

Til Rødovre Kommune

Sagsnummer
Sag-296095
Movit-2398147

Sagsbehandler STY
Direkte 36 13 15 89
Fax -
STY@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

19. juni 2012

Rødovre Kommune - Følgrebrev til budget 2013, 1. behandling for Trafikselskabet Movia

Hermed fremsendes budget 2013, 1. behandling for Trafikselskabet Movia.

Budget 2013, 1. behandling bliver behandlet af Movias bestyrelse på bestyrelsesmødet den 21. juni 2012.

Trafikselskabet Movia har udarbejdet budget 2013, 1. behandling, dels for hele trafikselskabet samlet set, dels opgjort for de enkelte kommuner og regioner – heriblandt Rødovre. Dette brev beskriver indholdet i budget 2013, 1. behandling for Rødovre Kommune, med særlig fokus på de ændringer, der sker med kommunens finansiering af busdriften i forhold til basisbudget 2013.

Tablet 1: Rødovre Kommunes tilskud fordelt på poster i perioden fra regnskab 2011 til budget 2013, 1. behandling:

(1.000 kr.) Rødovre	Lokale	Handicap	Komm.	Flextrafik, rute		Afdrag	Ydelse	Total
	busruter	kørsel	ordn.	Bruger	Elev	driftslån	Rejsekortlån	
Regnskab 2011	28.299	2.572	360	2.315	3.380	137	0	37.063
Budget 2012	31.712	3.077	165	1.827	3.344	137	1.012	41.272
Estimat 2, 2012	28.919	2.514	361	2.444	3.505	137	984	38.864
Basisbudget 2013	30.910	2.772	374	2.464	3.478	137	1.083	41.218
Budget 2013, 1. behandling	31.934	2.321	292	2.541	3.733	137	1.090	42.048
- Heraf a conto	31.934	0	0	0	0	137	1.090	33.161
- Heraf forbrug	0	2.321	292	2.541	3.733	0	0	8.887
BO 2014	32.623	2.321	292	2.541	3.733	137	1.109	42.756
BO 2015	32.348	2.321	292	2.541	3.733	137	1.150	42.522
BO 2016	31.890	2.321	292	2.541	3.733	137	1.243	42.157

Dette følgebrev er ét af tre links om Movias budget 2013, 1. behandling, som I kan finde på Movias ekstranet for kommuner og regioner: <http://ekstranet.moviatrafik.dk/KommuneWeb>¹.

Generelt om budget 2013, 1. behandling:

Budgettet er udarbejdet under en række generelle forudsætninger, som er beskrevet i det samlede budget, som Movia henviser til, hvis kommunen ønsker yderligere detaljer.

Processen for budget 2013 er sådan, at budgetforudsætningerne så vidt muligt lægges fast ved førstebehandlingen af budgettet². Forud for dette har kommuner og regioner i januar måned fået et basisbudget som udgangspunkt for trafikbestillingerne for 2013.

Vi har herunder i korte træk beskrevet indholdet for busdrift, budgetoverslagsår og Flextrafik, afdrag på driftslån og ydelse rejsekortlån:

Busdrift:

Mellem første- og andenbehandlingen af budgettet indarbejdes kun de ændringer, som aftales med de enkelte kommuner/regioner. Denne proces er implementeret for at give kommuner og regioner bedre mulighed for at kende budgettallene på et tidligere tidspunkt end ved andenbehandlingen af budgettet. Ændringer der er aftalt med én kommune kan dog give afledte effekter i andre kommuner. Også kommuner som ikke har aftalt ændringer til andenbehandlingen af budgettet, kan derfor opleve ændringer.

Budgetoverslagsår:

For yderligere at understøtte kommuners og regioners planlægningsprocesser er budgetoverslagene for 2014-2016 udarbejdet på kommune/regionsniveau. Dette giver kommuner og regioner mulighed for på et tidligt tidspunkt at tage bestik af den prognosticerede udvikling i økonomien samt at indarbejde konsekvenserne af køreplanændringer på længere sigt. Budgetforudsætningerne og årsagerne til udviklingen fra 2014 til 2016 er gennemgået i det samlede budget 2013, 1. behandling.

Flextrafik:

Indenfor Flextrafik er budget 2013, 1. behandling opbygget på viden om kundernes rejse-længde, gennemsnitlige rejsetid og produktivitet i de enkelte kommuner. Parametrene er baseret på realiserede data frem til foråret 2012. Der er således taget højde for sæsonud-sving, indeksudvikling og øvrige generelle udviklingstendenser i parametrene. Budgetforud-sætningerne og årsagerne til udviklingen indenfor de forskellige ordninger i Flextrafik er gennemgået i det samlede budget 2013, 1. behandling.

¹ I kan se yderligere beskrivelser af materialerne til budget 2013, 1. behandling i slutningen af dette følgebrev.

² Hvilket betyder at bl.a. indeksforventninger, indtægtsforventninger m.m. ikke bliver opdateret til andenbehandlingen.

Fra 2013 vil opkrævningen af administrationsudgifter til Flextrafik være ændret i forhold til tidligere. I stedet for at opkræve administrationsomkostningerne á conto efter det vedtagne budget, er administrationsomkostningerne i 2013 lagt som tur-bestemt administrationsudgift sammen med forbrugsafregningerne. På den måde følger opkrævningen af administrationsomkostninger forbruget bedre, i forhold til hvis administrationsomkostningerne opkræves efter budget. Der vil i forbindelse med Movias regnskaber stadig fremkomme en efterregulering, men denne efterregulering vil være væsentligt mindre. I tabel 1, i dette følgebrev, fremgår der derfor ikke á conto betalinger som særskilt post, da administrationsomkostningerne vil følge forbruget, og derfor er budgetteret sammen med forbruget.

Afdrag på driftslån:

Movia overtog ved etableringen 1. januar 2007 et lån til finansiering af driftsformål i HUR i 2005 på 120 mio. kr. Lånet er i 2010 nedbragt med 30 mio. kr. fra efterregulering af indtægterne i 2005, 2006 og 2007 fra indtægtsfællesskabet i Hovedstadsområdet. Lånet er refinansieret i 2010 som et annuitetslån med en afdragsperiode på 10 år. Der er således et årligt afdrag frem til og med 2019 på 9 mio. kr. som finansieres af kommuner og regioner.

Ydelse rejsekortlån:

Anlægsinvesteringer samt aktie- og lånekapital, der investeres i Rejsekort A/S, finansieres ved lånoptagelse. Der er med udgangen af 2011 optaget lån på i alt 408 mio. kr. Rejsekortlån er budgetteret med tilbagebetaling fra 2012 til 2028.

Kommunespecifik forklaring til Rødovre Kommune:

I de følgende afsnit fokuserer vi på Rødovre Kommunes finansiering af busdrift i budget 2013, 1. behandling. Vi henviser til det samlede budget, hvis Rødovre Kommune ønsker yderligere beskrivelser af de budgetforudsætninger, der ikke vedrører busdrift.

Tabel 2: Busdrift - Specifikation af ændringer fra basisbudget 2013 til budget 2013, 1. behandling:

Rødovre	(mio. kr.)
Basisbudget 2013	30,9
Indeks effekt	0,0
Effekt af opdateret pendlerdata	0,1
Effekt af nyt princip for busfordeling	0,0
Effekt af indførsel af K-faktorer	0,0
Andre forklaringer	0,9
Budget 2013, 1. behandling	31,9

Effekt af ændret reguleringsindeks:

Til budget 2013, 1. behandling har Movia budgetteret reguleringsindeksene ud fra analyser fra førende finansielle aktørers forventninger. På baggrund af disse analyser forventer Movia, at dieselpriiser vil være på et højere niveau, mens løn og renten vil være på et lidt lavere niveau i 2013 i forhold budgetteret i basisbudget 2013. Samlet er effekten af ændringerne i indeks marginal for Rødovre Kommune i forhold til basisbudget 2013.

Effekt af opdateret pendlerdata:

I budget 2013, 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 øger Rødovre Kommunes tilskud med 0,1 mio. kr. i forhold til basisbudget 2013.

Effekt af nyt princip for busfordeling:

Som det blev vedtaget af Movias bestyrelse på mødet den 2. februar 2012, fordeles de busafhængige udgifter fra budget 2013, 1. behandling og fremefter, efter et nyt princip³.

Kontraktomkostningerne for en buslinje er sammensat af 3 elementer:

- Timeafhængige udgifter, der betales pr. køreplantime der udføres
- Busafhængige udgifter, der betales pr. bus der benyttes
- Kontraktafhængige udgifter, der er fast uanset kørselsmængden

Hvor de timeafhængige udgifter bogføres direkte på den enkelte buslinje, og dermed nøje følger det reelle forbrug, så er det samme ikke tilfældet for de busafhængige omkostninger, der er bogført på den enkelte kontrakt.

De busafhængige udgifter blev tidligere fordelt indenfor en kontrakt, forholdsmæssigt efter antallet af *timer pr. buslinje*.

Ved det nye princip for fordeling af busafhængige udgifter, fordeles de busafhængige udgifter efter det faktiske busforbrug på de enkelte buslinjer. De faktiske omkostninger på de enkelte linjer afspejles dermed mere korrekt i forhold til den tidligere fordeling af busafhængige udgifter.

Samlet set er de busafhængige udgifter i de enkelte kontrakter ikke ændret. Det er fordelingen af udgifterne til de enkelte linjer, som er ændret.

³ Se nærmere beskrivelse af beslutningsgrundlaget på Movias hjemmeside: www.moviatrafik.dk → om os → bag om os → bestyrelse → beslutningsprotokoller 2012 → 2. februar → punkt 7 "principper for fordeling af busafhængige udgifter" eller via linket: <http://www.moviatrafik.dk/omos/bagomos/bestyrelse/protokoller2012/020212/Documents/07Aendingafprincipforfordelingafdebusafhaengigeudgifter.pdf>

For Rødovre Kommune er effekten af indarbejdelsen af det nye princip for fordeling af busafhængige udgifter marginal i forhold til basisbudget 2013

Effekt af indførelse af K-faktorer:

Fra udarbejdelsen af budget 2013, 1. behandling, er effekten af K-faktorer indarbejdet i budgettet. K-faktorregulering af kontraktudgifterne har ikke tidligere været indarbejdet før ved regnskabet.

K-faktorregulering er en justering af den afregnede timepris, i forhold til hvor mange ophold der er i køreplanen, samt hvor meget af driften der ligger uden for normal arbejdstid. Hvis der er flere eller færre ophold, samt drift i eller uden for normal arbejdstid, reguleres timeprisen altså op eller ned i forhold til udgangspunktet.

For Rødovre Kommune er effekten af indarbejdelsen K-faktorer marginal i forhold til basisbudget 2013.⁴

Effekt af kommunens bestilling og andre forklaringer:

Andre forklaringer består af en række detailændringer i budgetforudsætningerne, herunder justerede køreplaner.

Oprettelsen af linje 9A øger tilskudsbehovet med 4,1 mio. kr. Linje 6A reduceres i frekvens, hvilket giver en besparelse på 0,3 mio. kr. Linje 13 omlægges og Rødovre Kommune sparer dermed 0,5 mio. kr. Linje 15 nedlægges, hvilket giver en besparelse på 3,2 mio. kr. Linje 123 reduceres i drift og sparer dermed 0,6 mio. kr. Endelig forlænges 132, hvilket øger tilskudsbehovet med 1,5 mio. kr.

Usikkerheder i budgettet:

De væsentligste usikkerheder i budgettet knytter sig til passagerindtægter, oliepriser og renteniveau. Movia har beregnet følsomheden for busdrift i budgettet for at give kommunen mulighed for at vurdere budgetusikkerheden:

Tabel 3: Påvirkning af kommunens tilskud til busdrift ved ændring af udvalgte parametre⁵:

Rødovre	(mio. kr.)
Diesel forbrugerpris 20%	2,2
Renteændring 1,0 procentpoint	1,1
Passagerændring 5 %	2,0

⁴ Størrelsen af K-faktorerne er ikke udtryk for effekten af indarbejdelsen af de seneste ændringer af buslinjer og vognplaner. Effekten ligger i at K-faktorer ikke tidligere har været indarbejdet før regnskabet for det enkelte år.

⁵ I 2008 steg forbrugerprisen på diesellole med 20% i årets første 6 måneder, for igen at falde med 50% fra juli til december 2008.

Yderligere materiale om Movias Budget 2013, 1. behandling:

I kan finde tre links om Movias Budget 2013, 1. behandling på Movias ekstranet for kommuner og regioner:

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

- **Budget 2013 1. behandling** (det samlede budget for Trafikselskabet Movia)
- **Budget 2013, 1. behandling – Følgebrev** (dette brev, der indeholder kommunespecifikke uddybninger), og
- **Budget 2013 1 beh.xlsx** (det specificerede budget pr. buslinje i kommunen)

Spørgsmål vedrørende Movias økonomi kan rettes til

Controller Steffen Yip, tlf. 36 13 15 89, e-mail sty@moviatrafik.dk

Teamleder Frank Sjøgreen Kyhnauv, tlf. 36 13 15 55, e-mail fky@moviatrafik.dk

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

e-mail jbn@moviatrafik.dk eller Jakob Skovgaard Villien, tlf. 36 13 16 79, e-mail

jsv@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Steffen Yip

Controller