

Til Gladsaxe Kommune

Sagsnummer
Sag-296095
Movit-2837788

Sagsbehandler FKY
Direkte +45 36 13 15 55
Fax 36 13 18 96
fky@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

07. juli 2014

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

Dette brev beskriver Movias budgetforslag 2015 for Gladsaxe 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. behandling - 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. Gladsaxe 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 Gladsaxe Kommunes udgifter til forskellige ydelser som Movia leverer. Til sammenligning viser tabellen udgifter i tidligere regnskaber, budgetter og forventede regnskaber (estimer).

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

(1.000 kr.)	Lokale	Handicap	Flex-	Komm.	Flextrafik, rute		Afdrag	Ydelse	
Gladsaxe Kommune	busruter	kørsel	tur	ordninger	Bruger	Elev	driftslån	rejsekortlån	I alt
Regnskab 2012	31.848	2.715	0	65	2.864	4.955	145	930	43.521
Regnskab 2013	29.891	2.594	0	53	2.054	5.165	145	964	40.866
Budget 2014	30.454	2.864	0	77	1.969	5.274	0	1.065	41.702
Estimat 2, 2014	31.366	2.688	187	23	2.065	5.210	0	1.038	42.576
Budget 2015 1. behandling ¹⁾	32.316	2.744	196	24	2.120	5.335	0	1.215	43.949
- Heraf a conto	32.316	0	0	0	0	0	0	1.215	33.530
- Heraf forbrug	0	2.744	196	24	2.120	5.335	0	0	10.419
BO 2016	32.059	2.806	197	24	2.120	5.335	0	886	43.427
BO 2017	31.513	2.868	198	24	2.120	5.335	0	886	42.943
BO 2018	31.197	2.930	198	24	2.120	5.335	0	886	42.689

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 Gladsaxe Kommune. Beskrivelser af de øvrige forretningsområder Bane- og Flexområdet samt låneområdet fremgår af publikationen "[budget 2015, 1. behandling](#)", som kan findes på Movias [ekstranet](#)

Gladsaxe Kommunes tilskudsbehov til busdrift

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

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

Gladsaxe Kommune		(mio. kr.)
	Udgifter til busdrift i budget 2014 (udg.)	65,5
	Indtægter fra busdrift i budget 2014 (indt.)	-35,0
	Budget 2014 (tilsk.)	30,5
a	Effekt af opdaterede indeksprognoser (udg.)	-0,1
b	Effekt af K-faktorer (udg.)	0,3
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.)	0,4
g	Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer (udg.)	2,4
h	Effekt af opdaterede passagertal (indt.)	-0,1
i	Effekt af opdaterede indtægter pr. passager (indt.)	-0,8
	Budget 2015 1. behandling (tilsk.)	32,3

	Samlet ændring i udgifter (a+b+c+d+e+f+g) (udg.)	2,8
	Samlet ændring i indtægter (h+i) (indt.)	-0,9
	Ændring i tilskudsbehov (tilsk.)	1,9

Samlet set stiger tilskudsbehovet for Gladsaxe kommune med 1,9 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 Gladsaxe Kommune betyder opdatering af K-faktorreguleringen at tilskudsbehovet forventes øget med 0,3 mio. kr. 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, I Gladsaxe er 900 timer berørt af udbuddet, og priserne er på niveau med de gamle kontrakter.

Ad d) Effekt af opdateret pendlerdata

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

Effekten af opdateret pendlerdata er at Gladsaxe 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.

Ekstrakørselsomfanget i budget 2015, er på niveau med omfanget i budget 2014.

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 Gladsaxe Kommune betyder stigningen i rutespecifikke udgifter at kommunens tilskudsbehov stiger med 0,4mio. 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.

Udgiftsstigningen under ” Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer”, på 2,4 mio. kr., svarer til 3,7% af udgiftsniveauet for kommunens busdrift. Hovedårsagen til stigningen, er at der er ca. 3.000 timer mere busdrift i forhold til budget 2014 – svarende til 3,4% af driften.

Hovedårsagen til den øgede drift, er flere timer på linje 6A. Den øgede drift, og de heraf følgende udgifter, skal ses i sammenhæng med de også stigende indtægter, som beskrives i det følgende.

Arbejdet med den kommende bybuslinje er endnu ikke så langt fremme, at den er indarbejdet i budgettet for 2015. Finansieringen af den nye linje tilvejebringes delvist ved at nedlægge linje 160 (som stadig figurerer i budgettet).

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 20.000 højere, svarende til en stigning på 0,4% i forhold til budget 2014.
- Indtægten pr. passager at være 2,1% højere i forhold til budget 2014.

Samlet set forventes kommunens tilskudsbehov at falde med 0,9 mio. kr. på baggrund af stigende passagerindtægter.

De væsentligste ændringer i passagertallet er at linje 6A har 10% flere passagerer, mens linje 250S har 9% færre passagerer i forhold til budgetteret.

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 indtægts-

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.

nedgang 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 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

Gladsaxe Kommune	(mio. kr.)
Diesel forbrugerpris 20% ¹⁾	1,9
Renteændring 1,0 procentpoint	1,0
Passagerændring 5 %	1,8

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

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

e-mail fky@moviatrafik.dk

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

e-mail nbe@moviatrafik.dk

Gladsaxe Kommunes kontaktperson i Movia Søren Fischer Jepsen, tlf. 36 13 16 14,

e-mail sje@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Frank Sjøgreen Kyhnauv
Seniorkonsulent