

Til Lyngby-Taarbæk Kommune

Sagsnummer  
Sag-296095  
Movit-2837787

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

## Lyngby-Taarbæk Kommune - Følgebrev til budget 2015, 1. behandling for trafikskabet Movia

Dette brev beskriver Movias budgetforslag 2015 for Lyngby-Taarbæk 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. Lyngby-Taarbæk 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 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 2012 til budget 2015, 1. behandling**

(1.000 kr.) Lyngby-Taarbæk Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ordninger	Flextrafik, rute		Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
					Bruger	Elev			
Regnskab 2012	30.963	2.180	0	75	1.773	2.128	123	735	37.976
Regnskab 2013	30.175	2.012	0	33	1.798	1.748	123	797	36.686
Budget 2014	29.603	2.154	0	55	1.858	1.680	0	842	36.191
Estimat 2, 2014	32.283	2.093	0	27	1.821	1.581	0	820	38.625
<b>Budget 2015 1. behandling <sup>1 og 2)</sup></b>	<b>30.107</b>	<b>2.137</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>1.866</b>	<b>1.617</b>	<b>0</b>	<b>960</b>	<b>36.714</b>
- Heraf a conto	30.107	0	0	0	0	0	0	960	31.068
- Heraf forbrug	0	2.137	0	27	1.866	1.617	0	0	5.647
BO 2016	29.889	2.185	0	27	1.866	1.617	0	700	36.284
BO 2017	29.447	2.233	0	27	1.866	1.617	0	700	35.891
BO 2018	29.182	2.282	0	27	1.866	1.617	0	700	35.674

Note1: Der er i budget 2015, 1. behandling 279 timer på linje 1A i Lyngby-Taarbæk Kommune. Disse timer vil i 2015, 2. behandling blive flyttet til Gentofte Kommune, som skal betale for denne drift. Tilskudsbehovet vil på denne baggrund være 58.000 kr. lavere i budget 2015 2. behandling.

Note2: 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 Lyngby-Taarbæk Kommune. Beskrivelser af de øvrige forretningsområder Bane- og Flexområdet samt låneområdet fremgår af publikationen "[budget 2015, 1. behandling](#)", som kan findes på Movias [ekstranet](#)

### Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov til busdrift

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

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

Lyngby-Taarbæk Kommune		(mio. kr.)
	Udgifter til busdrift i budget 2014 (udg.)	63,8
	Indtægter fra busdrift i budget 2014 (indt.)	-34,2
	<b>Budget 2014 (tilsk.)</b>	<b>29,6</b>
a	Effekt af opdaterede indeksprognoser (udg.)	0,0
b	Effekt af K-faktorer (udg.)	0,0
c	Effekt af udbud A11 (udg.)	-0,4
d	Effekt af opdateret pendlerdata (udg.)	0,2
e	Effekt af opdateret ekstrakørsel (udg.)	0,6
f	Effekt af opdaterede rutespecifikke udgifter (udg.)	-0,1
g	Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer (udg.)	-4,3
h	Effekt af opdaterede passagerantal (indt.)	4,6
i	Effekt af opdaterede indtægter pr. passager (indt.)	-0,2
	<b>Budget 2015 1. behandling (tilsk.)</b>	<b>30,1</b>
	Samlet ændring i udgifter (a+b+c+d+e+f+g) (udg.)	-3,9
	Samlet ændring i indtægter (h+i) (indt.)	4,4
	<b>Ændring i tilskudsbehov (tilsk.)</b>	<b>0,5</b>

Note: Der er i budget 2015, 1. behandling 279 timer på linje 1A i Lyngby-Taarbæk Kommune. Disse timer vil i 2015, 2. behandling blive flyttet til Gentofte Kommune, som skal betale for denne drift. Tilskudsbehovet vil på denne baggrund være 58.000 kr. lavere i budget 2015 2. behandling.

Samlet set stiger tilskudsbehovet for Lyngby-Taarbæk kommune med 0,5 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 ændrer de opdaterede indeksprognoser ikke kommunens tilskudsbehov 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.

Opdateringen af k-faktorerne påvirker ikke kommunens tilskudsbehov 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 betyder at operatørudgifterne for Lyngby-Taarbæk Kommune, falder med 0,4 mio. kr. i forhold til budget 2014.

#### **Ad d) Effekt af opdateret pendlerdata**

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

Effekten af opdateret pendlerdata er at Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov stiger 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.

Forbruget af ekstrakørsel er budgetteret til at stige med 0,6 mio. kr. i forhold til budget 2014. Det er særligt på linjerne 180E, 182 og 183, at der er budgetteret med mere ekstrakørsel.

#### **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 Lyngby-Taarbæk Kommune betyder ændringen i rutespecifikke ikke en stigning i tilskud, men et fald, da en del af rutespecifikke udgifter fordeles efter passagertallet – som beskrives på følgende side. Effekten af opdaterede rutespecifikke udgifter, er derfor en reduktion af

udgifterne på 0,1 mio. kr. for Lyngby-Taarbæk Kommune.

#### **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.

Udgiftsreduktionen under ” Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer”, på 4,3 mio. kr., svarer til 6,7% af udgiftsniveauet for kommunens busdrift. Hovedårsagen til reduktionen, er at der er ca. 5.500<sup>1</sup> timer mindre busdrift i forhold til budget 2014 – svarende til 6,8% af driften.

Hovedårsagen til den reducerede drift, er at motorvejsshuttlen linje 172E, er nedlagt, samt at linje 353 ikke kører i kommunen fra december 2014. Modsat er der lidt mere drift på 180E og 181E, samt justeringer på de øvrige linjer.

#### **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 forventes<sup>2</sup>:

- Passagertallet<sup>3</sup> på kommunens andel af linjerne i kommunen at blive 565.000 lavere, svarende til en reduktion på 13,6% i forhold til budget 2014.
- Indtægten pr. passager at være 0,8% højere i forhold til budget 2014.

Samlet set forventes kommunens tilskudsbehov at stige med 4,4 mio. kr. på baggrund af lavere passagerindtægter.

Reduktionen i passagertallene kommer af at linje 172E er nedlagt, hvilket i forhold til budget 2014 giver en reduktion på 500.000 passagerer. Derudover er de væsentligste ændringer at linje 353 ikke længere kører i kommunen, samt at linje 150S har 14% færre passagerer i forhold til budget 2014.

Den forventede passagerfremgang af Nørre Campus på linje 150S og 173E er modregnet de negative effekter ved anlægget af Nordhavnsvej og udvidelsen af Helsingørmotorvejen som forventes at strække sig frem til efteråret 2015.

---

<sup>1</sup> Ved en sammenligning af antal timer i budget 2014 og budget 2015, fremkommer en reduktion på 7.800 timer. Men da en del af kontrakterne i udbud A11 overgår til at blive afregnet i køreplantimer i stedet for vogntimer, er der på den baggrund ca. 2.300 timer, som ikke tælles med i budget 2015, da udligningsophold ikke medregnes i køreplantimer.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Passagertallet er opgjort som kommunens ”økonomiske” andel af passagererne - dvs. de enkelte linjers samlede passagertal gange kommunens finansieringsandel af linjerne.

### **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.

### **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**

<b>Lyngby-Taarbæk Kommune</b>	(mio. kr.)
Diesel forbrugerpris 20% <sup>1)</sup>	2,0
Renteændring 1,0 procentpoint	0,8
Passagerændring 5 %	1,5

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](mailto:fky@moviatrafik.dk)

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

e-mail [nbe@moviatrafik.dk](mailto:nbe@moviatrafik.dk)

Lyngby-Taarbæk Kommunes kontaktperson i Movia Søren Fischer Jepsen, tlf. 36 13 16 14,

e-mail [sje@moviatrafik.dk](mailto:sje@moviatrafik.dk)

Venlig hilsen

Frank Sjøgreen Kyhnauv

Seniorkonsulent