

## 10 Orientering om trafikbestillingsgrundlag 2020

### Indstilling

Administrationen indstiller, at orienteringen om trafikbestillingsgrundlag 2020 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 2019, idet forventningerne til priser og indtægter i 2020 indregnes.

#### *Trafikbestillingsgrundlaget er ikke et budget*

Trafikbestillingsgrundlaget er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2020 og kan ikke betragtes som et budget. Der kan således ske mange ændringer i forudsætningerne for budgettet for 2020 i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget udarbejdes i november 2018 til budgettet vedtages endeligt i december 2019.

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 2020*

- Takststigningen for 2020 er skønnet til 2,5 pct. Den faktiske takststigning for 2020 er endnu ikke meddelt fra Trafikstyrelsen, så skønnet baserer sig på den forventede udvikling i de bagvedliggende indeks.
- Effekten af den demografiske udvikling (befolkningsudviklingen) er baseret på fremskrivninger fra Danmarks Statistik og indregnes med:
  - 0,6 pct. i Region Hovedstadens område eksklusiv Københavns og Frederiksberg kommuner.
  - 0,4 pct. i Københavns og Frederiksberg kommuner (reduceret med 75 pct. i forhold til tal fra Danmarks Statistik; baseret på tidligere erfaringer).
  - 0,3 pct. i Region Sjællands område.

- Indeks til brug for operatørafregningen er baseret på seneste prognose fra Nationalbanken fra september 2018.
- Pris- og lønfremskrivning fra 2019 til 2020 følger KLs seneste pris- og lønskøn fra juni 2018 på 2,8 pct.

### *Usikkerheder knyttet til Trafikbestillingsgrundlag 2020*

Udover udviklingen i de ovenstående forudsætninger i trafikbestillingsgrundlaget knytter der sig en række særlige usikkerheder til trafikbestillingsgrundlaget 2020:

#### Åbning af Metro Cityringen

Åbningen af Metro Cityringen medfører usikkerhed om udviklingen i passager- og indtægtsstrømme, da passagerernes adfærd i et sammenhængende transportsystem med Cityring og Nyt Bynet er vanskeligt at forudsige. Tilskudsbehovet afhænger af passagerernes konkrete valg af transportform. I trafikbestillingsgrundlag 2020 er Nyt Bynet indarbejdet med helårseffekt.

Nordhavnsafgreningen på metroen fra starten af 2020 indgår ikke i beregningerne, idet der endnu ikke er bestilt omlægninger af drift som følge af åbningen af Nordhavnsafgreningen.

#### Effekt af anlæg af Letbanen i Ring 3

Effekten på busdriften fra anlægsarbejderne i forbindelse med Letbanen langs Ring 3 er forbundet med stor usikkerhed, og eventuelle effekter er ikke indarbejdet i trafikbestillingsgrundlag 2020. Movia har indgået aftaler med Region Hovedstaden og de direkte berørte Ring 3-kommuner for de økonomiske rammer i forbindelse med trafikafviklingen. Movia er derudover i dialog med de kommuner, som indirekte påvirkes. I takt med at planerne for anlægsarbejdet bliver færdige og offentliggjort, vil der blive udarbejdet aftaler med disse kommuner.

#### 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 dieselprisens udvikling - vil operatørbetalingen blive påvirket.

#### Bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet

I overensstemmelse med Transport-, Bygnings og Boligministeriets tidligere udmeldinger er det i trafikbestillingsgrundlaget forudsat, at bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter (ophævelse af dobbelfaktormodellen) fortsat er gældende efter åbningen af Metro Cityringen. Det formelle grundlag er imidlertid endnu ikke på plads, og indebærer derfor en risiko i forbindelse med arbejdet med forslaget til budget 2020.

## Forventet udvikling i tilskud fra budget 2019 til Trafikbestillingsgrundlag 2020

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, forventes det samlede tilskudsbehov at være 110 mio. kr. højere end forudsat i budget 2019 svarende til en stigning på 4,9 pct.

I forhold til budgetoverslagsår 2020 i budget 2019 (herefter BO år 2020) er det samlede tilskudsbehov 35 mio. kr. højere i trafikbestillingsgrundlag 2020, svarende til en stigning på 1,5 pct. (se bilag 1). Målt i faste priser er udviklingen fra budgetoverslagsår 2020 til trafikbestillingsgrundlag 2020 et fald på 1,3 pct.

**Tabel 1. Budgetoversigt for busdrift, lokalbaner og fællesudgifter, budget 2019 og TBG 2020**

	B2019	TBG 2020	Vækst	
			B2019 - TBG 2020	
	----- Mio. kr. -----			Pct.
<b>Bus</b>				
Indtægter	-1.741,4	<b>-1.628,4</b>	112,9	-6,5
Operatørudgifter	3.087,5	<b>3.091,8</b>	4,3	0,1
Øvrige busdriftsudgifter	201,8	<b>198,7</b>	-3,2	-1,6
Bus i alt	1.547,9	<b>1.662,0</b>	114,0	7,4
<b>Lokalbaner</b>				
Indtægter	-175,0	<b>-191,6</b>	-16,6	9,5
Udgifter til togdrift	500,3	<b>515,3</b>	14,9	3,0
Anlæg	0,0	<b>0,0</b>	0,0	
Lokalbaner i alt	325,3	<b>323,7</b>	-1,7	-0,5
<b>Fællesudgifter</b>				
Adm. og pers.	318,6	<b>316,5</b>	-2,1	-0,6
Pensioner	24,6	<b>26,3</b>	1,7	7,1
Finansielle poster	21,8	<b>19,8</b>	-2,0	-9,2
Fællesudgifter i alt	365,0	<b>362,7</b>	-2,3	-0,6
<b>Tilskudsbehov i alt</b>	<b>2.238,3</b>	<b>2.348,4</b>	110,1	4,9

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget

Udviklingen i tilskudsbehov fra budget 2019 til trafikbestillingsgrundlag 2020 er beskrevet herunder.

Den gennemgående forklaring på udviklingen for busdrift er, at Nyt Bynet, som tilpasser busdriften til Metro Cityringens åbning i 2019, har helårseffekt i 2020. Busindtægterne forventes at falde med 113 mio. kr. svarende til 6,5 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Passagertallet er ca. 15 mio. lavere end i budget 2019, svarende til et fald på 8,1 pct., primært som følge af reduceret driftsomfang i forbindelse med bustilpasningen til Metro Cityringen. Hertil er udviklingen i passagertællingerne siden udarbejdelsen af budget 2019 indarbejdet, hvilket giver et fald på ca. 1,2 mio. passagerer, svarende til 11 mio. kr.
- Indtægten pr. buspassager forventes at falde, idet en større andel af rejserne fremover sker i kombination af bus og metro i forbindelse med åbningen af Metro Cityringen. Den estimeret takststigning fra 2019 til 2020 på 2,5 pct. betyder dog, at den forventede samlede udvikling i indtægt pr. passager er en stigning på 0,20 kr. svarende til 1,7 pct.

Sammenlignet med BO år 2020 (bilag 1), hvor indtægterne er i 2019-priser, er der i trafikbestillingsgrundlaget tillagt en estimeret takststigning på 2,5 pct., hvilket er årsagen til stigningen på 2,5 pct.

Busudgifter forventes at stige 4 mio. kr., svarende til 0,1 pct. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af:

- Nyt Bynet, som tilpasser busdriften til Metro Cityringen, har helårseffekt i 2020. Det betyder, at der er 129.000 (-3,1 pct.) færre timer og 26 færre busser (-2,1 pct.) i Trafikbestillingsgrundlag 2020 i forhold til budget 2019. Reduktionen er en besparelse på 80 mio. kr. svarende til -2,6 pct.
- Øvrige busdriftsudgifter er 3,2 mio. kr. (-1,6 pct.) lavere end budget 2019, hvilket dækker over besparelser fra den økonomiske politik, mens der modsat er tillagt PL på 2,8 pct. fra 2019 til 2020.
- Priserne fra udbud A17, hvor hovedparten af de udbudte linjer overgår til fossilfri og emissionsfri kørsel er indregnet i trafikbestillingsgrundlaget. De nye priser giver en stigning i udgifter i forhold til budget 2019, men da der var indregnet prisstigninger i BO år 2020 pga. overgangen til el og fossilfri drift, giver udbud A17 et fald i udgifter i forhold til det forventede i BO år 2020.
- Nationalbankens seneste prognose for de prisindeks, der justerer betalingen til operatørerne, giver i 2020 en stigning i udgifter forhold til budget 2019 på 2,8 pct., svarende til 83 mio. kr.

#### *Fællesudgifter og øvrige busdriftsudgifter*

Fællesudgifter og øvrige busdriftsudgifter tager udgangspunkt i budgetoverslagsår 2020 fra budget 2019, hvilket blandt andet betyder, at de fleste udgifter fra 2019 til 2020 er fremskrevet med 2,8 pct. svarende til KL's forventning til pris- og lønstigninger. Der er fra 2019 til 2020 i henhold til den økonomiske politik indarbejdet en besparelse på 2 pct. plus effektivering af omstillingspuljen fra 2017-2019 på samlet 4,5 pct., svarende til i alt 23 mio. kr. Der er desuden tillagt en udvidelse af billetkontrollen, som øger udgifterne med 4 mio. kr. fra 2019 til 2020, som besluttet i bestyrelsen 19. juni 2018.

#### *Lokalbaner*

For lokalbanerne er forudsætningerne fremskrevet efter samme principper som for busdriften. Det vil blandt andet sige, at udviklingen i passagertal og indtægt pr. passager er sammensat af den seneste udvikling og vækst fra 2019 til 2020.

I indtægterne er - som for busserne - indregnet en takststigning på 2,5 pct., som sammen med en generel højere indtægt pr. passager og flere passagerer forventes at medføre, at indtægterne samlet stiger med 17 mio. kr. Indtægt pr. passager stiger 9 mio. kr., heraf skyldes halvdelen takststigning og generel positiv udvikling i indtægt pr. passager siden budget 2019. Udviklingen i passagerer forventes at medføre ekstra 0,4 mio. passagerer, hvilket giver en indtægtsstigning på 8 mio. kr.

Udgiftssiden er fremskrevet med pris- og lønudviklingen, og indeks er opdateret, hvilket giver en udgiftsstigning på samlet 15 mio. kr., hvoraf indeks udgør de 13 mio. kr.

Siden udarbejdelsen af BO år 2020 i budget 2019 er overtagelsen af Lille Syd banen udskudt til medio december 2020, og effekten er derfor fjernet i trafikbestillingsgrundlaget, hvilket reducerer tilskudsbehov med ca. 7 mio. kr. for Region Sjælland.

#### **Økonomiske konsekvenser:**

Fremgår af sagsfremstillingen.

#### **Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent punkt.

**Kommunikation:**

Ingen særskilt kommunikation.

**Bilag:**

1. Budgetoversigt BO år 2020 og TBG 2020
2. Udvikling i tilskudsbehov på kommune og regionsniveau

## 10.1 Budgetoversigt BO år 2020 og TBG 2020 (Bilag 1)

Tabel 1. Budgetoversigt for busdrift, lokalbaner og fællesudgifter, BO år 2020 og TBG 2020

	BO år 2020 fra B2019	TBG 2020	Vækst BO år 2020 - TBG 2020	
	----- Mio. kr. -----			Pct.
<b>Bus</b>				
Indtægter	-1.588,0	<b>-1.628,4</b>	-40,4	2,5
Operatørudgifter	3.026,7	<b>3.091,8</b>	65,1	2,2
Øvrige busdriftsudgifter	193,8	<b>198,7</b>	4,9	2,5
Bus i alt	1.632,4	<b>1.662,0</b>	29,6	1,8
<b>Lokalbaner</b>				
Indtægter	-191,3	<b>-191,6</b>	-0,3	0,2
Udgifter til togdrift	519,3	<b>515,3</b>	-4,0	-0,8
Anlæg	0,0	<b>0,0</b>	0,0	
Lokalbaner i alt	328,0	<b>323,7</b>	-4,3	-1,3
<b>Fællesudgifter</b>				
Adm. og pers.	307,9	<b>316,5</b>	8,6	2,8
Pensioner	25,6	<b>26,3</b>	0,7	2,8
Finansielle poster	19,8	<b>19,8</b>	0,0	0,0
Fællesudgifter i alt	353,3	<b>362,7</b>	9,3	2,6
Tilskudsbehov i alt	2.313,8	2.348,4	34,6	1,5

BO år 2020 er første budgetoverslagsår fra budget 2019.

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget

Den væsentligste forskel på budgetoverslagsår 2020 i budget 2019 (herefter BO år 2020) og TBG 2020 er, at BO år 2020 i budget 2019 var i 2019 priser, mens TBG 2020 er i 2020 priser.

Det fremgår af tabel 1, at i forhold til BO år 2020 er det samlede tilskudsbehov i trafikbestillingsgrundlag 2020 ca. 35 mio. kr. højere, svarende til en stigning på 1,5 pct. Målt i faste priser er udviklingen fra budgetoverslagsår 2020 til trafikbestillingsgrundlag 2020 et fald på 1,3 pct.

Operatørudgifterne er fremskrevet med Nationalbankens seneste prognose for de prisindeks, der justerer betalingerne. Udviklingen giver en stigning i operatørudgifter pga. højere prisindeks på 2,8 pct. For øvrige udgifter bruger Movia den seneste PL-regulering fra Kommunernes landsforening på 2,8 pct. fra 2019 til 2020.

Der er estimeret en takststigning på 2,5 pct. fra 2019 til 2020. Herudover er seneste viden om udvikling i indtægter og udgifter – herunder kontraktpriser mv. indarbejdet i TBG 2020.

## 10.2 Udvikling i tilskudsbehov på kommune og regionsniveau (Bilag 2)

Tabel 1. Udvikling i tilskudsbehov til bus, bane og fællesudgifter fra budget 2019 til TBG 2020 (budget 2019 er i 2019 priser, mens TBG 2020 er i 2020 priser)

Mio. kr.	Tilskud B2019	Tilskud TBG 2020	Ændring i tilskudsbehov	Ændring i pct.
<b>Kommuner og regioner total</b>	<b>2.238,3</b>	<b>2.348,4</b>	<b>110,1</b>	<b>5 pct.</b>
København	346,8	376,8	29,9	9 pct.
Frederiksberg	54,6	66,6	12,0	22 pct.
Albertslund	11,1	11,8	0,7	7 pct.
Ballerup	24,6	27,0	2,3	10 pct.
Brøndby	16,1	18,4	2,3	14 pct.
Dragør	5,9	6,8	0,9	15 pct.
Gentofte	38,6	44,0	5,5	14 pct.
Gladsaxe	33,4	36,7	3,3	10 pct.
Glostrup	13,2	14,7	1,5	12 pct.
Herlev	15,5	15,4	-0,1	0 pct.
Hvidovre	25,1	27,2	2,2	9 pct.
Høje-Taastrup	20,8	22,0	1,2	6 pct.
Ishøj	5,0	5,2	0,2	5 pct.
Egedal	18,5	19,7	1,2	7 pct.
Lyngby-Taarbæk	33,6	35,3	1,6	5 pct.
Rødovre	28,4	33,0	4,6	16 pct.
Rudersdal	38,3	40,0	1,7	4 pct.
Tårnby	18,4	19,8	1,4	8 pct.
Vallensbæk	4,2	4,5	0,3	7 pct.
Furesø	20,1	20,9	0,8	4 pct.
Allerød	18,4	19,3	0,9	5 pct.
Fredensborg	17,5	18,5	0,9	5 pct.
Frederikssund	24,4	25,5	1,1	4 pct.
Halsnæs	8,2	8,7	0,5	6 pct.
Gribskov	20,3	21,3	1,0	5 pct.
Helsingør	38,6	40,3	1,8	5 pct.
Hillerød	30,6	31,9	1,3	4 pct.
Hørsholm	15,0	15,7	0,7	5 pct.
Lejre	21,1	21,5	0,4	2 pct.
Greve	13,3	14,1	0,8	6 pct.
Køge	41,4	42,4	1,0	2 pct.
Roskilde	53,2	53,7	0,5	1 pct.
Solrød	4,0	3,9	-0,1	-4 pct.
Stevns	14,9	15,4	0,5	3 pct.
Kalundborg	35,5	36,3	0,8	2 pct.
Sorø	15,1	15,4	0,3	2 pct.
Odsherred	19,8	20,2	0,4	2 pct.
Næstved	39,8	43,1	3,3	8 pct.
Slagelse	40,6	42,1	1,5	4 pct.
Faxe	10,6	10,9	0,2	2 pct.
Holbæk	28,7	28,9	0,3	1 pct.
Ringsted	19,0	19,5	0,5	3 pct.
Lolland	34,8	36,2	1,3	4 pct.
Vordingborg	23,6	24,3	0,7	3 pct.
Guldborgsund	23,4	24,4	1,0	4 pct.
Region Hovedstaden	485,4	494,0	8,5	2 pct.
Region Sjælland	368,6	374,9	6,4	2 pct.

**Tabel 2. Udvikling i tilskudsbehov til bus, bane og fællesudgifter fra budgetoverslagsår 2020 i budget 2019 til TBG 2020 (budgetoverslagsår 2020 i budget 2019 er i 2019 priser, mens TBG 2020 er i 2020 priser)**

Mio. kr.	Tilskud BO år 2020	Tilskud TBG 2020	Ændring i tilskudsbehov	Ændring i pct.
<b>Kommuner og regioner total</b>	<b>2.313,8</b>	<b>2.348,4</b>	<b>34,6</b>	<b>1 pct.</b>
København	377,8	376,8	-1,0	0 pct.
Frederiksberg	67,0	66,6	-0,5	-1 pct.
Albertslund	11,6	11,8	0,3	3 pct.
Ballerup	25,8	27,0	1,2	4 pct.
Brøndby	17,9	18,4	0,5	3 pct.
Dragør	6,6	6,8	0,2	3 pct.
Gentofte	42,6	44,0	1,4	3 pct.
Gladsaxe	36,1	36,7	0,6	2 pct.
Glostrup	14,3	14,7	0,4	3 pct.
Herlev	16,5	15,4	-1,1	-6 pct.
Hvidovre	26,5	27,2	0,7	3 pct.
Høje-Taastrup	21,7	22,0	0,3	2 pct.
Ishøj	5,2	5,2	0,0	0 pct.
Egedal	19,2	19,7	0,6	3 pct.
Lyngby-Taarbæk	34,5	35,3	0,8	2 pct.
Rødovre	32,0	33,0	1,0	3 pct.
Rudersdal	39,2	40,0	0,8	2 pct.
Tårnby	19,3	19,8	0,5	3 pct.
Vallensbæk	4,4	4,5	0,1	3 pct.
Furesø	20,7	20,9	0,2	1 pct.
Allerød	18,8	19,3	0,5	3 pct.
Fredensborg	18,1	18,5	0,4	2 pct.
Frederikssund	25,0	25,5	0,5	2 pct.
Halsnæs	8,6	8,7	0,2	2 pct.
Gribskov	20,8	21,3	0,5	2 pct.
Helsingør	39,7	40,3	0,6	2 pct.
Hillerød	31,4	31,9	0,4	1 pct.
Hørsholm	15,4	15,7	0,4	2 pct.
Lejre	21,0	21,5	0,5	3 pct.
Greve	13,5	14,1	0,6	5 pct.
Køge	41,7	42,4	0,7	2 pct.
Roskilde	52,7	53,7	1,0	2 pct.
Solrød	3,9	3,9	0,0	1 pct.
Stevns	14,9	15,4	0,5	3 pct.
Kalundborg	35,2	36,3	1,1	3 pct.
Sorø	15,0	15,4	0,4	3 pct.
Odsherred	19,6	20,2	0,6	3 pct.
Næstved	39,4	43,1	3,7	9 pct.
Slagelse	40,2	42,1	1,9	5 pct.
Faxe	10,6	10,9	0,3	3 pct.
Holbæk	28,4	28,9	0,5	2 pct.
Ringsted	18,8	19,5	0,7	4 pct.
Lolland	34,6	36,2	1,6	4 pct.
Vordingborg	23,4	24,3	0,9	4 pct.
Guldborgsund	23,0	24,4	1,4	6 pct.
Region Hovedstaden	488,3	494,0	5,6	1 pct.
Region Sjælland	372,9	374,9	2,0	1 pct.