

Forslag til budget for 2019 for Regional Udvikling

Regional Udviklings budget for 2019 er markant anderledes end tidligere, som følge af aftale om forenkling af erhvervsfremmesystemet. Aftalen bevirker, hvis loven vedtages – forventelig ultimo oktober 2018 - at regionernes rolle inden for erhvervsfremme afskaffes.

Regional Udvikling er rammestytet. Rammestyningen indebærer, at øgede udgifter på et område skal modsvares af enten øgede indtægter eller reduktion af udgifter på et andet område indenfor Regional Udviklings samlede ramme. Nettorammen til Regional Udvikling er i økonomiaftalen aftalt til 650,8 mio. kr., bestående af et bloktilskud på 472,5 mio. kr. og et kommunalt udviklingsbidrag på 178,3 mio. kr. Det kommunale udviklingsbidrag er i 2019 fastsat som 135 kr. pr. indbygger i regionen. For 2019 og frem indeholder rammen til Regional Udvikling et løft til den kollektive trafik. For Region Midtjylland udgør dette løft cirka 10 mio. kr. Endelig er Regional Udvikling stadig underlagt et omprioriteringsbidrag på 1 %, ligesom der i p/l-fremskrivningen er taget højde for p/l-rul i 2018.

Sammenlagt får aftalen om forenkling af erhvervsfremmesystemet på landsplan den konsekvens, at regionernes ramme til Regional Udvikling beskæres med samlet 600 mio. kr., svarende til 123,7 mio. kr. for Region Midtjyllands vedkommende. En reduktion af rammen vil dog først blive foretaget i forbindelse med midtvejsreguleringen i 2019, hvor Regional Udviklings budget bliver nedskrevet.

Rammen til Regional Udvikling vil i 2019, efter reservation af pulje til reduktion af erhvervsudviklingsområdet i forbindelse med midtvejsreguleringen og andel af fælles formål, være på 513,8 mio. kr.

	Forslag til budget 2019 (2019-p/l)
Mio. kr.	
<u>Finansiering</u>	
i) Statsligt bloktilskud (inkl. DUT)	472,5
ii) Kommunalt udviklingsbidrag	178,3
Finansiering i alt	650,8
Regionale udviklingsaktiviteter	65,9
Kollektiv trafik	337,6
Miljø	41,4
Regional Udvikling i øvrigt	2,0
Planlægnings-, analyse- og udviklingsudgifter	66,9
Regional Udvikling i alt	513,8
Pulje til reduktion vedr. erhvervsudvikling	123,7
<u>Øvrig</u>	
- Andel af fælles formål og adm.	13,3
- Andel af renter	0,8
- Regulering for omkostninger	0,0
Øvrig i alt	137,8
Driftsudgifter i alt	651,6
Årets resultat ekskl. renteudgifter	0,0
Årets resultat inkl. renteudgifter	-0,8

Regional Udviklings ramme er i økonomiaftalen fastsat udgiftsbaseret ekskl. udgifter til renter. Åres udgiftsbaserede resultat ekskl. renter udviser balance, mens det udgiftsbaserede resultatet inkl. udgifter til renter bliver på -0,8 mio. kr.

Et nyt Regional Udvikling

Konsekvenser for 'Regionale Udviklingsaktiviteter'

Som følge af forslag til forenkling af erhvervsfremmesystemet, vil Regional Udvikling gennemgå store forandringer fra 2019. Regional Udvikling vil fortsat skulle arbejde inden for den kollektive trafik som bestiller af regional trafik; på uddannelsesområdet i forhold til placering af uddannelser, fordeling af elever samt yde udviklingstilskud; på kulturområdet gennem støtte af regionale kulturarrangementer og fremme samarbejde og endelig på miljøområdet med kortlægning af råstoffer og arbejdet med oprydning af jordforurening.

Herudover vil regionen fortsat skulle spille en væsentlig rolle som bindeled mellem offentlige og private aktører i arbejdet med at skabe udvikling i regionen, idet infrastruktur, sundhedsinnovation, kvalificeret arbejdskraft, udvikling i yderområderne, natur og rekreative formål, grøn omstilling, klimatilpasning, og grænseoverskridende samarbejder fortsat vil være regionale arbejdsområder.

Opgaverne i 2019 vil tage udgangspunkt i visionerne i den kommende Regionale Udviklingsstrategi med afsæt i FN's 17 verdensmål. I budgetforslaget er der ikke taget stilling til den konkrete udmøntning af midler til de forskellige indsatsområder. Dette til ske, når der er et bedre overblik over de mere konkrete opgaver regionerne forventes at arbejde med fremadrettet.

Konsekvenser for 'Planlægnings-, analyse- og udviklingsudgifter'

Organisatorisk vil ændringerne i Regional Udviklings opgaverportefølje få store konsekvenser fremadrettet. Som en del af budgetforslaget, vil Regional Udviklings organisering blive tilpasset de nye opgaver og de frigivne midler er i budgetforslaget tilført bevillingen 'Regionale Udviklingsaktiviteter'. Der lægges op til at Regional Udvikling opbygges som en matrixorganisation med varierende projektkonstruktioner, som kan skaleres op eller ned afhængig af behov og efterspørgsel, og som her kan varetage forskellige typer af opgaver afhængig af kompetencer og viden. Finansieringsmæssigt forventes der stadig en del eksternt finansierede stillinger i Regional Udvikling.

Kollektiv trafik inkl. letbanen

I forslaget til budgetrammer er kollektiv trafik løftet med 10 mio. kr. som en del af økonomiaftalen. Trods dette er udfordringen som ved vedtagelsen af budget 2018 uforandret i 2019.

I 2017 besluttede regionsrådet at udskyde planlagte besparelser på knap 36 mio. kr. i den regionale kollektive trafik og indbyde kommunerne til at deltage i en undersøgelse af hele trafikområdet set i lyset af regionens aktuelle økonomiske udfordringer. Dette arbejde er afsluttet i forbindelse med Midttrafiks trafikplan, og der gennemføres aktuelt en møderunde med kommunerne på politisk niveau om fremtidens rutenet. Regionsrådet besluttede den 20. marts 2018 at indfase besparelserne hurtigst muligt.

Besparelsernes omfang og udmøntning af beslutningen om at iværksætte den hurtigst muligt, er uafklaret i det foreliggende forslag til budget 2019. Der er derudover en række væsentlige usikkerheder i budgetoverslagsårene. Usikkerheden vedrører busdriften, Letbanen og Midtjyske Jernbaner

Busdriften

Der er fortsat fokus på indtægtsfordelingen mellem regionen og kommunerne i tæt dialog med Midttrafik. I de senere år er der gennemført store ændringer i takster og billetteringssystemer. Nye billetprodukter er indfaset og der er gennemført en fælles taksreform vest for Storebælt, og samtidigt introduceres letbanen fra 2019 i fuld skala i den mest indtægtstunge del af regionen. Dette har konsekvenser både for indtægtsniveauet generelt og for fordelingen af indtægterne mellem region og kommuner.

Ændringerne kan ikke håndteres i Midttrafiks nuværende indtægtsfordelingsmodel, og indtægtsfordelingen er derfor fastfrosset frem til 2020 efter fordelingen i Midttrafiks regnskab 2015. Herefter tages en ny indtægtsfordelingsmodel i anvendelse med halv effekt i 2020 og fuld effekt i 2021. Den nye model vil med sikkerhed fordele indtægterne anderledes, men hvor omfattende og hvilken effekt ændringerne vil få, kan ikke afgøres, og vil være en væsentlig usikkerhed i overslagsårene.

Letbanen

Letbanens indre strækning åbnede i december 2017, mens strækningerne til Odder åbner efter sommeren 2018, og Grenaabanen forventes at kunne åbne i 4. kvartal 2018 således at letbanen vil være i fuld drift i 2019.

Letbanebudgettet ved fuld drift er fortsat usikkert. Der er især udfordringer ift. de forudsatte passagerindtægter. Erfaringsmæssigt tager det tid at genvinde kunderne, når en jernbane har været lukket for ombygning. Odder- og Grenaabanen har været lukket siden august 2016 og indtægterne er derfor nedskrevet væsentligt ift. det seneste realiserede niveau. Der skal nu indhentes driftserfaringer før det kan afgøres, i hvilket tempo passagerne tager letbanen til sig.

Merforbruget på letbanen forudsættes finansieret af engangsmidler i 2019, mens der ikke er fuld dækning i overslagsårene.

Efter tre til fire års drift vil der efter interessentskabskontrakten skulle udarbejdes en ny byrde- og indtægtsfordelingsmodel mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland til afløsning af den nuværende aftalte model. Modellen vil have effekt på det fremtidige udgiftsniveau.

Midtjyske Jernbaner

Region Midtjylland vil fra december 2020 overtage betjeningsansvaret på den statslige strækning Skjern-Holstebro, og der fremlægges en investeringsplan for banen som besluttet af Regionsrådet pr. 20. marts 2018. Der vil være en række afledte økonomiske konsekvenser af samdriften, herunder udlæg i opstarts- og mobiliseringsperioden. Regionsrådet vil i september 2018 få forelagt en investeringsplan for Lemvigbanen. Da hverken kontrakt eller investeringsplan forelægger, er virkningen ikke indregnet i budget 2019 og overslagsår. Investeringsplanen vil indeholde årlige udgifter på ca. 12 mio. kr. årligt fra 2020 og afledte driftsomkostninger på 3-4 mio. kr. årligt, som delvist vil blive modvirket ved deling af fællesudgifter mellem Lemvigbanen og Skjern-Holstebrobanen.

Miljø

Jordforurening

På jordforureningsområdet vil der fortsat været fokus på indsatsen for at beskytte grundvandet mod jordforurening og for at skabe tryghed for borgere, der bor på forurenede og

muligt forurenede boliggrunde. Det offentlige-private samarbejde omkring udvikling af nye teknologier til at håndtere forureningen ved Høfde 42 videreføres i 2019.

Råstoffer

På råstofområdet fortsættes arbejdet med revision af den regionale råstofplan og kortlægning af nye råstofgraveområder, med henblik på at sikre råstoffer til fremtidens byggeri og industri. Regionens arbejde med klimatilpasning videreføres i 2019. Det 6-årige klimatilpasningsprojektet "Coast to Coast Climate Challenge" er omdrejningspunktet for arbejdet med Klimatilpasning, hvor mere end 30 partnere samarbejder for at skabe en klimarobust region.