

Til Lyngby-Taarbæk Kommune

Sagsnummer
Sag-296095
Movit-2624791

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

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

1. juli 2013

Lyngby-Taarbæk Kommune - Følgebrev til budget 2014, 1. behandling for trafikskabet Movia

Dette brev beskriver Movias budgetforslag 2014 for Lyngby-Taarbæk Kommune, med fokus på tilskudsforskelle imellem budgetforslaget og basisbudget 2014.

Budgetforslag 2014 til 1. behandling blev godkendt af Movias bestyrelse 20. juni 2013. Movias princip om budgetstabilitet betyder at budgettet ikke ændres imellem 1. og 2. behandlingen. Det skal derfor fremhæves, at der kan ske ændringer i budgettet til 2. behandling vedrørende:

- Udskydelse af udfasning af klippekort til 1. juni 2014, som kan få økonomiske konsekvenser. Bemærk i den sammenhæng at "likviditetseffekten" ved udfasning af klippekort ikke er indarbejdet i budgetforslaget, og at udskydelsen derfor ikke påvirker budgettet (se afsnit 3 om likviditetseffekt)
- Økonomiaftalen om kommunernes økonomi i 2014, som indebærer en stor potentiel overflytning af kommunale kørselsordninger til Movia.
- Hvis Trafikstyrelsen imødekommer Movias hørings svar om en overgangsordning for den nedsatte kompensation til Ungdomskort i Takstområde Syd.

Dette følgebrev indeholder:

1. Det samlede budget 2014, 1. behandling for kommunen fordelt på poster
2. Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov til busdrift
3. Mulig "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort
4. Følsomhedsanalyse
5. Oversigt over yderligere materiale på Movias ekstranet

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

Tabel 1 Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov fordelt på poster i perioden fra regnskab 2011 til budget 2014, 1. behandling

(1.000 kr.)	Lokale	Handicap	Flex-	Komm.	Flextrafik, rute		Afdrag	Ydelse	
Lyngby-Taarbæk	busruter	kørsel	tur	ordn.	Bruger	Elev	driftslån	Rejsekortlån	Total
Regnskab 2011	29.674	2.710	0	142	1.915	2.315	123	0	36.879
Regnskab 2012	30.963	2.180	0	75	1.773	2.128	123	735	37.976
Budget 2013	31.010	2.437	0	120	2.084	2.557	123	794	39.125
Estimat 2, 2013	28.925	2.088	0	53	1.837	1.661	123	767	35.454
Basisbudget 2014 ¹⁾	29.472	2.299	0	73	1.745	2.232	123	842	36.785
Budget 2014, 1. behandling ^{1), 2)}	29.610	2.154	0	55	1.858	1.680	123	842	36.321
BO 2015 ³⁾	29.549	2.154	0	55	1.858	1.680	123	827	36.245
BO 2016 ³⁾	29.343	2.154	0	55	1.858	1.680	123	812	36.024
BO 2017 ³⁾	28.839	2.154	0	55	1.858	1.680	123	812	35.520

Note1: Der er i basisbudget 2014 samt budget 2014, 1. behandling ikke indregnet en eventuel likviditetseffekt af udfasningen af klippekort i takstområde Hovedstaden, som kan reducere passagerindtægterne. Se nærmere beskrivelse senere i dette følgebrev.

Note2: Der er i budget 2014, 1. behandling budgetteret med 300 timer på linje 1A, som skulle have været lagt til Gentofte Kommune i stedet. Dette bliver rettet til budget 2014, 2. behandling, hvilket vil betyde en besparelse for i Lyngby-Taarbæk Kommunes budget 2014, 2. behandling på 0,05 mio. kr.

Note3: I budgetoverslagsårene er ændringerne på 150S i forbindelse med NørreCampusprojektet ikke indarbejdet. Hertil er ændringerne fra 2015 og frem på linje 353 mv. ikke indarbejdet
Ændringerne forventes indarbejdet i budget 2015.

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 2014, 1. behandling, for Lyngby-Taarbæk Kommune. Beskrivelser af de øvrige forretningsområder Bane- og Flexområdet samt låneområdet fremgår af publikationen " budget 2014, 1. behandling"¹.

¹ Publikationen " budget 2014, 1. behandling", kan I finde på Movias ekstranet for kommuner og regioner. Se nærmere i slutningen af dette brev.

Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov til busdrift

Tilskudsbehovet er forskellen mellem udgifter og indtægter. Nedenstående tabel 2 viser effekten af væsentlige faktorerens betydning for udviklingen i Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov til busdrift fra budget 2013 til basisbudget 2014 og fra basisbudget 2014 til budget 2014, 1. behandling.

**Tabel 2 Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov til busdrift -
Specifikation af forskelle mellem budget 2013 til basisbudget
2014 og fra basisbudget 2014 til budget 2014, 1. behandling**

Lyngby-Taarbæk	(mio. kr.)
Budget 2013	31,0
Effekt af opdaterede indeksprognoser	-0,8
Effekt af opdaterede K-faktorer	0,1
Effekt af forhøjet lønsumsafgift	0,4
Effekt af opdaterede indtægter	-1,1
Effekt af kommunens bestillinger samt øvrige ændringer	-0,2
Basisbudget 2014	29,5

Forklaring af udviklingen fra budget 2013 til basisbudget 2014, fremgår af følgebrevet til basisbudget 2014, som kan findes på Movias ekstranet:

<http://ekstranet.moviatrafik.dk/KommuneWeb/Sider/oversigt.aspx>

Lyngby-Taarbæk	(mio. kr.)
Basisbudget 2014	29,5
Effekt af opdaterede indeksprognoser	-0,7
Effekt af opdateret pendlerdata	0,1
Effekt af opdaterede indtægter	-3,8
Effekt af kommunens bestillinger samt øvrige ændringer	4,6
Budget 2014, 1. behandling*	29,6

Note: Der er i budget 2014, 1. behandling budgetteret med 300 timer på linje 1A, som skulle have været lagt til Gentofte Kommune i stedet. Dette bliver rettet til budget 2014, 2. behandling, hvilket vil betyde en besparelse for i Lyngby-Taarbæk Kommunes budget 2014, 2. behandling på 0,05 mio. kr.

Effekt af opdaterede indeksprognoser

Til Budget 2014, 1. behandling har Movia budgetteret reguleringsindeksene på baggrund af prognoser fra Nationalbanken og Det Økonomiske Råd. På baggrund af disse prognoser forventer Movia, at dieselpriiser samt renten vil være på et lavere niveau, mens løn forventes at være på et lidt højere niveau i 2014 i forhold budgetteret i basisbudget 2014. Samlet er effekten af ændringerne i indeks en reduktion af Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov på -0,7 mio. kr. i forhold til basisbudget 2014.

Effekt af opdateret pendlerdata

I budget 2014, 1. behandling har Movia opdateret pendlerdata mellem kommunerne i Movias område. Pendlingsmønstret er opdateret fra Danmarks statistik, og har via finansieringsmodellen indflydelse på kommunens andel af tværkommunale linjer. De opdaterede pendlerdata er med til at definere andelen af kommunernes/regionernes tilskud til tværgående linjer. Effekten af opdateret pendlerdata er at Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov stiger med 0,1 mio. kr. i forhold til basisbudget 2014.

Effekt af ændringer i indtægter

Prognosen for udviklingen i antal passagerer og indtægter er baseret på data frem til og med marts 2013, samt effekter af indarbejdede ændringer i driften. I budget 2014, 1. behandling forventes:

- Passagertallet på kommunens andel af linjerne i kommunen at blive 603.600 højere, svarende til en stigning på 16,9% i forhold til basisbudget 2014.
- Indtægten pr. passager at være 3,7% lavere i forhold til basisbudget 2014.

Samlet set forventes kommunens tilskudsbehov at falde med 3,8 mio. kr. på baggrund af stigende passagerindtægter

De 603.600 flere passagerer, skyldes hovedsageligt oprettelsen af Motorvejsshuttlebussen 172E, som er estimeret til at få 500.000 passagerer. Hertil er der passagerfremgang på linjerne 150S og 184. Reduktionen af indtægt per passager er sammensat af lavere takststigning end forudsat i basisbudgettet, samt at indtægt per passager på Motorvejsshuttlebussen forventes at være lavere end gennemsnittet af de øvrige linjer.

Det skal i denne sammenhæng nævnes at der på Motorvejsshuttlebussen er større budgetusikkerhed end normalt, da det er en ny linje. Særligt passagertallet er budgetteret højt, kan variere fra det budgetlagte.

Effekt af kommunens bestillinger samt øvrige ændringer

"Effekt af kommunens bestillinger samt øvrige ændringer" består af en række forskellige ændringer i budgetforudsætningerne, herunder justerede køreplaner.

Hovedårsagen til stigningen under "effekt af kommunens bestilling og andre forklaringer", er oprettelsen af Motorvejsshuttlebussen som på udgiftssiden betyder en stigning på 3,9 mio. kr. i forhold til basisbudgettet. Hvis man skal se på tilskudsbehovet, skal indtægterne tages med i betragtning, hvorfor tilskudsbehovet til linjen er budgetteret til 0,8 mio. kr. Dette tilskudsbehov kan dog stige, hvis passagerforventningen ikke opnås.

Hertil er passagerincitamentsbonus til operatørerne og rutespecifikke udgifter steget på baggrund af de stigende passagertal.

Der er i budget 2014, 1. behandling budgetteret med 300 timer på linje 1A, som skulle have lagt til Gentofte Kommune. Dette bliver rettet til budget 2014, 2. behandling, hvilket vil betyde en besparelse for i Lyngby-Taarbæk Kommunes budget på 0,05 mio. kr.

Budgetoverslagsårene

I budgetoverslagsårene er ændringerne på 150S i forbindelse med NørreCampusprojektet ikke indarbejdet. Hertil er ændringerne fra 2015 og frem på linje 353 mv. ikke indarbejdet. Ændringerne forventes indarbejdet i budget 2015.

Mulig "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort i Takstområde Hovedstaden

"Likviditetseffekten" er en erfaring fra udfasningen af klippekort i Takstområde Vest, som handler om, at når salget af klippekort stopper, vil nogle kunder udskyde køb af ny rejsehjemmel til de har brugt tidligere opkøbte klippekort. Dette forbrug af tidligere købte klippekort skaber for en periode en negativ likviditetseffekt, som reducerer indtægterne indtil kundernes lager af klippekort er opbrugt, hvorefter likviditeten vil genskabes gradvist.

Direktørsamarbejdet i hovedstaden (DSB, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen) har 19. juni besluttet at udskyde udfasningen af klippekortet til 1. juni 2014. Men da der i lighed med tidligere budgetter ikke er indarbejdet nogen likviditetseffekt i budget 2014 har udskydelsen hvad angår likviditetseffekt ingen betydning for budget 2014.

Tabel 3 viser 3 scenarier for likviditetseffekten af udfasningen af klippekort i Takstområde Hovedstaden:

Tabel 3 Scenarier for likviditetseffekten af udfasningen af klippekort i Takstområde Hovedstaden

Scenarier for Lyngby-Taarbæk Kommune	
Effekt i mio. kr.	2014
Ingen likviditetseffekt af skiftet	0,0
Likviditetseffekt på 5% af indtægterne	1,0
Likviditetseffekt på 10% af indtægterne	2,0

Anm: Takstområde Vest, hvor klippekortene blev udfaset i april 2011, udgjorde likviditetseffekten ca. 12% af indtægterne i de sidste tre kvartaler af 2011. Takstområde Vest og Hovedstaden er væsensforskellig med hensyn til bl.a. demografi, geografi, tilgængelighed af salgssteder samt udvalget af klippekort. Derfor kan "likviditetseffekterfaringerne" fra Vest ikke umiddelbart overføres direkte til Takstområde Hovedstaden

Det fremgår af tabel 3, at for Lyngby-Taarbæk Kommune, vil en likviditetseffekt på 10%, reducere indtægterne, og dermed øge kommunens tilskudsbehov, med 2,0 mio. kr. i 2014.

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 ²

Lyngby-Taarbæk	(mio. kr.)
Diesel forbrugerpris 20%	2,0
Renteændring 1,0 procentpoint	0,8
Passagerændring 5 %	1,5

Yderligere materiale på Movias ekstranet

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

- **Budget 2014, 1. behandling** (det samlede budget for Trafikselskabet Movia)
- **Budget 2014, 1. behandling – Følgrebrev** (dette brev med kommunespecifikke uddybninger)
- **Budget 2014 1. beh.xlsx** (det specificerede budget pr. buslinje i kommunen)
- **Estimat 2 2013.xlsx** (det specificerede budget pr. buslinje i kommunen)
- Tidligere budget- og estimat versioner.

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

Lyngby-Taarbæk Kommunes kontaktperson i Movia Jakob Himmelstrup, tlf. 36 13 16 14,

e-mail jhi@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Frank Sjøgreen Kyhnauv
Seniorkonsulent

² I 2008 steg forbrugerprisen på dieselolie med 20% i årets første 6 måneder, for igen at falde med 50% fra juli til december 2008.