

Notatark

Dato: 23-09-2021	Afd.: Center for Teknik og Miljø
Sagsnr.: 330-2021-75884	Sagsbehandler: Oliver Klanert
Sag: Kollektiv Trafik - Movia - økonomi 2021-2025	



Center for Teknik og Miljø
Natur, Vej og Trafik
Dahlsvej 3
4220 Korsør

Tlf. 58 57 36 00
teknik@slagelse.dk
www.slagelse.dk

23. september 2021
Sagsid.: 330-2021-75884

Kontaktperson:
Oliver Klanert
Direkte tlf. 58 57 95 48

Fax.

NOTAT

Økonomien i den kollektive trafik inkl. Flextrafik 2022 – 2025

Side2/5

Nærværende notat har til formål, at belyse usikkerheden omkring driftsøkonomien i kommunens kollektive trafik fra budgetår 2022 og i overslagsårene.

For nuværende er det administrationen vurdering af budgetområdet "Busdrift" vil generere forventer et underskud på cirka 0,7,- mio. kroner for regnskabsår 2022, som kan ses i nedenstående tabel. Tallene i tabellen "Movia-produkter" og tabellen med Flex-produkterne tager afsæt i Movias budget 2022. 1. behandling for Slagelse Kommune.

1.000 kr.

Movia-produkter	Movias budget 2022 1. beh.
Lokale buslinjer	30.804
Andel til buslinjer i flere kommuner (80%)	4.929
Andel til buslinjer i flere kommuner (20%)	1.787
Coronaregning	2.068
Fællesudgifter	4.593
Efterregulering 2020	224
Slagelse Kommunes udgifter til buslinjer (Movia)	44.405

Flextrafik	Movias budget 2022 1. beh.
Flextur	2.680
Plustur	139
Flexhandicap	6.097
Slagelse Kommunes udgifter til Flextrafik (Movia)	8.916

Slagelse Kommunes egne linjer	Forventet forbrug
Fribusser incl. administration	4.911
Slagelse Kommunes udgifter til egne buslinjer	4.911

Slagelse Kommunes budget til busdrift i 2022**	57.500
Slagelse Kommunes samlede udgifter i	58.232

2022 til:	
<ul style="list-style-type: none"> • Movia buslinjer • Movia Flextrafik • Kommunens egne buslinjer 	
Forventet resultat	-732

Tabel 1

* Budgettal efter 0,7 pct. (effektiviseringskrav) er fratrukket

Yderligere besparelser på driftsområde er ikke indlagt i denne oversigt.

Administrationen afholder p.t. udgifter til den visiterede kørsel på skoleområdet på cirka 0,8,- mio. kroner årligt, som ikke er indeholdt i ovenstående tabel 1. Udgifter til lukket skolekørsel påhviler skoleområdet (politisk kompetence: Børn & Unge- udvalget) og er ikke indeholdt i Teknik & Miljø's driftsbudget til "Busdrift". Afledte effekter af ændringer i busruter, som medfører lukket elevkørsel, er blevet betalt af skoleområdets budget.

Der er følgende risici, som ovenstående beregning ikke tager højde for. Det skal bemærkes, at risici der vedrører pkt. 1 og 2, tidligst vil blive afklaret i forbindelse med Movias beslutning af regnskabet for et kalenderår som aflægges medio det efterfølgende kalenderår. Dette forklarer blandt andet, at der ikke er sammenfald mellem det forventede underskud for 2022, som det er beskrevet på side 1 og de risici som kan få påvirkning for det endelige regnskab.

1.Faldende passagerindtægter:

Det vurderes, at faldende indtægter fra billetsalget er den største risikofaktor for busbudgettet de kommende år. Ifølge Movia genererede kommunens buslinjer cirka 22 mio. kr. i passagerindtægter i 2019 (før Corona). Samme (indtægts)tal bruges ifm. budget 2022, 1. behandling. Det er dog ukendt, om Staten fortsat vil kompensere kommunerne for manglende passagerindtægter som konsekvens af Corona- situationen, som i 2020 og 2021. Ifølge Movia faldt kommunens passagerindtægter med cirka 50 pct. under nedlukningen. Movia forventer dog, at passagerindtægterne stabiliserer sig i 2022, og ligger i omegnen mellem 85 og 90 pct. ift. indtægtsniveau fra før Corona. Der forventes en yderligere stigning i overslagsårene.

Administrationen har lavet en følsomhedsberegning, som tager udgangspunkt i to scenarier: scenarie 1, hvor passagerniveauet stiger gradvist fra 85 pct. til 100 i 2025 (ift. 2019, stigningstakt er 5 pct. årligt); scenarie 2, hvor passagerniveauet forbliver på samme lave niveau som det forventes i 2022. Tabellen viser de økonomiske konsekvenser i 2022 og i overslagsårene.

Scenarie 1	2022	2023	2024	2025
Passagerindtægter (2019- niveau)	22.000	22.000	22.000	22.000
Billetindtægter ved passagerniveau på: 85 pct. i 2022 90 pct. i 2023 95 pct. i 2024 100 pct. i 2025	18.700	19.800	21.900	22.000
Resultat (negativt tal er lige underskud)*	-3.300	-2.200	-1.100	0

Scenarie 2	2022	2023	2024	2025
Passagerindtægter (2019- niveau)	22.000	22.000	22.000	22.000
Billetindtægter ved passagerniveau på 85 pct.	18.700	18.700	18.700	18.700
Resultat (negativt tal er lig underskud)*	-3.300	-3.300	-3.300	-3.300

Tabel 2

*Administrationen kender det realiserede underskud 1 ½ år efter første måned i det nye driftsår, dvs. at underskuddet for 2022 kendes først i juni/juli 2023. Underskuddet udmøntes som en efterregulering i det efterfølgende år.

2. Indeksreguleringer:

Indeksreguleringer er variable og der kan være store procentvise udsving i regnskabsårene. Når Movia afregner operatørerne, er priserne reguleret med de realiserede priser for løn, diesel, forbrugerpriser mv. Når Movia skal ligge budget for kommende år, bruges nationalbankens prognoser.

3. Kommunens egne udbud af Fribus 2 og særkørsel (primo 2022):

Fribus 2 skal udbydes i begyndelsen af 2022, med virkning fra august 2022. Det vurderes, at driftsomkostninger til de to ruter vil være mellem 0 og 5 pct. højere ift. seneste tilbudsindhentning, pga. fossilfri kørsel og ældre/handicapvenlige bustyper på buslinjerne.

4. Flextur:

Der blev indført nye takster for kørsel med Flextur, som indebærer en højere subsidieringsgrad for kørsel i landdistrikter, samtidig med at subsidieringen for kørsel i byområder reduceres. Det forventes at markedsføring kan få positiv effekt på brugen af ordningen, hvilket kan betyde at driftstilskuddet til ordningen skal øges pga. større efterspørgsel.

5. Handicapkørsel:

Kommunens demografiske udvikling kan betyde, at driftsudgifter til ordningen skal øges fra det nuværende niveau. Det årlige driftstilskud til FlexHandicap er fra 2017 til 2020 steget med 3,1 mio. kr.

Udgiften er fra 2017 til 2018 steget med 48,4 %, fra 2018 til 2019 med 30,0 % og fra 2019 til 2020 med 8,5 %. Den sidste periode er dog ikke retvisende, da der i Movias bestyrelse blev truffet beslutning om, at alle kommuner (pga. corona) blev faktureret det beløb som blev estimeret i forbindelse med budgetlægningen.

Men alt i alt er den samlede procentvise udvidelse på Flexhandicap på ikke mindre end 109 % over en fireårig periode.

6. Budgettet til kollektiv trafik er ikke indeksreguleret:

De kommunale driftsbudgetter for både kollektiv trafik og vedligeholdelse/oprettelse af læskure/stoppesteder er ikke pris- og lønfremskrevet. Ifølge Nationalbankens steg prisindekset fra 94,1 til 103,8 de seneste 10 år (januar 2011 til 2021). Sammen med effektiviseringskravet på 0,7 pct. årligt, opstår der et økonomisk hul på cirka 1,7 pct. årligt, som i udgangspunktet er ufinansieret. Under forudsætning af, at der ikke tilføres yderligere midler til området, kan underskuddet som opstår pga. en manglende indeksregulering kun findes gennem effektiviseringer og/eller besparelser indenfor den kollektive trafik.

Opsummering

Ovenstående risikofaktorer kan få betydning for tilskudsbehovet til "Busdrift" i de kommende år. Et uheldigt sammenfald af alle risikofaktorer, kombineret med manglende statskompensationer i de kommende år, kan betyde at det afsatte budget til "Busdrift" ikke vil kunne rumme udgiftsforøgelserne, dette er naturligvis underforudsætning af, at der ikke ændres på serviceniveauet for den samlede kollektive busstrafik.

Mulige underskud i driftsbudgettet kan ses i nedenstående tabel (tabel3).

Administrationen vil følge udviklingen nøje og orientere udvalget løbende ved større afvigelser.

	2023	2024	2025
Slagelse Kommunes samlede budget til busdrift*	57.100	56.700	56.300
Slagelse Kommunes samlede udgifter**	60.400 – 61.500	59.300 – 61.500	58.200 – 61.500

Resultat (negativt tal er lige underskud)			
Scenarie 1	-3.300	-2.600	-1.900
Scenarie 2	-4.400	-4.800	-5.200

Tabel 3

* Inkl. effektiviseringskrav på 0,7 pct. årligt og under forudsætning af, at driftsbudgettet tager udgangspunkt i på 2022- niveau.

** Inkl. egen administration