

## 14 Orientering om trafikbestillingsgrundlag 2018

### Indstilling:

Administrationen indstiller, at orienteringen om trafikbestillingsgrundlag 2018 tages til efterretning.

### Beslutning:

### Sagsfremstilling:

Trafikbestillingsgrundlaget udarbejdes hvert år som hjælp til kommunernes og regionernes bestilling af bus- og banedrift, og omfatter ikke Flextrafik. Trafikbestillingsgrundlaget tager udgangspunkt i en fremskrivning af budget 2017, idet forventningerne til priser og indtægter i 2018 indregnes.

*Trafikbestillingsgrundlaget kan ikke betragtes som et budget*

Trafikbestillingsgrundlaget er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2018, hvorfor det ikke kan betragtes som et budget. Der kan således ske mange ændringer i budgettet for 2018 i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget bliver udarbejdet (november 2016) til budgettet vedtages endeligt i september 2017.

Historisk set er udsving på 5 pct. ikke unormale, og forskellen mellem trafikbestillingsgrundlag og det endelige budget kan blive større i den enkelte kommune og region, hvis der lokalt ændres i den trafikbestilling, som dette trafikbestillingsgrundlag bygger på. For at tydeliggøre usikkerheden, er trafikbestillingsgrundlaget til den enkelte kommune og

region derfor opgjort i intervaller med +/- 5 pct.

### *Usikkerheder knyttet til Trafikbestillingsgrundlag 2018*

#### Takst Sjælland

15. januar 2017 indføres et fælles takstsystem – Takst Sjælland – for hele Movias område, hvor rejsekort altid er billigere end enkeltbillet, og hvor alle passagerer får adgang til et periodekort for daglige rejsende. Ændringerne er samlet set provenuneutrale for Movia.

Takst Sjælland indebærer blandt andet, at taksten pr. zone falder i det nuværende Takstområde Syd, mens der samtidig indføres 11 nye zoner i området. Der introduceres også nye billetprodukter i form af periodekort, pensionistperiodekort og ændret rabat på rejsekort. Forventningen er, at ændringerne samlet set vil være provenuneutrale i det tidligere takstområde Syd, men ikke nødvendigvis jævnt fordelt for kommuner og region i Takstområde Syd.

Hvilken effekt flere zoner, ændrede takster og produkter vil have på passageradfærden er vanskeligt at estimere på kommune- og regionsniveau. Kommuner og region i syd blev i juni 2016 tilbudt en overgangsordning, som ville indfase den økonomiske effekt af Takst Sjælland over flere år. Der var enighed blandt kommuner og region om, at en overgangsordning ikke er nødvendig.

#### Indeks

Indeks for blandt andet løn, rente og diesel bruges til at regulere operatørbetalingen, og er fastsat ud fra Nationalbankens prognoser. Indeks for diesel og rente er på et historisk lavt niveau. Der er risiko for, at disse indeks stiger mere i 2018 end Nationalbankens prognoser siger. Eksempelvis vil alene en ændring på 16 pct. i forbrugerpriserne på dieselolie betyde en gennemsnitlig ændring i tilskudsbehovet på 5 pct. En sådan ændring i dieselpriserne er selv på kortere sigt ikke unormal. Fra februar 2016 til juni 2016 steg dieselprisen således med 12 pct.

#### Indtægter

Indførelse af et nyt økonomisystem pr. januar 2016 betyder, at visse billetindtægter, herunder især indtægter fra periodekort i Takstområde Vest, er estimeret med større usikkerhed end normalt. Når regnskabstal for indtægter i 2016 foreligger afstemt undersøges det om indtægtsforudsætningerne i trafikbestillingsgrundlag 2018 bør justeres. Er det – mod forventning – tilfældet formidles et justeret trafikbestillingsgrundlag direkte til pågældende kommuner/region senest ved udgangen af uge 4 i 2017.

### Udbud A15

Der er i trafikbestillingsgrundlag 2018 ikke indregnet eventuelle prisændringer på baggrund af udbud A15, hvorefter en række linjer i Hovedstadsområdet og Vestsjælland skifter kontrakt i december 2017. Det skyldes, at udbudsprocessen ved udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget ikke langt nok fremme til, at administrationen kan indregne effekt af nye kontraktpriser. Kommuner og regioner vil i 2017 blive orienteret løbende om konsekvensen af de indkomne tilbud. Af bilag 1 fremgår, hvor meget drift i de enkelte kommuner og regioner, der er berørt af udbuddet.

### *Forventet udvikling i tilskud, indeks fra Budget 2017 til Trafikbestillingsgrundlag 2018*

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, forventes det samlede tilskudsbehov til bus at være 33,2 mio. kr. lavere end forudsat i budget 2017, svarende til et fald på 2 pct. Målt i faste priser svarer faldet til 4,2 pct. Operatørudgifterne forventes at være 16,4 mio. kr. lavere, svarende til en reduktion på 0,5 pct.

**Tabel 1. Udvikling i tilskud for bus, lokalbaner og fællesudgifter**

	B2017 - TBG 2018			
	----- Mio. kr. -----		Pct.	
<b>Bus</b>				
Indtægter	-1.710,0	-1.724,6	-14,6	0,9
Operatørudgifter	3.119,5	3.103,2	-16,4	-0,5
Øvrige busdriftsudgifter	212,9	210,7	-2,2	-1,0
Bus i alt	1.622,5	1.589,3	-33,2	-2,0
<b>Lokalbaner</b>				
Indtægter	-174,2	-174,7	-0,5	0,3
Udgifter til togdrift	480,6	491,7	11,1	2,3
Anlæg	0,0	0,0	0,0	0,0
Lokalbaner i alt	306,5	317,0	10,6	3,4
<b>Fællesudgifter</b>				
Adm. og pers.	310,8	311,2	0,5	0,2
Pensioner	20,7	22,4	1,7	8,1
Renter	-1,4	-1,4	0,0	0,0
Ydelse rejsekortlån	44,0	44,0	0,0	0,0
Fællesudgifter i alt	374,1	376,3	2,2	0,6
Tilskudsbehov i alt	2.303,0	2.282,5	-20,5	-0,9

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget

Udviklingen i tilskudsbehov for budget 2017 til trafikbestillingsgrundlag 2018 er hovedsageligt båret af:

- En stigning i prisindeks fra 2017 til 2018 på 1,7 pct.
- 1,7 pct. færre bustimer. Ændringer i bustimer pr. kommune og region, fremgår af bilag 1.
- Udgifterne til i realtid i busserne er væsentligt mindre i 2018 i forhold til 2017, hvilket reducerer operatørudgifterne med 0,6 pct.

Busindtægterne forventes at stige med 0,9 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- En estimeret takststigning fra 2017 til 2018 på 0,5 pct.
- Passagertallet er 1,2 pct. lavere end i budget 2017. Årsagen til faldet er det reducerede driftsomfang, samt udviklingen i passagertællingerne siden udarbejdelsen af budget 2017.
- Endelig er der indregnet en stigning i indtægt pr. passager på 1,9 pct. Stigningen er baseret på udviklingen siden udarbejdelsen af budget 2017.
- Udviklingen for lokalbanerne er fremskrevet efter samme principper som for busdrift.

Fællesudgifterne tager udgangspunkt i budgetoverslagsår 2018 fra budget 2017, hvilket blandt andet betyder, at udgifter til administration og personale er fremskrevet fra 2017 til 2018 med 2,2 pct., svarende til KL's forventning til pris- og lønstigninger. Der er tillige indarbejdet en besparelse på 2 pct. i henhold til den økonomiske politik. Reduceret drift i blandt andet Region Hovedstaden bevirker, at fællesudgiften pr. time stiger fra 53,80 kr. til 55,10 kr. (2,5 pct.) i Region Hovedstaden og for kommunerne indenfor hovedstadsregionen, svarende til nogenlunde uændret prisniveau, når der korrigeres for pris- og lønstigninger. I Region Sjælland stiger udgiften fra 63,50 til 64,10 kr./time (0,9 pct.).

#### Udvikling i indeks

Movias kontrakter med operatørerne inden for bus og bane er indeksreguleret. Movias indeksforventninger er baseret på prognoser fra Nationalbanken, og tabel 2 viser forventningerne til den overordnede udvikling i indeks.

**Tabel 2. Forventninger til udvikling i indeks**

	B2017	TBG 2018	<i>Vækst B2017 - TBG 2018</i>	
				<i>Pct.</i>
Diesel forbrugerpris	141	144	3,0	2,2
Lønninger	189	195	5,1	2,7
Forbrugerpriser	134	136	1,6	1,2
CIBOR 3 md. rente	0,15%	0,33%	0,18 %point	113,8
Gns. Rente	1,3%	0,9%	-0,4 %point	-30,8
Indekseffekt på produkter			<i>Mio. kr.</i>	<i>Pct.</i>
Bus			52	1,7
Lokalbaner			9	2,5

Indeks for bus forventes at stige med 1,7 pct. i 2018 i forhold til budget 2017, hvilket giver en forventet udgiftsstigning på 52 mio. kr. Stigningen skyldes hovedsageligt en forventning om stigende lønninger fra 2017 til 2018. For lokalbanerne er effekten en stigning på 9 mio. kr. svarende til 2,5 pct.

#### *Øvrige busdriftsudgifter*

Øvrige busdriftsudgifter er udgifter, der er specifikke for de enkelte busruter eller en gruppe af busruter, og som Movia afholder ud over operatørudgiften. I trafikbestillingsgrundlag 2018 tager øvrige busdriftsudgifter udgangspunkt i budgetoverslagsår 2018 fra budget 2017 tillagt en pris- og lønstigning på 2,2 pct. Det bemærkes, at den økonomiske politik for øvrige busdriftsudgifter er indarbejdet i budgetoverslagsår 2018 fra budget 2017, og indgår derfor også i trafikbestillingsgrundlaget.

#### *Lokalbaner*

For lokalbanerne er der fremskrevet efter samme principper som for busdriften. Det vil sige at udviklingen i passagertal og indtægt pr. passager er sammensat af den seneste udvikling i passagertal pr. linje (strækning) og vækst fra 2017 til 2018.

I indtægterne er der som for busserne indregnet en takststigning på 0,5 pct., og samlet stiger indtægterne med 0,5 mio. kr.

På udgiftssiden er indeks opdateret, og forudsætninger fra budgetoverslagsår 2018 i budget 2017 er benyttet. Udgifterne forventes at stige med 11,1 mio. kr., heraf øger forventningerne til indeks udgifterne med 9,3 mio. kr. Øgede baneafgifter til Banedanmark-strækninger påvirker udgifterne med 1 mio. kr., og nye gebyrer for arbejdsmiljøledelse og obligatorisk energieftersyn medfører udgifter for 0,5 mio. kr. Der er afsat 0,4 mio. kr. til kontroltællinger af tælletoget i Syd og Vest for at sikre, at der stadig tælles på et korrekt grundlag.

#### *Yderligere materiale om Trafikbestillingsgrundlag 2018*

Bilag 1 viser kommunernes og regionernes nye trafikbestillinger i forhold til budget 2017, som er indarbejdet i trafikbestillingsgrundlag 2018. Bilag 1 viser også hvor meget drift, der er berørt af udbud A15 i de enkelte kommuner og regioner.

Tilskudsbehov pr. kommune og region kan ses på [moviatrafik.dk](http://moviatrafik.dk).

**Økonomiske konsekvenser:**

Se sagsfremstilling.

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

**Kommunikation:**

Specifikation af budget pr. buslinje pr. kommune/region vil være tilgængeligt fra Movias hjemmeside.

**Bilag:**

1. Indarbejdede ændringer i busdriften og driftsomfang i udbud A15.