

Notat om behovet for besparelser indenfor kollektiv trafik

1. Udviklingen i behovet for besparelser

De politiske møder mellem kommunerne og regionen er nu afsluttet.

Dato 24.09.2018

Henning Salling

Udvalget for Regional Udvikling blev den 12. september 2018 mundtligt orienteret om, at udfordringerne i den kollektive trafik er stigende som følge af investeringsplanen til nye tog til Lemvigbanen og nu udgør ca. 60 mio. kr. fra 2020.

Side 1

Budget 2019

Udvalget for Regional Udvikling blev på mødet den 7. marts 2018 orienteret om, at behovet for besparelser i 2019, som i 2018 var opgjort til 35,4 mio.kr., forventedes at stige til ca. 40 mio. kr. i 2019.

Midttrafik sendte den 10. august 2018 et revideret budget for 2019 i administrativ høring.

Det reviderede budget indebærer et behov for besparelser på 55,8 mio. kr. Årsagen til stigningen skyldes følgende forhold:

Forskellig pris- og lønfremskrivning

Region Midtjyllands budget fremskrives med 2,6 % fra 2018 til 2019, men herfra skal fratrækkes omprioriteringsbidraget fra økonomaftalen på 1 %, og dermed ender fremskrivningen på 1,6 %. Denne fremskrivning er lavere end de satser, som Midttrafik og de øvrige trafikskaber i henhold til reglerne anvender. I disse fremskrivninger ligger blandt andet de månedlige reguleringer til vognmændene, som pt. oplever stigende dieselpriser. Det giver i 2019 en samlet budgetudfordring på ca. 4,9 mio. kr.

Færre indtægter fra Letbanen

Midttrafik har nedskrevet forventningerne til passagerindtægterne fra Letbanen som følge af den udskudte ibrugtagning. Nedskrivningen er forudsat til at udgøre 8,9 mio. kr. (skønnet før den seneste udskydelse af ibrugtagning af banen til Grenaa). Nedskrivningen er beregnet af Midttrafik

Regionens direkte udgifter til ydelser til tjenestemandspensioner

Tjenestemandslignende tidligere ansatte ved privatbanerne får deres pensioner dækket af regionerne. Dette er en arv fra

overdragelsesaftalerne om privatbanerne. Som konsekvens har regionen i 2019 afsat 8,1 mio. kr. til pensioner, eller 0,7 mio. kr. mindre end i 2018.

Til gengæld tilføres Region Midtjylland i 2019 9,9 mio. kr. som følge af økonomiaftalen mellem Staten og Danske Regioner. Dermed er sparebehovet i 2019 på 45,9 mio. kr., således som det også fremgår af budgetforliget for 2019.

Der vil i 2019 endvidere være en engangsudgift til kompensation som følge af opsigelse af buskontrakter før udløb. I værste fald kan erstatningerne ifølge Midttrafik udgøre fra 2-10 mio. kr. i 2019 afhængig af, hvilke ruter kommunerne vælger ikke at videreføre.

Beløbet vil givet være mindre end 10 mio. kr. til erstatninger, idet der allerede er kommuner, som har tilkendegivet, at de overtager ruter.

Ændringerne kan opstilles således:

Budget 2019	Mio kr.
Underskud i budget 2018	35,4
Pris- og lønudvikling	4,9
Færre indtægter fra Letbanen	8,9
Øgede driftsudgifter til Letbanen	7,4
Tjenestemandspensioner	-0,7
Samlet sparebehov	55,9
Økonomiaftalen	-9,9
Merudgifter til Grenaabanen dækkes af hensatte statslige midler jf. afsnit 2	-10,0
Engangsudgift: Opsigelse af kontrakter	2-10
Budgetmanko 2019	38,0-46,0

Budget 2020

Såfremt Regionsrådet på mødet den 26. september 2018 godkender investeringsplanen for Lemvigbanen, vil der skulle finansieres en årlig merudgift fra 2020 på 8,2 mio. kr. årligt (fra 2027-2030 vil beløbet være på 10,6 mio. kr. årligt). Dette skyldes køb af nye tog mv.

Nye tog til Lemvigbanen vil betyde øgede årlige driftsudgifter, da nye tog både er dyrere i vedligeholdelse, forsikringer m.m., og da deres betydelig større vægt gør dem mindre brændstoføkonomiske end Y-tog. På baggrund af erfaringer fra andre privatbaner vurderer Midttrafik og Midtjyske Jernbaner, at nye tog til Lemvigbanen vil betyde årlige merudgifter på mellem 3-5 mio. kr. i driftstilskud til banen.

Regionen vil endvidere fra 2020 få en udgift til tjenestemænd, der tidligere har haft deres ansættelse i Midttrafik. Midttrafik blev født med en formue, som skulle dække disse udgifter. Midlerne vil dog blive opbrugt medio 2020, hvilket giver en udgift for regionen på 0,4 mio. kr. i 2020 og ca. 0,7 mio. kr. fra 2021.

Der er en forventning om, at udgifterne til tjenestemandspension over tid vil være mindre, idet der ikke længere ansættes tjenestemænd.

Økonomien i 2020 kan opstilles således:

Budget 2020	Mio kr.
Udgangspunkt i sparebehov 2019	36,0
Investeringsplan Lemvigbanen	8,2
Større driftsudgifter Lemvigbanen	3-5
Tjenestemandspensioner	0,4
Samlet sparebehov	47,6 – 49,6

Af budgetforliget fremgår det, at Midttrafik, i dialog med Region Midtjylland, tilpasser serviceniveauet, således at Midttrafiks udgifter fremadrettet ikke overskrider Region Midtjyllands budget til den kollektive trafik. Det bør reducere problemstillingen med at undgå budgetoverskridelser på kollektiv trafik fremover.

2. Muligheder for at reducere udgifterne i 2019

Midttrafik har fuldt ud udnyttet det loft for taksstigninger, der er fastsat af staten, og taksterne kan således ikke hæves yderligere.

Anvendelse af opsparet statsligt driftstilskud til Grenaa banen

Det skønnes, at Region Midtjylland ved udgangen af 2018 har hensat ca. 61,7 mio. kr.

Regionen modtager årligt et driftstilskud fra staten på 48,5 mio. kr. for at drive den tidligere statslige jernbane mellem Aarhus og Grenaa.

Aftalen mellem regionen og Trafikstyrelsen fastlægger, at midlerne alene må anvendes til at drive letbanestrækningen mellem Aarhus og Grenaa. Der skal aflægges et særligt regnskab, som viser dette.

Da der endnu ikke er kørsel på Grenaa strækningen, og Midttrafik i stedet kører erstatningsbudskørsel, som er billigere end letbanekørsel, er der oparbejdet en pulje hos Midttrafik, som i årene fremover kan anvendes til at dække underskud på Grenaa strækningen ikke mindst i opstartsfasen, hvor der erfaringsmæssigt vil være færre passagerindtægter.

Selv om der ikke er kørsel på Grenaa strækningen, har regionen fået lov til at dække udgifter i letbanen, som kan henføres til Grenaa banen. Det gælder f.eks. ydelser på lån, administration, billetteringsudstyr m.m.

Det er aftalt med Trafikstyrelsen, at der kan anvendes en fordelingsnøgle i forhold til køreplantimer på Grenaa banen. Med dette afsæt er det administrationens vurdering, at der fra 2019 årligt kan anvendes ca. 10 mio. kr. af det opsparede driftstilskud. Dette vil reducere den økonomiske udfordring som oplyst i budgettabellen for 2019.

Udgangspunktet for dette skøn er timedrift til Grenaa. Hvis der etableres ½ times drift, som planlagt, vil Grenaa banens andel af letbanens budget stige, og dermed vil der blive mulighed for at anvende en lidt større del af de opsparede statslige midler i de enkelte år, indtil puljen er opbrugt.

3. Dialog med kommunerne

Som nævnt er dialogen med kommunerne nu afsluttet. Den samlede oversigt over berørte ruter vedlægges som bilag. Et gennemgående træk i dialogen med kommunerne har været, at kommunerne ønsker mere tid til sammen med Midttrafik at udarbejde løsninger for de ruter, som regionen ikke længere kan finansiere.

Frem mod den politiske behandling i oktober måned vil administrationen gennemgå alle ruter i forhold til de bemærkninger, der er fremkommet på møderne med kommunerne.

4. Politisk beslutningsproces

Der har nu været gennemført alle de aftalte politiske drøftelser med kommunerne. Det betyder, at der er behov for, at regionsrådet snarest muligt tilkendegiver overfor kommunerne, hvilke besparelser regionsrådet vil gennemføre for at sikre budgetbalance. Tilsvarende skal opsigelser af buskontrakter ske med 3 måneders varsel, hvilket giver behov for at få truffet en endelig afgørelse snarest muligt.

Administrationen vil derfor lægge op til, at beslutningerne træffes efter en politisk proces på møderne i oktober måned. Hermed vil buskontrakterne kunne opsiges med virkning fra 1. februar 2019, og således vil der kunne udmøntes 11/12-dele virkning i 2019. Vognmændene har krav på et opsigelsesvarsel på 3 måneder – det er Midttrafik, der er kontraktejer og skal gøre det. Økonomisk vil det mindske besparelspotentialet med ca. 5 mio. kr. i 2019 i forhold til helårvirkning.

Alternativt kan besparelserne udskydes til 1. april 2019. Det vil give Midttrafik og kommunerne mere tid til planlægning af de ruter, kommunerne overtager. Økonomisk vil det mindske besparelspotentialet med ca. 15 mio. kr. i 2019 i forhold til helårvirkning.