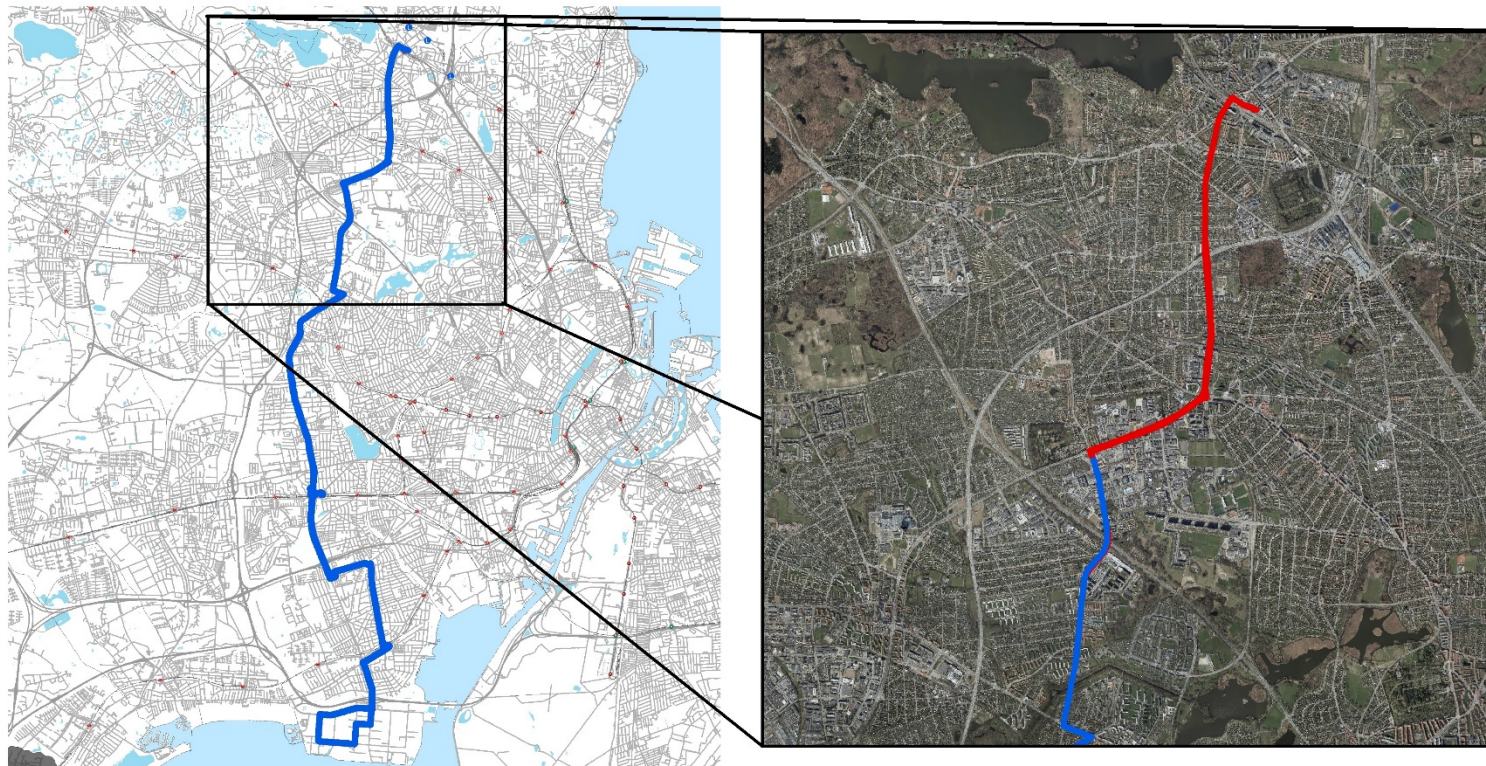
En forlængelse af 5C er teknisk mulig, men passagereffekten ved koblingen til metro ved Nørrebro opnås først i 2019, og det vil fortsat være nødvendigt at betjene strækningen mellem Husum Torv og Nørreport station med linje 350S for at sikre tilstrækkelig kapacitet på Nørrebrogade. Ændringen indebærer derfor en nettoudvidelse på ca. 6.000 køreplantimer årligt. Et meget groft estimat indikerer en meromkostning i størrelsesordenen 1,7 – 2,7 mio. kr. årligt.

Rent praktisk kan Arriva tidligst få leveret de nødvendige 6 ekstra ledbusser i efteråret 2017, dertil kommer de kontraktlige konsekvenser ved en større reduktion af linje 350S. Movia har ikke undersøgt de kontraktlige konsekvenser nærmere, da løsningen vil være dyrere end den nuværende betjening.

Linje 200S afkortes fra Lyngby til Gladsaxe Trafikplads

Ved at afkorte linje 200S fra Lyngby st. til Gladsaxe Trafikplads (se Figur 5) tvinger man passagerer på Ring 3 og Buddingevej til at bruge bus 300S eller 30E – senere letbanen. For

passagerer, som benytter linje 200S til at rejser videre end Gladsaxe Trafikplads (eksempelvis mellem Lyngby og Husum) betyder det, at man fremover skal skifte mellem 200S og 300S/30E. Mellem 1.000 og 1.300 rejser i dag på tværs af Gladsaxe Trafikplads med linje 200S.



Figur 5. Afkortning af linje 200S fra Lyngby st. til Gladsaxe Trafikplads (rød linje).

Movia forventer, at Region Hovedstaden vil spare ca. 5,5 mio. kr., og at 0,4 mio. passagerer årligt bliver berørt af, at linje 200S bliver afkortet til Gladsaxe Trafikplads.

Linje 200S	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	14.623	52.780	3.560.653	65 %	277	4,1	67
Forslag	9.123	42.280	3.160.653	73 %	216	2,9	75
Difference ²	-5.500	-10.500	-400.000				
+/- 20 %	-4.400 – -6.600						

1. Budget 2017, 1 behandling

2. Afrundet tal

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først blive fastlagt, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader. Movia kender ikke til kommunernes reaktion.

Linje 500S afkortes fra Ørestad til Avedøre Holme

Bliver linje 500S afkortet fra Ørestad st. til Avedøre Holme (se Figur 6), vil regionen spare ca. 4 mio. kr. årligt. Samtidig vil det betyde, at passagerer der samlet udfører 0,2 mio. rejser årligt skal finde alternativer – alternativer som tvinger passagerer gennem en større omvej omkring Nørreport og Københavns Hovedbanegård med skift til Metro, S-tog og bus. Det påvirker samtlige regionale rejsemål, og alle aldersgrupper forventes at blive berørt.

Linje 500S	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	34.037	79.200	3.241.427	51 %	430	10,5	41
Forslag	30.037	72.300	3.041.427	53 %	415	9,9	42
Difference ²	-4.000	-6.900	-200.000				
+/- 20 %	-3.200 – -4.800						

1. Budget 2017, 1 behandling
2. Afrundet tal

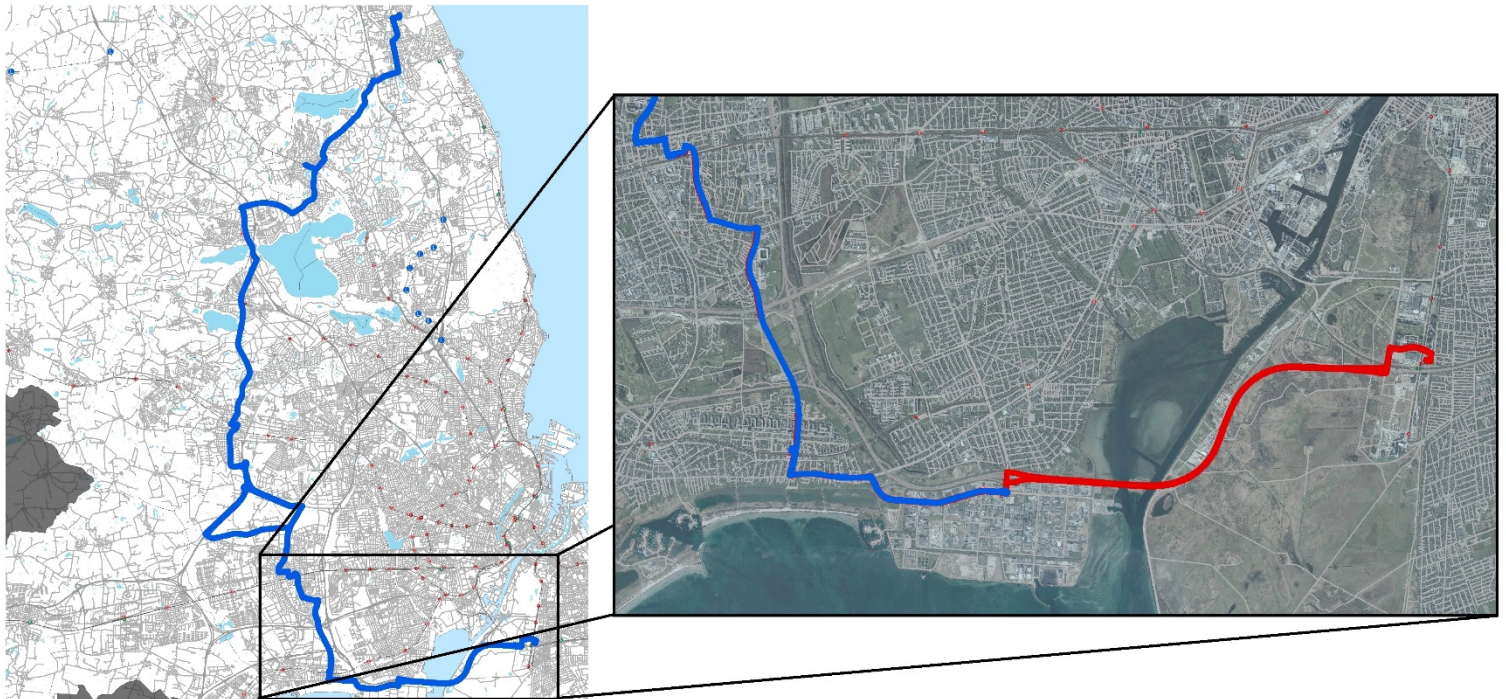
Bliver linje 500S afkortet til Avedøre Holme, vil bussen ikke længere have opkobling til Metro og regionaltoget ved Ørestad st. Man vil begrænse muligheden for at komme på tværs af Vestegnskommunerne og København Syd/Ørestad. I dag rejser ca. 650 passagerer (10 % af linjens passager) på en normal hverdag over Kalvebod-broerne. Passagertallet på strækningen er steget med 25% mellem 2012 og 2015 i takt med udviklingen af Ørestaden. Behovet forventes at stige i de kommende år, hvor Royal Arena og flere andre byggerier øger behovet.

Forslaget medfører endvidere, at igangværende investeringer i bedre fremkommelighed for bussen på strækningen spildes, og at der skal investeres i endestationsfaciliteter på Avedøre Holme. Omkostningerne hertil er ikke vurderet.

Med forbehold for etablering af endestationsfaciliteter kan ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først blive fastlagt, når Movia kender den samlede pakke af ændrin-

ger. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

Movia kender ikke til kommunernes reaktion.



Figur 6. Afkortning af linje 500S fra Ørestad st. til Avedøre Holme (rød linje).

Nedsat frekvens på linje 400S, 500S og 600S

Movia har set på effekten af at reducere frekvensen på S-busserne 400S, 500S og 600S om aftenen og i weekender. Tiltagene indebærer at linje:

- 400S reduceres fra 20 min. drift til 30 min. drift om aftenen og på søndage
- 500S reduceres fra 30 min. drift til 60 min. drift om aftenen og i weekenden fra 20 min. drift til 30 min. drift¹
- 600S reduceres fra 30 min. drift til 60 min. drift om aftenen og på søndage, og samtidig går til 20 min. drift mellem myldretiderne mod i dag 15 min.

Konsekvensen bliver, at regionen på linje:

¹ Der er regnet for den nuværende linjeføring og ikke ved en afkortning til Avedøre Holme.

- 400S sparer 0,5 mio. kr. men samtidig mister 0,4 mio. passagerer
- 500S sparer 1,6 mio. kr. men samtidig mister 0,27 mio. passagerer¹
- 600S sparer 3,5 mio. kr. men samtidig mister 0,45 mio. passagerer.

Tiltagene medfører, at buslinjerne ikke længere lever op til S-buskonceptets minimumsfrekvenser.

S-busser kører typisk i korridorer, der ikke er betjent med anden kollektiv trafik, og derfor vil passagererne skulle vente længere tid, hvis frekvensen ændres om aftenen og i weekenden. Det gælder især mellem de byer i regionen, som busserne forbinder. Størst påvirkning skønnes at ske på linje 600S og 400S, og ser man på besparelsen i tilskud pr. tabt passager, er konsekvensen klart størst på linje 400S.

Samtlige regionale trafikmål og aldersgrupper bliver berørt af man nedsætter frekvensen.

Linje 400S	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	10.810	53.430	2.535.605	67 %	202	4,3	47
Forslag	10.310	44.230	2.135.605	65 %	233	4,8	48
Difference ²	-500	-9.200	-400.000				
+/- 20 %	-400 – -600						

1. Budget 2017, 1 behandling
2. Afrundet tal

Linje 500S	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal ¹							
I dag ²	34.037	79.200	3.241.427	51 %	430	10,5	41
Forslag	32.437	72.700	2.971.427	50 %	446	10,9	41
Difference ³	-1.600	-6.500	-270.000				
+/- 20 %	-1.280 – -1.920						

1. Der er regnet for hele linjen og ikke ved en afkortning til Avedøre Holme.
2. Budget 2017, 1 behandling
3. Afrundet tal

Linje 600S	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	9.294	83.095	2.901.108	55 %	112	3,2	35
Forslag	5.794	66.495	2.451.108	54 %	87	2,4	37
Difference ²	-3.500	-16.600	-450.000				
+/- 20 %	-2.800 – -4.200						

1. Budget 2017, 1 behandling - Timer og passagerer indeholder Region Sjællands andel
2. Afrundet tal

Tiltagene på linje 400S og 600S kræver dialog med Region Sjælland, som Movia pga. sommerferieperioden ikke har vendt forslaget med.

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017 såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først blive fastlagt, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader.

Afkortning af linje 500S og nedsat frekvens

Movia har også set på den samlede effekt ved at nedsætte frekvensen på linje 500S og afkorte linjen til Avedøre Holme. Besparelsen for begge tiltag tilsammen ligger på 5,2 mio. kr. og et passagertab på 0,47 mio. passagerer.

Linje 500S	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal ¹							
I dag ²	34.037	79.200	3.241.427	51 %	430	10,5	41
Forslag	28.837	66.200	2.771.427	52 %	436	10,4	42
Difference ³	-5.200	-13.000	-470.000				
+/- 20 %	-4.160 – -6.240						

1. Nedsat frekvens inkl. afkortning til Avedøre Holme.
2. Budget 2017, 1 behandling
3. Afrundet tal

Justering på linje 30E, 40E og 55E

Den 29. marts 2016 lancerede Region Hovedstaden tre nye E-busser 40E, 55E og 65E. Linje 40E og 55E har lidt tidligere opstart og køre lidt senere i garage end de to oprindelige E-

busser 15E og 30E. Derfor har Movia set på effekten af at justere afgangene tidlig morgen og aften, så de matcher start- og sluttidspunkterne på E-busserne 15E og 30E. Tiltagene indebærer desuden, at linje 30E justeres en smule ift. dens nuværende køreplan. Således foreslår Movia, at linje:

- 30E reduceres med 5 afgang svarende til 4 % af turene
- 40E reduceres med 9 afgang svarende til 7 % af turene
- 55E reduceres med 11 afgang svarende til 9 % af turene.

Konsekvensen bliver, at regionen på linje:

- 30E sparer 0,25 mio. kr. og får et passagertab på knap 9.000 passagerer
- 40E sparer 0,5 mio. kr. og får et passagertab på 60.000 passagerer
- 55E sparer 0,5 mio. kr. og får et passagertab på 75.000 passagerer

Justeringen har ingen betydning for om busserne lever op til E-buskonceptets minimumsfrekvenser, da der blot fjernes enkelte afgang. Movia forventer også forholdsvis få konsekvenser for passagerne. Størst påvirkning forekommer på linje 40E og 55E, og samme tendens ser vi, når tiltaget bliver opgjort ift. besparelsen i tilskud pr. tabt passager. Med tiltagene rammes primært pendlere, men også fritidsrejser kan blive påvirket hvis nogle aftenture udgår.

Linje 30E	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	6.841	22.990	1.178.246	65 %	298	5,8	51
Forslag	6.591	22.390	1.169.746	66 %	294	5,6	52
Difference ²	-250	-600	-8.500				
+/- 20 %	-200 – -300						

1. Budget 2017, 1 behandling
2. Afrundet tal

Linje 40E	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansie- ringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
Nøgletal							
I dag ¹	10.903	29.781	1.491.987	59 %	366	7,3	50
Forslag	10.403	27.631	1.431.987	59 %	376	7,3	52
Difference ²	-500	-2.150	-60.000				
+/- 20 %	- 400 – -600						

1. Budget 2017, 1 behandling
2. Afrundet tal

Linje 55E - Nøgletal	Tilskudsbehov i 1.000 kr.	Timer	Passagerer	Selvfinansieringsgrad	Tilskud pr. time	Tilskud pr. passager	Passagerer pr. time
I dag ¹	6.680	19.171	1.092.584	62 %	348	6,1	57
Forslag	6.180	17.471	1.017.584	63 %	354	6,1	58
Difference ²	-500	-1.700	-75.000				
+/- 20 %	-400 – -600						

1. Budget 2017, 1 behandling

2. Afrundet tal

Ændringen kan træde i kraft den 30. januar 2017, såfremt Movia modtager regionens bestilling senest den 30. oktober 2016. Tiltaget reducerer råderummet for ændringer på andre buslinjer i samme kontraktenhed, og derfor kan besparelsen først blive fastlagt, når Movia kender den samlede pakke af ændringer. Et resultat af de kontraktuelle bindinger kan blive, at operatøren skal kompenseres for et tab, såfremt driftsændringen er større end kontrakterne tillader. Movia har pga. sommerferien ikke haft mulighed for at inddrage kommunernes holdning til forslagene.