

Til Albertslund Kommune

Sagsnummer
Sag-296095
Movit-2831488

Sagsbehandler NBE
Direkte +45 36 13 17 57
Fax -
nbe@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

27. juni 2014

Albertslund Kommune - Følgebrev til budget 2015, 1. behandling for trafikskabet Movia

Dette brev beskriver Movias budgetforslag 2015 for Albertslund Kommune. Fokus er på ændringer i tilskudsbehovet til busdriften imellem budgetforslag 2015 og budget 2014.

Budgetforslag 2015 til 1. behandling blev godkendt af Movias bestyrelse 26. juni 2014. Movias princip om budgetstabilitet betyder at budgettet ikke ændres imellem 1. og 2. behandlingen - medmindre der i dialog med de enkelte kommuner og regioner er aftalt specifikke driftsændringer.

Dette følgebrev indeholder:

1. Det samlede budget 2015, 1. behandling for kommunen fordelt på poster
2. Albertslund Kommunes tilskudsbehov til busdrift
3. Mulig "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort
4. Følsomhedsanalyse

Yderligere materiale på Movias ekstranet

På <http://ekstranet.moviatrafik.dk/KommuneWeb> → klik på "din kommune" kan I finde

- [Budget 2015, 1. behandling](#) (det samlede budget for Trafikskabet Movia)
- **Budget 2015, 1. behandling – Følgebrev** (dette brev med kommunespecifikke uddybninger)
- **Budget 2015 1. beh.xlsx** (det specificerede budget pr. buslinje i kommunen)
- **Estimat 2 2014.xlsx** (det specificerede budget pr. buslinje i kommunen)
- Tidligere budget- og estimat versioner.

Tabel 1 viser Albertslund Kommunes udgifter til forskellige ydelser som Movia leverer. Til sammenligning viser tabellen udgifter i tidligere regnskaber, budgetter og forventede regnskaber (estimer).

Tabel 1 Albertslund Kommunes tilskudsbehov fordelt på poster i perioden fra regnskab 2012 til budget 2015, 1. behandling

(1.000 kr.)	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex-tur	Komm. ordninger	Flextrafik, rute		Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
Albertslund Kommune					Bruger	Elev			
Regnskab 2012	10.362	772	0	194	1.642	2.694	58	353	16.074
Regnskab 2013	9.562	778	0	169	1.842	2.674	58	381	15.464
Budget 2014	9.962	833	0	171	1.611	2.727	0	396	15.699
Estimat 2, 2014	10.322	814	0	175	1.890	2.656	0	385	16.242
Budget 2015 1. behandling ¹⁾	10.705	831	0	175	1.936	2.719	0	451	16.817
- Heraf a conto	10.705	0	0	0	0	0	0	451	11.156
- Heraf forbrug	0	831	0	175	1.936	2.719	0	0	5.661
BO 2016	10.584	849	0	175	1.936	2.719	0	329	16.593
BO 2017	10.373	868	0	175	1.936	2.719	0	329	16.401
BO 2018	10.233	887	0	176	1.936	2.719	0	329	16.280

Note1: Trafikselskabslovens ny finansieringsmodel træder i kraft i 2016. Da den konkrete udmøntning af de nye finansieringsmodel er i høring, er budgetoverslagsårene udarbejdet efter den eksisterende finansieringsmodel.

For nærmere beskrivelse af de forskellige kørselsordninger, henvises til Movias hjemmeside.

<http://www.moviatrafik.dk/dinrejse/Flextrafik/Pages/flex.aspx>

Fokus i de følgende afsnit er busdrift i budget 2015, 1. behandling, for Albertslund Kommune. Beskrivelser af de øvrige forretningsområder Bane- og Flexområdet samt låneområdet fremgår af publikationen "budget 2015, 1. behandling", som kan findes på Movias [ekstranet](#)

Albertslund Kommunes tilskudsbehov til busdrift

Tilskudsbehovet er forskellen mellem udgifter og indtægter. Tabel 2 viser de væsentlige faktorerets betydning for udviklingen i Albertslund Kommunes tilskudsbehov til busdrift fra budget 2014 til budget 2015, 1. behandling.

Tabel 2 Albertslund Kommunes tilskudsbehov til busdrift - Specifikation af forskelle fra budget 2014 til budget 2015, 1. behandling

Albertslund Kommune		(mio. kr.)
	Udgifter til busdrift i budget 2014 (udg.)	26,4
	Indtægter fra busdrift i budget 2014 (indt.)	-16,5
	Budget 2014 (tilsk.)	10,0
a	Effekt af opdaterede indeksprognoser (udg.)	-0,1
b	Effekt af K-faktorer (udg.)	0,0
c	Effekt af udbud A11 (udg.)	0,0
d	Effekt af opdateret pendlerdata (udg.)	-0,2
e	Effekt af opdateret ekstrakørsel (udg.)	0,0
f	Effekt af opdaterede rutespecifikke udgifter (udg.)	0,1
g	Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer (udg.)	-0,3
h	Effekt af opdaterede passagertal (indt.)	0,7
i	Effekt af opdaterede indtægter pr. passager (indt.)	0,5
	Budget 2015 1. behandling (tilsk.)	10,7
	Samlet ændring i udgifter (a+b+c+d+e+f+g) (udg.)	-0,5
	Samlet ændring i indtægter (h+i) (indt.)	1,2
	Ændring i tilskudsbehov (tilsk.)	0,7

Samlet set stiger tilskudsbehovet for Albertslund kommune med 0,7 mio. kr. i budget 2015 i forhold til budget 2014. Ændringen er sammensat af faktorerne i tabel 2, som bliver beskrevet i det følgende.

Ad a) Effekt af opdaterede indeksprognoser

Til Budget 2015, 1. behandling er forventningerne til reguleringsindeksene opdateret på baggrund af prognoser fra Nationalbanken. På baggrund af disse prognoser forventes det at, dieselindekset bliver 3,6% lavere i budget 2015 end i budget 2014, mens løn og forbrugerpriser forventes at stige beskedent med henholdsvis 1,6% og 0,5%. Samlet reducerer indeksændringerne kommunens tilskudsbehov med 0,1 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Ad b) Effekt af opdaterede K-faktorer

K-faktorregulering er en justering af den afregnede timepris, i forhold til:

- Hvor store ophold der er i køreplanen

- Hvor stor en andel af køreplantimerne der ligger i eller uden for normal arbejdstid.

For Albertslund Kommune påvirker opdateringen af K-faktorreguleringen ikke tilskudsbehovet i forhold til budget 2014.

Ad c) Effekt udbud A11

Fra december 2014 skifter en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A11. De nye kontrakter har generelt resulteret i bedre priser, hvilket påvirker det samlede budget 2015 positivt. Udbud A11 vedrører linjer i Storkøbenhavn og Nordsjælland, og dækker godt 480.000 timer og 140 busser, svarende til ca. 11% af busdriften i Movia.

Effekten af de nye kontraktpriser i tabel 2, er forskellen på de gamle kontraktpriser, og de nye priser i udbud A11.

De nye priser i udbud A11 er indarbejdet i budget 2015, og påvirker ikke operatørudgifterne for Albertslund Kommune (kun linje 93N har fået ny kontrakt)

Ad d) Effekt af opdateret pendlerdata

Pendlingsmønstret indgår i beregningen af kommunens andel af tilskuddet til tværkommunale linjer.

Effekten af opdateret pendlerdata er at Albertslund Kommunes tilskudsbehov falder med 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Ad e) Effekt af opdateret ekstrakørsel

I budget 2015, 1. behandling er estimeret for ekstrakørsel, baseret på en fremskrivning af ekstrakørselsbehovet per linje frem til og med april 2014.

Der er ikke budgetteret med ekstrakørsel i Albertslund kommune i budget 2015.

Ad f) Effekt af opdaterede rutespecifikke udgifter

Rutespecifikke udgifter er udgifter til fx chaufførlokaler og rejsekortafgifter, dvs. udgifter som ikke afregnes med operatørerne, men som er specifikke for de enkelte busruter eller grupper af busruter. I budget 2015 er der budgetteret med stigende rutespecifikke udgifter i forhold til budget 2014. Den primære årsag er øgede udgifter til rejsekort pga. øget brug af rejsekortet.

For Albertslund Kommune betyder stigningen i rutespecifikke udgifter at kommunens tilskudsbehov stiger med 0,1 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Ad g) Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer

”Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer” består af en række forskellige ændringer i budgetforudsætningerne, herunder justerede køreplaner, samt kommunens trafikbestilling.

For Albertslund kommune er der en beskeden positiv effekt på 0,3 mio. kr. De største ændringer er sket på linje 130 og linje 123. På linje 130 har driftsforøgelsen i forbindelse med den nye busterminal været mindre end budgetteret i 2014, mens linje 123 har haft flere timer, som følge af længere køretid end oprindeligt budgetteret.

Ad h og i) Effekt af ændringer i indtægter

Prognosen for udviklingen i antal passagerer og indtægter er baseret på data frem til og med marts 2014, samt effekter af indarbejdede ændringer i driften. I budget 2015, 1. behandling forventes¹:

- Passagertallet² på kommunens andel af linjerne i kommunen at blive 85.000 lavere, svarende til et fald på 4% i forhold til budget 2014.
- Indtægten pr. passager at være 3% lavere i forhold til budget 2014.

Samlet set forventes kommunens tilskudsbehov at stige med 1,2 mio. kr. på baggrund af faldende passagerindtægter. De faldende indtægter skyldes et generelt fald i passagerer, som følge af den milde vinter, samt at indtægt pr. passager falder på grund af opdaterede data for passagerernes rejselængde.

Mulig ”likviditetseffekt” fra udfasning af klippekort i Takstområde Hovedstaden

Direktørsamarbejdet i hovedstaden (DSB, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen) har besluttet at indstille salget af klippekort i Hovedstadsområdet pr. 12. oktober 2014.

I forbindelse med udrulningen af rejsekortet i Takstområde Vest i 2011, oplevede Movia en midlertidig negativ likviditetseffekt på indtægterne, fordi kunder opbrugte deres lagre af klippekort, inden de i større omfang gik over til at anvende rejsekort. Da udgangspunktet er et andet kan erfaringerne fra Takstområde Vest dog ikke umiddelbart overføres til Takstområde Hovedstaden, og i lighed med budget 2014 er der ikke indlagt en forventning om indtægtsnedgang i budget 2015.

Der er to hovedårsager til, at erfaringerne med likviditetseffekten fra Takstområde Vest ikke kan overføres til Takstområde Hovedstaden. For det første er Takstområde Vest og Hovedstaden forskellige med hensyn til demografi, geografi, tilgængelighed til salgssteder samt udvalget af klippekort. For det andet har borgerne i Hovedstadsområdet haft en længere tilvænningstid end borgerne havde i Takstområde Vest før klippekortets ophør – ved udgangen af maj 2014 har ca. 20% af borgerne over 11 år i Hovedstaden brugt rejsekortet inden

¹ Movia har i samarbejde med kommuner og regioner arbejdet med *Trafikplanen*, med mål om passagervækst i de forskellige geografiske områder. Denne vækst er ikke indarbejdet direkte – men indarbejdes i forbindelse med kommunernes/regionernes konkrete trafikbestillinger. Se nærmere om budgetforudsætningerne for passagerer og indtægter i det samlede [budget 2015, 1. behandling](#) på side 16 og frem.

² Passagertallet er opgjort som kommunens ”økonomiske” andel af passagererne - dvs. de enkelte linjers samlede passagertal gange kommunens finansieringsandel af linjerne.

for de seneste tre måneder.

Budgettets følsomheder

For at illustrere variabiliteten i busdriftens udgifter og indtægter og dermed kvalificere kommunens trafikbestilling har Movia beregnet følsomheden for de væsentligste generelle faktorer med betydning for størrelsen af kommunens tilskudsbehov til busdrift. Tabel 4 viser således betydningen af ændringer i passagerindtægter, oliepriser og renteniveau for kommunens tilskudsbehov.

Tabel 4 Busdrifts tilskudsbehovs følsomhed

Albertslund Kommune	(mio. kr.)
Diesel forbrugerpris 20% ¹⁾	0,8
Renteændring 1,0 procentpoint	0,3
Passagerændring 5 %	0,8

Note1: I 2008 steg forbrugerprisen på dieselolie med 20% i årets første 6 måneder, for igen at falde med 50% fra juli til december 2008.

Spørgsmål eller lignende vedrørende Movias økonomi kan rettes til

Controller i økonomi Nikolaj Beer Eriksen, tlf. 36 13 17 57,

e-mail nbe@moviatrafik.dk

Seniorkonsulent i økonomi Frank Sjøgreen Kyhnauv, tlf. 36 13 15 55,

e-mail fky@moviatrafik.dk

Albertslund Kommunes kontaktperson i Movia Johannes Baagøe-Nielsen, tlf. 36 13 16 66,

e-mail jbn@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Nikolaj Beer Eriksen

Controller