

Til Gribskov Kommune

Sagsnummer
Sag-296095
Movit-2837798

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

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

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

Tabel 1 Gribskov 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
Gribskov Kommune					Bruger	Elev			
Regnskab 2012	22.412	1.627	332	146	2.601	4.901	99	386	32.504
Regnskab 2013	22.742	1.544	605	171	2.012	3.196	99	419	30.788
Budget 2014	23.572	1.564	421	193	1.894	2.957	0	436	31.038
Estimat 2, 2014	22.843	1.633	945	1.019	1.906	3.326	0	425	32.098
Budget 2015 1. behandling ¹⁾	23.722	1.666	948	2.304	1.952	3.402	0	497	34.491
- Heraf a conto	23.722	0	0	0	0	0	0	497	24.219
- Heraf forbrug	0	1.666	948	2.304	1.952	3.402	0	0	10.272
BO 2016	23.614	1.703	951	496	1.952	3.402	0	363	32.480
BO 2017	23.402	1.739	953	501	1.952	3.402	0	363	32.312
BO 2018	23.273	1.776	955	505	1.952	3.402	0	363	32.225

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

Gribskov Kommunes tilskudsbehov til busdrift

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

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

Gribskov Kommune		(mio. kr.)
	Udgifter til busdrift i budget 2014 (udg.)	37,6
	Indtægter fra busdrift i budget 2014 (indt.)	-14,0
	Budget 2014 (tilsk.)	23,6
a	Forskel mellem realiseret og budgetteret prisindeks (udg.)	0,2
b	Effekt af K-faktorer (udg.)	-0,1
c	Effekt af udbud A11 (udg.)	0,0
d	Effekt af opdateret pendlerdata (udg.)	0,0
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.)	0,4
h	Effekt af opdaterede passagertal (indt.)	-0,3
i	Effekt af opdaterede indtægter pr. passager (indt.)	-0,1
	Budget 2015 1. behandling (tilsk.)	23,7

	Samlet ændring i udgifter (a+b+c+d+e+f+g) (udg.)	0,6
	Samlet ændring i indtægter (h+i) (indt.)	-0,5
	Ændring i tilskudsbehov (tilsk.)	0,1

Samlet set stiger tilskudsbehovet for Gribskov kommune med 0,1 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 øger indeksændringerne kommunens tilskudsbehov med 0,2 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 Gribskov Kommune betyder opdatering af K-faktorreguleringen at tilskudsbehovet forventes reduceret med 0,1 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.

Linjerne i Gribskov Kommune er ikke berørt af udbud A11, hvorfor udbuddet ikke har økonomisk effekt for kommunen.

Ad d) Effekt af opdateret pendlerdata

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

Opdateringen af pendlerdata ændrer ikke Gribskov Kommunes tilskudsbehov 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.

For Gribskov Kommune, er effekten af opdateret estimat for ekstrakørsel 0,0 mio. kr.

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 Gribskov 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.

Udgiftsstigningen under ” Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer”, på 0,4 mio. kr., svarer til 1,1% af udgiftsniveauet for kommunens busdrift, og skyldes mindre justeringer i budgetforudsætningerne.

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 27.000 højere, svarende til en stigning på 2,3% i forhold til budget 2014.
- Indtægten pr. passager at være 1,0% højere i forhold til budget 2014.

Samlet set forventes kommunens tilskudsbehov at falde med 0,46 mio. kr. på baggrund af stigende passagerindtægter.

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 for de seneste tre måneder.

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.

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

Gribskov Kommune	(mio. kr.)
Diesel forbrugerpris 20% ¹⁾	1,3
Renteændring 1,0 procentpoint	0,5
Passagerændring 5 %	0,7

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

Gribskov Kommunes kontaktperson i Movia Tom Noach, tlf. 36 13 16 03,

e-mail tn@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Frank Sjøgreen Kyhnauv

Seniorkonsulent