

## 08 Orientering om trafikbestillingsgrundlag 2019

### Indstilling:

Administrationen indstiller, at orienteringen om trafikbestillingsgrundlag 2019 tages til efterretning.

### Beslutning:

### Sagsfremstilling:

Movia udsender hvert år et trafikbestillingsgrundlag i december som hjælp til kommunernes og regionernes bestilling af bus- og banedrift. Bestillingsgrundlaget omfatter ikke Flextrafik. Trafikbestillingsgrundlaget tager udgangspunkt i en fremskrivning af budget 2018, idet forventningerne til priser og indtægter i 2019 indregnes.

#### *Trafikbestillingsgrundlaget er ikke et budget*

Trafikbestillingsgrundlaget er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2019 og kan ikke betragtes som et budget. Der kan således ske mange ændringer i forudsætningerne for budgettet for 2019 i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget udarbejdes i november 2017 til budgettet vedtages endeligt i september 2018.

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

i intervaller med +/- 5 pct. Det bemærkes særligt, at åbningen af Metro Cityringen kan medføre større udsving end det viste interval.

#### *Forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget 2019*

- Takststigningen for 2019 er skønnet til 1 pct. Den faktiske takststigning for 2019 er endnu ikke meddelt fra Trafikstyrelsen, så skønnet baserer sig på den forventede udvikling i de bagvedliggende indeks.
- Demografieffekten er baseret på fremskrivninger fra Danmarks Statistik (DS) og sat til:
  - 0,4 pct. i Region Hovedstadens område eksklusiv Københavns og Frederiksberg kommuner.
  - 0,5 pct. i Københavns og Frederiksberg kommuner (reduceret med 75 pct. i forhold til tal fra Danmarks Statistik; baseret på tidligere erfaringer).
  - -0,1 pct. i Region Sjællands område.
- Indeks til brug for operatørafregningen er baseret på seneste prognose fra Nationalbanken fra september 2017.
- Pris- og lønfremskrivning følger KLs seneste pris- og lønskøn fra juni 2017 på 2,5 pct.

#### *Usikkerheder knyttet til Trafikbestillingsgrundlag 2019*

Udover udviklingen i de ovenstående forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget 2019, knytter der sig en række særlige usikkerheder til trafikbestillingsgrundlaget, som gennemgås nedenfor:

#### Effekt af Metro Cityringen

Metro Cityringen åbner forventeligt i juli 2019. Det medfører en stor ændring i passagerstrømme og dermed også i busdriften. Movia har administrativt indarbejdet de forventede ændringer som følge af Metro Cityringen. Først pr. 1. maj 2018 vil der være taget politisk stilling i kommuner og regioner til driftsomfanget. I trafikbestillingsgrundlaget 2019 er der regnet med nuværende busdrift frem til udgangen af juli 2019, og derefter det tilpassede net (Bynet 2019). Nordhavnsafgreningen på metroen fra slutningen af 2019 indgår ikke i beregningerne.

Forventningerne er behæftet med stor usikkerhed på både indtægts- og udgiftssiden. På indtægtssiden skyldes det, at passagerernes adfærd i et sammenhængende transportsystem med Cityring og Bynet 2019 er svært at forudsige. Tilskudsbehovet afhænger af passagerernes konkrete valg. Passagertal efter juli 2019 er vurderet ud fra nuværende niveau og justeret i forhold til blandt andet frekvens og forventet påvirkning fra Cityringen. Indtægt pr. passager forventes at falde, fordi en større andel af rejserne fremover foretages i kombination af bus og metro – fra nuværende 28 pct. til fremadrettet 34 pct. Forventningerne bygger på foreløbige indmeldinger af passagertal fra Metro og DSB samt justeringer i rejselængder og andele af kombirejser, dvs. rejser, hvor bussen kombineres med andre transportformer, i forhold til det nuværende niveau mv.

På udgiftssiden ligger den største usikkerhed i, at kørslen i udvalgte kontrakter skal enten omlægges og reduceres eller udbydes som følge af ændringer i kørselsomfang i forlængelse af Cityringens åbning. Priserne på nye kontrakter er baseret på den forventede drift, samt nuværende priser. De endelige aftaler med operatørerne kan først indgås, når kommuner og regioner har afgivet endelig trafikbestilling i maj, hvorfor der er en betydelig usikkerhed på såvel de nye kontraktpriser som udgifter til compensation i forbindelse med reduktioner og omlægninger. I bilag 13.1 er helårseffekten af Bynet 2019 opgjort, så kommuner og regioner kan få et overblik over helårvirkningen efter åbningen af Metro Cityringen.

#### Effekt af anlægsarbejder på Letbanen

Effekten på busdriften fra anlægsarbejderne i forbindelse med Letbanen langs Ring 3 er forbundet med stor usikkerhed og er ikke indarbejdet i trafikbestillingsgrundlag 2019. Flere kommuner har truffet principbeslutning om at afsætte penge til at imødegå en eventuel dyrere busdrift som følge af anlægsarbejderne.

#### Effekt af Takst Sjælland

Effekterne på passageradfærd og indtægter af Takst Sjælland (nye zoner i syd samt ændringer af takster og produkter) er vanskelige at estimere på kommune- og regionsniveau. Usikkerheden i indtægtsprognoserne er derfor større end sædvanligt. Det forventes, at der i sommeren 2018 kan præsenteres en samlet analyse af effekterne vedrørende Takst Sjælland.

#### Ny billetundersøgelse i S og V

Movia gennemfører hvert tredje år billetundersøgelser i S+V. I efteråret 2017 er der kommet en ny billetundersøgelse, som ikke ændrer på summen af indtægter, men derimod har indflydelse på indtægternes fordeling på de enkelte buslinjer og lokalbaner i de tidligere takstområder S og V. Når indtægterne på linjer og baner ændrer sig, ændrer tilskudsbehovet sig også mellem kommuner og regioner.

Særligt Næstved og Slagelse Kommuner mister indtægter, hvorved kommunernes tilskudsbehov til busdrift stiger tilsvarende. Modsat stiger indtægterne på linjerne i fx Vordingborg Kommune og i Region Sjælland. Udviklingen i Region Sjælland dækker over en stigning i indtægter for de regionale buslinjer og et fald i indtægter på regionens lokalbaner. Region Sjælland og kommuner, som i særlig grad påvirkes af billetundersøgelsen vil blive kontaktet direkte af Movias administration.

#### Takstområde Hovedstaden

Indtægterne i det tidligere Takstområde Hovedstaden fordeles ud på buslinjer og lokalbaner ved hjælp af to årlige rejsehjemmelundersøgelser. I tidligere år har trafikbestillingsgrundlaget indeholdt viden fra første rejsehjemmelundersøgelse fra året for udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget og anden rejsehjemmelundersøgelse fra året før. I forbindelse med Takst Sjællands indførelse i 2017 pågår der et arbejde med at få salgs data fra de forskellige salgskanaler placeret korrekt. Derfor indgår den første rejsehjemmelundersøgelse fra 2017 ikke,

og grundlaget bygger alene på de to rejsehjemmelundersøgelser fra 2016. Indtægtsfordelingen ud på linjer og dermed også mellem kommuner og regioner er derfor mere usikker end normalt.

#### Dobbeltfaktorer

Datagrundlaget for trafikbestillingsgrundlaget 2019 er udarbejdet på grundlag af den eksisterende indtægtsfordelingsmodel. Bilag 12.2 viser effekten for kommuner og regioner, hvis Movias indtægtsandel beregnes uden tab af dobbeltfaktorer. Der henvises til punkt 13 på dagsordenen.

#### Indeks

Indeks for blandt andet løn, rente og diesel bruges til at regulere operatørbetalingen og er fastsat ud fra Nationalbankens prognoser. Ændrer indeks sig anderledes end forudsat i Nationalbankens prognoser - fx dieselprisernes udvikling - vil operatørbetalingen derfor blive påvirket.

#### Udbud A16

Der er i trafikbestillingsgrundlag 2019 ikke indregnet eventuelle prisændringer på baggrund af udbud A16, hvor 24 linjer med 176.000 timer og 49 busser skifter kontrakt i december 2018. Det skyldes, at udbudsprocessen ved udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget ikke er langt nok fremme til, at administrationen kan indregne effekt af nye kontraktpriser. Kommuner og regioner vil i 2018 blive orienteret løbende om konsekvensen af de indkomne tilbud. Af bilag 13.3 fremgår, hvor meget drift i de enkelte kommuner og regioner, der er berørt af udbuddet.

#### *Forventet udvikling i tilskud fra Budget 2018 til Trafikbestillingsgrundlag 2019*

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, forventes det samlede tilskudsbehov til bus at være 41 mio. kr. højere end forudsat i budget 2018, svarende til en stigning på 1,8 pct. Målt i faste priser svarer udviklingen til et fald på 0,7 pct.

**Tabel 1. Budgetoversigt for busdrift, lokalbaner og fællesudgifter**

	B2018	TBG 2019	Vækst B2018 - TBG 2019	
	----- Mio. kr. -----			Pct.
<b>Bus</b>				
Indtægter	-1.727	-1.624	103	-6,0
Operatørudgifter	3.123	3.064	-60	-1,9
Øvrige busdriftsudgifter	207	221	14	6,9
Bus i alt	1.604	1.661	57	3,6
<b>Lokalbaner</b>				
Indtægter	-186	-179	6	-3,4
Udgifter til togdrift	504	500	-4	-0,8
Anlæg	0	0	0	
Lokalbaner i alt	319	321	2	0,7
<b>Fællesudgifter</b>				
Adm. og pers.	304	306	1	0,4
Pensioner	23	24	1	3,7
Renter	-2	-2	0	0,0
Ydelse rejsekortlån	46	25	-21	-45,7
Fællesudgifter i alt	372	353	-19	-5,1
<b>Tilskudsbehov i alt</b>	<b>2.294</b>	<b>2.335</b>	<b>41</b>	<b>1,8</b>

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget

Udviklingen i tilskudsbehov fra budget 2018 til trafikbestillingsgrundlag 2019 er beskrevet herunder.

Busudgifter forventes at falde med 46 mio. kr. svarende til 1,4 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Tilpasning af busdriften til Metro Cityringen med 5 måneders effekt i 2019. Det betyder, at der er 94.000 (-2,2 pct.) færre timer og 28 færre busser (-2,3 pct.) i Trafikbestillingsgrundlag 2019 i forhold til budget 2018. Reduktionen svarer til en besparelse på 67 mio. kr. svarende til -1,8 pct.
- En stigning i prisindeks fra 2018 til 2019 på 0,5 pct., svarende til 15 mio. kr.
- Øvrige operatørudgifter er reduceret 9 mio. kr. svarende til 0,7 pct. af operatørudgifterne. Reduktionen skyldes hovedsageligt, opdaterede kontraktvilkår og reducerede udgifter til ekstrakørsel. For de andre poster i øvrige operatørudgifter er budgetoverslagsår 1 fra budget 2018, tillagt PL på 2,5 pct.
- Udgifterne til Øvrige busdriftsudgifter er lig budgetoverslagsår 1 fra budget 2018 tillagt PL på 2,5 pct. Hovedårsagen til stigningen på 14 mio. kr. er øget billetkontrol. Det skal bemærkes, at den øgede billetkontrol øger indtægterne mere end stigningen i udgifter.

Busindtægterne forventes at falde med 103 mio. kr. svarende til 6 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Passagertallet er 5,4 pct. lavere end i budget 2018. Årsagen til faldet er det reducerede driftsomfang i forbindelse med bustilpasningen til Metro Cityringen samt udviklingen i passagertællingerne siden udarbejdelsen af budget 2018.
- Indtægten pr. buspassager forventes at falde, fordi en større andel af rejserne fremover sker i kombination af bus og metro i forbindelse med åbningen af Metro Cityringen. En estimeret takststigning fra 2018 til 2019 på 1 pct. er således ikke nok til at opveje faldet, så den samlede udvikling i indtægt pr. passager falder -0,6 pct.

#### *Fællesudgifter og øvrige busdriftsudgifter*

Fællesudgifter og øvrige busdriftsudgifter tager udgangspunkt i budgetoverslagsår 2019 fra budget 2018, hvilket blandt andet betyder, at de fleste udgifter er fremskrevet fra 2018 til 2019 med 2,5 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 svarende til 8 mio. kr.

I Region Hovedstaden og kommunerne i Region Hovedstaden er fællesudgiften pr. time reduceret fra 53,0 til 52,9 kr. Udviklingen er sammensat af en stigning, fordi der på grund af metrotilpasningen er færre timer, mens en reduktion i ydelser til rejsekortlånet reducerer fællesudgifterne. I Region Sjælland og kommunerne i Region Sjælland er fællesudgiften pr. time reduceret fra 63,0 kr. til 60,8 kr., hvilket skyldes lavere ydelser til rejsekortlån.

#### *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 2018 til 2019.

I indtægterne er der som for busserne indregnet en takststigning på 1 pct., men på grund af faldende passagertal især i Region Hovedstaden og lavere indtægt pr. passager i Region Sjælland forventes indtægterne at falde med 6 mio. kr. Den lavere indtægt pr. passager i Region Sjælland skyldes, at der i 2017 er lavet en ny billetundersøgelse, som er indarbejdet i trafikbestillingsgrundlaget for 2019.

På udgiftssiden er der fremskrevet med PL, og indeks er opdateret svarende til en samlet udgiftsstigning på 1 mio. kr. Udgifterne for rejsekortafgifter samt bonus for trafikregularitet og kundetilfredshed forventes tilsvarende at stige med 1 mio. kr. Samlet set falder udgifterne dog med på 4 mio. kr. Hovedårsagen er en aftalt effektiviseringsgevinst på 6 mio. kr. som følge af lokaltogskontrakten.

**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 på Movias hjemmeside.

**Sammenhæng til andre punkter på dagsordenen:**

09 Status for Bynet 2019

13 Orientering om dobbeltfaktormodellen

**Bilag:**

Bilag 08.1 viser helårseffekt af bynet 2019 for kommunerne og regionerne

Bilag 08.2 viser tilskud pr. kommune i Trafikbestillingsgrundlag 2019 med og uden dobbeltfaktorer

Bilag 08.3 viser hvor meget drift, der er berørt af udbud A16 i de enkelte kommuner og regioner

**Bilag 08.1 Forventet helårseffekt af Bynet 2019 når Cityringen åbner– Tilskud til bus, bane og fællesudgifter**

Mio. kr.	Tilskud TBG 2019	Tilskud ved helårseffekt af Nyt Bynet	Ændring i til- skudsbehov	Ændring i pct.
<b>Kommuner og regioner total</b>	<b>2.335,0</b>	<b>2.397,8</b>	<b>62,8</b>	<b>3%</b>
København	359,9	378,2	18,3	5%
Frederiksberg	54,7	57,6	2,9	5%
Albertslund	11,6	12,3	0,7	6%
Ballerup	24,5	25,0	0,6	2%
Brøndby	16,6	18,0	1,4	8%
Dragør	5,4	5,4	0,0	1%
Gentofte	39,2	40,6	1,4	4%
Gladsaxe	33,1	34,2	1,1	3%
Glostrup	13,5	14,7	1,1	8%
Herlev	15,7	15,9	0,2	1%
Hvidovre	26,7	28,4	1,6	6%
Høje-Taastrup	22,8	23,9	1,2	5%
Ishøj	5,0	5,3	0,3	6%
Egedal	19,1	19,8	0,7	4%
Lyngby-Taarbæk	34,3	35,9	1,6	5%
Rødovre	29,4	32,9	3,5	12%
Rudersdal	38,7	40,1	1,4	4%
Tårnby	19,1	20,8	1,7	9%
Vallensbæk	4,1	4,3	0,2	5%
Furesø	20,6	21,1	0,6	3%
Allerød	17,5	18,1	0,6	3%
Fredensborg	18,3	19,1	0,8	4%
Frederikssund	25,7	26,4	0,8	3%
Halsnæs	8,3	8,7	0,4	4%
Gribskov	21,1	21,8	0,7	3%
Helsingør	39,1	40,7	1,6	4%
Hillerød	33,0	34,5	1,4	4%
Hørsholm	16,5	17,1	0,6	3%
Lejre	22,2	22,5	0,3	2%
Greve	14,7	15,0	0,3	2%
Køge	43,0	44,3	1,3	3%
Roskilde	56,5	57,8	1,3	2%
Solrød	4,4	4,5	0,1	2%
Stevns	15,6	15,8	0,3	2%
Kalundborg	34,6	34,5	-0,1	0%
Sorø	14,8	14,8	0,0	0%
Odsherred	21,4	21,3	-0,1	0%
Næstved	47,5	47,4	-0,1	0%
Slagelse	42,1	42,0	-0,1	0%
Faxe	11,6	11,6	0,0	0%
Holbæk	27,6	27,5	-0,1	0%
Ringsted	18,9	18,6	-0,2	-1%
Lolland	35,2	35,1	-0,1	0%
Vordingborg	24,4	24,4	-0,1	0%
Guldborgsund	24,9	24,8	-0,1	0%
Region Hovedstaden	524,1	534,9	10,8	2%
Region Sjælland	378,3	380,3	2,0	1%

Note: Den forventede helårseffekt viser tilskudsbehovet, hvis Nyt Bynet havde haft fuld effekt i 2019 og fællesudgifterne var tilpasset det lavere antal timer. Beregningerne er behæftet med stor usikkerhed – se også afsnittet om "Åbning af Metro Cityring".



**Bilag 08.2 Trafikbestillingsgrundlag 2019 uden effekt af dobbeltfaktorer – Tilskud til bus, bane og fællesudgifter**

Mio. kr.	Tilskud TBG 2019	TBG 2019 uden dobbeltfaktorer	Ændring i tilskudsbehov	Ændring i pct.
<b>Kommuner og regioner total</b>	<b>2.335,0</b>	<b>2.299,5</b>	<b>-35,5</b>	<b>-2%</b>
København	359,9	348,5	-11,4	-3%
Frederiksberg	54,7	53,1	-1,6	-3%
Albertslund	11,6	11,3	-0,3	-3%
Ballerup	24,5	24,1	-0,4	-2%
Brøndby	16,6	16,3	-0,3	-2%
Dragør	5,4	5,3	-0,1	-2%
Gentofte	39,2	38,4	-0,8	-2%
Gladsaxe	33,1	32,3	-0,7	-2%
Glostrup	13,5	13,3	-0,3	-2%
Herlev	15,7	15,3	-0,4	-3%
Hvidovre	26,7	26,1	-0,6	-2%
Høje-Taastrup	22,8	22,3	-0,5	-2%
Ishøj	5,0	4,9	-0,1	-2%
Egedal	19,1	18,8	-0,3	-1%
Lyngby-Taarbæk	34,3	33,7	-0,6	-2%
Rødovre	29,4	28,7	-0,6	-2%
Rudersdal	38,7	38,2	-0,6	-1%
Tårnby	19,1	18,5	-0,6	-3%
Vallensbæk	4,1	4,1	-0,1	-2%
Furesø	20,6	20,3	-0,2	-1%
Allerød	17,5	17,3	-0,2	-1%
Fredensborg	18,3	18,0	-0,3	-2%
Frederikssund	25,7	25,4	-0,3	-1%
Halsnæs	8,3	8,2	-0,1	-2%
Gribskov	21,1	20,9	-0,3	-1%
Helsingør	39,1	38,4	-0,6	-2%
Hillerød	33,0	32,4	-0,6	-2%
Hørsholm	16,5	16,3	-0,2	-1%
Lejre	22,2	22,0	-0,2	-1%
Greve	14,7	14,5	-0,1	-1%
Køge	43,0	42,3	-0,6	-1%
Roskilde	56,5	55,8	-0,7	-1%
Solrød	4,4	4,4	0,0	-1%
Stevns	15,6	15,4	-0,1	-1%
Kalundborg	34,6	34,6	0,0	0%
Sorø	14,8	14,8	0,0	0%
Odsherred	21,4	21,4	0,0	0%
Næstved	47,5	47,5	-0,1	0%
Slagelse	42,1	42,1	-0,1	0%
Faxe	11,6	11,6	0,0	0%
Holbæk	27,6	27,5	0,0	0%
Ringsted	18,9	18,8	0,0	0%
Lolland	35,2	35,2	0,0	0%
Vordingborg	24,4	24,4	0,0	0%
Guldborgsund	24,9	24,8	0,0	0%
Region Hovedstaden	524,1	515,1	-9,0	-2%
Region Sjælland	378,3	376,9	-1,3	0%

### Bilag 08.3 Driftsomfang i udbud A16

I december 2018 skifter en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A16. Udbudsprocessen er ved udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget ikke langt nok fremme til, at Movia kan indregne effekten af nye kontraktpriser. Der er derfor ikke indregnet prisændringer på baggrund af udbud A16 i trafikbestillingsgrundlag 2019.

Kommuner og regioner vil blive orienteret løbende i 2018 om konsekvensen af de indkomne tilbud.

I tabel 1 fremgår hvor meget drift i de enkelte kommuner og regioner, der berøres af udbud A16.

**Tabel 1. Drift omfattet af udbud A16 pr. kommune/region**

Kommune/region	Tusinde driftstimer i udbud A16	Udbudt driftsomfang i forhold til kommunens/regionens samlede busdrift i pct.
Ballerup	1,4	3 pct.
Høje-Taastrup	19,3	44 pct.
Egedal	5,7	17 pct.
Gribskov	0,5	2 pct.
Helsingør	12,4	18 pct.
Lejre	5,1	14 pct.
Køge	4,0	5 pct.
Roskilde	81,4	83 pct.
Solrød	5,4	75 pct.
Region Hovedstaden	31,6	4 pct.
Region Sjælland	9,0	2 pct.
<b>Total</b>	<b>175,9</b>	<b>12 pct.</b>

I budget 2019, 1. behandling forventes de endelige priser fra udbud A16 at være kendte og indarbejdet.