

Til Slagelse Kommune

Sagsnummer
Sag-296095
Movit-2837785

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

7. juli 2014

Slagelse Kommune

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

Tabel 1 Slagelse 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
Slagelse Kommune					Bruger	Elev			
Regnskab 2012	37.853	2.009	832	1.459	44	0	138	776	43.111
Regnskab 2013	38.314	1.865	1.154	1.573	3.625	7.932	138	859	55.460
Budget 2014	39.766	2.096	1.013	2.876	8.229	18.347	0	953	73.281
Estimat 2, 2014 ¹⁾	39.571	1.950	2.004	1.882	8.342	19.364	0	929	74.043
Budget 2015 1. behandling ¹⁾	41.797	1.991	2.023	1.809	8.545	19.858	0	1.087	77.111
- Heraf a conto	41.797	0	0	0	0	0	0	1.087	42.885
- Heraf forbrug	0	1.991	2.023	1.809	8.545	19.858	0	0	34.226
BO 2016 ²⁾	41.596	2.035	2.032	1.814	8.545	19.858	0	793	76.674
BO 2017 ²⁾	41.177	2.080	2.039	1.818	8.545	19.858	0	793	76.310
BO 2018 ²⁾	40.930	2.124	2.045	1.822	8.545	19.858	0	793	76.117

Note1: Der er i estimat 2, 2014 og budget 2015, 1. behandling for lav indtægt pr. passager på linje 901 og 902, mens indtægt pr. passager på linje 904 er for høj. Indtægterne vil blive rettet i estimat 3, 2014 og budget 2015, 2. behandling, hvilket isoleret set vil reducere kommunens tilskudsbehov med 1,4 mio. kr.

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

Slagelse Kommunes tilskudsbehov til busdrift

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

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

Slagelse Kommune		(mio. kr.)
	Udgifter til busdrift i budget 2014 (udg.)	67,7
	Indtægter fra busdrift i budget 2014 (indt.)	-27,9
	Budget 2014 (tilsk.)	39,8
a	Effekt af opdaterede indeksprognoser (udg.)	0,2
b	Effekt af K-faktorer (udg.)	-0,3
c	Effekt af udbud A11 (udg.)	0,0
d	Effekt af opdateret pendlerdata (udg.)	0,0
e	Effekt af opdateret ekstrakørsel (udg.)	0,7
f	Effekt af opdaterede rutespecifikke udgifter (udg.)	1,4
g	Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer (udg.)	-0,1
h	Effekt af opdaterede passagertal (indt.)	0,3
i	Effekt af opdaterede indtægter pr. passager (indt.)	-0,3
	Budget 2015 1. behandling (tilsk.)	41,8

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

Note1: Der er i estimat 2, 2014 og budget 2015, 1. behandling for lav indtægt pr. passager på linje 901 og 902, mens indtægt pr. passager på linje 904 er for høj. Indtægterne vil blive rettet i estimat 3, 2014 og budget 2015, 2. behandling, hvilket isoleret set vil reducere kommunens tilskudsbehov med 1,4 mio. kr.

Samlet set stiger tilskudsbehovet for Slagelse Kommune med 2,0 mio. kr. i budget 2015 i forhold til budget 2014. Ændringen er sammensat af faktorerne i tabel 2, som bliver beskrevet i det følgende.

Der er i estimat 2, 2014 og budget 2015, 1. behandling for lav indtægt pr. passager på linje 901 og 902, mens indtægt pr. passager på linje 904 er for høj. Indtægterne vil blive rettet i estimat 3, 2014 og budget 2015, 2. behandling, hvilket isoleret set vil reducere kommunens tilskudsbehov med 1,4 mio. kr.

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 Slagelse Kommune betyder opdatering af K-faktorreguleringen at tilskudsbehovet forventes reduceret 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.

Der er ikke linjer i Slagelse Kommune, som er berørt af udbud A11, hvorfor der ikke er effekt af udbuddet i kommunen.

Ad d) Effekt af opdateret pendlerdata

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

Opdateret pendlerdata ændrer ikke Slagelse 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.

Det er hovedsageligt behov for ekstrakørsel på linje 901, som betyder at kommunens udgifter til ekstrakørsel er 0,7 mio. kr. højere end 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 Slagelse Kommune betyder stigningen i rutespecifikke udgifter at kommunens tilskudsbehov stiger med 1,4 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.

Udgiftsreduktionen under ” Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer”, på 0,1 mio. kr., svarer til 0,1% af udgiftsniveauet for kommunens busdrift.

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 42.000 lavere, svarende til en reduktion på 1,2% i forhold til budget 2014.
- Indtægten pr. passager at være 1,1% højere i forhold til budget 2014.

Samlet set forventes kommunens tilskudsbehov at være uændret på baggrund af udviklingen i passagerindtægter.

Der er i estimat 2, 2014 og budget 2015, 1. behandling for lav indtægt pr. passager på linje 901 og 902, mens indtægt pr. passager på linje 904 er for høj. Indtægterne vil blive rettet i estimat 3, 2014 og budget 2015, 2. behandling, hvilket isoleret set vil reducere kommunens tilskudsbehov med 1,4 mio. kr.

Der er indført nyt tællesystem i Movia fra januar 2014, hvilket endnu ikke er indarbejdet, på baggrund af at datagrundlaget endnu ikke var tilstrækkeligt.

Det nye tællesystem ændrer ikke på de samlede indtægter, men kan omfordele indtægter mellem linjer, og dermed også mellem kommuner og regioner. Det er på bestyrelsesmødet 15. maj 2014 godkendt, at en eventuel indtægtsomfordelingseffekt fra nyt passagertællesystem først indregnes i Takstområde Syd og Vest i 2015, men at der i 2014 ikke indregnes ændringer på baggrund af nyt tællesystem.

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.

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.

Tabel 4 Busdrifts tilskudsbehovs følsomhed

Slagelse Kommune	(mio. kr.)
Diesel forbrugerpris 20% ¹⁾	2,2
Renteændring 1,0 procentpoint	0,9
Passagerændring 5 %	1,4

Note1: I 2008 steg forbrugerprisen på diesellole 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

Slagelse Kommunes kontaktperson i Movia Jens Birch-Jakobsen, tlf. 36 13 17 82,

e-mail jbj@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Frank Sjøgreen Kyhnauv

Seniorkonsulent