



Notat – Økonomiske udfordringer på busdriften

Sagsnavn: UMT - Budget 2023-2026

Sagsnummer: 00.30.00-S55-4-21

Forvaltning: Udvikling, Miljø og Teknik

Dato: 24-08-22

Sendes til: Byrådet (som en del af budgetmaterialet 2023-2026)

Økonomien i den kollektive trafik er udfordret på grund af stigende energipriser og nedgang i passagertal efter corona. Samtidig kalder klimaudfordringer og den tiltagende trængsel på vejene på gode og grønne kollektive trafikløsninger. Det kræver, at udfordringerne bliver løst på en måde, der sikrer et godt kollektiv trafiktilbud, der også fremadrettet kan være med til at tiltrække og fastholde kunder til den kollektive trafik.

Randers Kommune står overfor store økonomiske udfordringer på busdriften i de kommende år. Dette skyldes flere forhold, blandt andet Midttrafiks nye indtægtsdelingsmodel, tilvalg af HVO biodiesel¹ samt eftervirkninger af corona. Forvaltningen har opgjort den samlede strukturelle udfordring i Randers Kommune til at udgøre ca. 7 mio. kr. årligt. Hertil kommer udfordringerne med de høje brændstofpriser i indeværende år, der har den konsekvens, at busdriften kommer ud af 2022 med et underskud (gæld til kommunekassen), som skal betales af de kommende år.

Det er mange faktorer, der påvirker busdriften i Randers Kommune, og de er alle svære at forudsige konsekvensen af. Hertil kommer, at det ikke er muligt at se de forskellige faktorer isoleret set fra hinanden.

Indeværende notat indeholder beskrivelser af de økonomiske udfordringer samt forslag til at bringe balance i busbudgettet.

Økonomiske udfordringer

Den strukturelle ubalance

De estimerede 7 mio. kr. består af ikke-udmøntede besparelser fra tidligere år, indtægtstab som følge af ny indtægtsfordelingsmodel, ikke finansierede udgifter til HVO biodiesel, harmonisering af flextrafikken og det kommende udbud af bybuskørslen.

Ny indtægtsdelingsmodel

I 2022 har Midttrafik indført en ny indtægtsmodel. Ved vedtagelsen af den nye model var forventningen, at Randers Kommune ville få færre indtægter i forhold til tidligere. Den oprindelige vurdering var, at indfasningen af den nye indtægtsmodel ville fordele sig således:

¹ HVO står for hydrogeneneret vegetabilsk olie og er et alternativ til konventionel diesel. HVO er 100 % biologisk. Selvom dieselolien er biologisk, har den samme tekniske egenskaber som fossil diesel. Til gengæld udleder HVO mindre CO₂ og reducerer NO_x-gasser. På den måde reduceres det samlede CO₂-regnskab. HVO er dyrere end traditionel diesel.

- 2022: Indfasning 50% svarende til et forventet indtægtstab på 1,1 mio.
- 2023: Indfasning 75% svarende til et forventet indtægtstab på 1,65 mio. kr.
- 2024: Indfasning 100% svarende til et forventet indtægtstab på 2,2 mio. kr.

De faktiske økonomiske konsekvenser af den nye indtægtsdelingsmodel i 2022 er på nuværende tidspunkt behæftet med stor usikkerhed. Ved seneste opfølgning vurderer Midttrafik, at indtægtstabet for Randers Kommune bliver 2,9 mio. kr. i 2022. Forventningen er således væsentligt anderledes, end forventningen ved modellens indførelse. Den primære årsag er eftervirkninger af corona, da færre passagerer benytter den kollektive trafik end før corona.

Midttrafik har i juni 2022 udsendt budgetforslaget for 2023, og her fremgår det, at det samlede indtægtstab for Randers Kommune forventes at komme til at udgøre 3,7 mio. kr. i 2023. Budgettet bygger på en forventet indtægtsnedgang på 8 % som følge af langtidsvirkning af corona samt indførelse af ny indtægtsdelingsmodel med 75 % effekt i 2023. Da den nye indtægtsmodel blev vedtaget, så rejsemønstret anderledes ud, end det gør i dag. Effekten for Randers Kommune er derfor mere negativ end oprindeligt forventet. Det er fortsat usikkert, hvilket niveau indtægtstabet ender på.

HVO biodiesel

I Randers Kommune kører bybusserne samt lokalruterne på HVO biodiesel. Bybusserne har kørt på HVO biodiesel siden januar 2021, og de tre lokalruter skiftede til HVO biodiesel fra januar 2022. Udgiften for lokalruterne afregnes først ved efterreguleringen af regnskab 2022, da beslutningen ikke nåede at komme med i det oprindelige budget for 2022. Ved indførelse af HVO biodiesel, der er dyrere end traditionel diesel, på lokalruterne, blev der ikke fundet finansiering til merudgiften. Byrådet besluttede i stedet (byrådsmødet den 13/9-2021), at de økonomiske konsekvenser skulle indgå i den samlede opgørelse af økonomien på den kollektive trafik i forbindelse med budgetlægningen for 2023-2026.

Omlægning af busnettet

Randers Kommune omlagde i sommeren 2020 busnettet. Ved sådanne større ændringer går der typisk 2-3 år før det nye net er helt indarbejdet i passagerernes rejsevaner og den fulde passagergevinst kan høstes.

Langtidseffekt af corona

Siden 2020 har passagertallene været påvirket af coronarestriktioner og efterfølgende eftervirkninger af disse. Langtidseffekterne af corona påvirker både muligheden for at evaluere effekterne af omlægningen af busnettet samt de økonomiske konsekvenser af den nye indtægtsmodel. På nuværende tidspunkt har Midttrafik i gennemsnit kun 85 % af passagererne sammenlignet med før corona (2019). I 2023 forventes passagertallene i gennemsnit at ligge på 92 % af det tidligere normalniveau.

Trafikselskaberne er i 2022 kun blevet kompenseret i januar og februar for mistede indtægter og forhøjede udgifter pga. corona. I budgettet for 2022 er der forudsat compensation for alle månederne. Det er aftalt mellem KL, Danske Regioner og regeringen, at der bliver set på Trafikselskabernes økonomi i september 2022.

Harmonisering af flextrafikken

Midttrafik har udsendt et forslag til harmonisering af den åbne flextrafik. Forslaget betyder:

- at der bliver ensartede takster for flexkørsel i kommunerne - også over kommunegrænserne,
- at der bliver indført flexkørsel som tilbringer-kørsel til busruter, og

- at der skal udpeges en række knudepunkter i kommunen, hvor der kan opnås lavere takst ved at køre til og fra.

Randers Kommune skal selv være med til at udpege både servicesteder og skiftsteder. Antallet af service- og skiftsteder får betydning for økonomien, da Randers Kommune dækker forskellen mellem den faktiske pris og kundens pris. Desuden kan borgere fra resten af regionen køre til og fra kommunen og dermed også til de udpegede servicesteder, hvor der køres til lavere takst. Den økonomiske effekt af harmoniseringen er usikker og afhænger af den model, der vælges i Randers Kommune.

Indførelse af ny afregningsmodel

I dag afregner Randers Kommune buskørslen med Midttrafik i januar måned året efter regnskabsåret - det vil sige, at regnskab 2021 afregnes i januar 2023. Midttrafik ønsker at ændre afregningsformen således, at der for regnskab 2022 og frem afregnes allerede i januar året efter. Afregningen i januar bliver lavet på den opfølgning Midttrafik laver i 3. kvartal, og den endelige afregning foretages efter regnskabs godkendelse i maj. I 2023 skal der derfor afregnes for to år, både 2021 og 2022, hvor der for begge år forventes en ekstraregning.

Økonomiske udfordringer 2022

I 2022 har Midttrafik oplevet store stigninger i brændstofpriserne. Dette har betydet, at Randers Kommune forventeligt får merudgifter til brændstof på 13,9 mio. kr. Busbudgettet har via midtvejsreguleringen som følge af ændring i pris- og lønskønnet fået tilført 4,862 mio. kr. i 2022. Midttrafiks forventede merudgift på 13,9 mio. er således markant højere end compensationen og medfører en ufinansieret udfordring på 9,0 mio. kr. i 2022. Hvis prisen på brændstof falder de kommende måneder, vil Randers Kommunes økonomiske udfordring ligeledes falde.

Hertil kommer at Randers Kommune har fået færre indtægter end forventet på grund af langtidseffekter af corona på 3,4 mio. kr.

Samlet set er der derfor en økonomisk udfordring på 12,4 mio. kr. i 2022, der på nuværende tidspunkt ikke er finansieret.

Det er som ovenfor nævnt aftalt mellem KL og regeringen, at der ses på trafiksselskabernes økonomi til september.

Forvaltningen vurderer, at det med de nedenstående tiltag vil det være muligt at afdrage den gæld busdriften i Randers Kommune får som følge af de økonomiske udfordringer i 2022 over den kommende årrække.

Forslag/initiativer til genskabelse af økonomisk balance

Forvaltningen har i samarbejde med Midttrafik undersøgt forskellige muligheder for at løse de økonomiske udfordringer på busområdet.

Randers Kommunes bybuskørsel skal i udbud med virkning fra august 2024. De økonomiske konsekvenser af det kommende udbud er endnu ikke kendte, men Midttrafik har meddelt, at de forventer, at udbuddet bliver udgiftsneutralt for Randers Kommune, måske med en lille besparelse. Før resultatet af udbuddet kendes, vil det være uhensigtsmæssigt at lave for mange ændringer, som kan få konsekvenser for serviceniveauet, hvis de viser sig at være unødvendige.

Midttrafik og forvaltningen fraråder på den baggrund at foretage væsentlige ændringer på ruterne på nuværende tidspunkt, da det endnu er usikkert, hvordan økonomien ser ud efter det kommende udbud af bybuskørslen. Ændringer i busnet og køreplanerne kan medføre endnu større økonomiske udfordringer på sigt.

I arbejdet med mulige initiativer/forslag, har der derfor været fokus på en foreløbig genopretning af økonomien i den kollektive busstrafik med mindst mulig ændring af serviceniveauet. I et samarbejde mellem Midttrafik og Randers Kommune er der således udarbejdet følgende initiativer/forslag, der skal være med til at genskabe økonomisk balance for den kollektive busstrafik i Randers Kommune:

Fra og med budget 2023 foreslås følgende implementeret:

- Effektivisering af driften (videreførelse af ændringer gennemført i august 2022)
- Forsøgsordning med transport til unge i landdistrikterne skrinlægges
- Overgang fra HVO biodiesel til traditionel diesel i bybusserne

Fra og med budget 2024 foreslås følgende implementeret:

- Ændring af nuværende ordning med pensionistkort

Effektivisering af driften

Fra august 2022 er køreplanen for rute 1A ændret, således at turene fra Flyvervej til Randers Storcenter kobles sammen med turene over Vorup, og turene fra Platanvej til Randers storcenter kobles sammen med turene over Kristrup. Ruteforløbet i Kristrup er endvidere ændret, så der køres via Grenåvej og Engboulevarden i stedet for Århusvej og Hans Bojes Allé.

Ændringerne på køreplanerne giver en besparelse på anslået ca. 1.500 timer svarende til en årlig bruttobesparelse på ca. 1,5 mio. kr.

Forsøgsordning med transport til unge i landdistrikterne

I budgetaftalen for budget 2021-2024 blev der givet 0,8 mio. kr. fordelt over to år til transportmuligheder for unge i landdistrikterne.

- *Aftalepartierne er opmærksomme på, at de offentlige transportmuligheder til dele af kommunen kan være begrænsede. Særligt for unge mennesker kan det være begrænsende i forhold til deltagelse i idrætsaktiviteter eller andre sociale sammenhænge. Aftalepartierne ønsker på den baggrund at afsætte 0,4 mio. kr. årligt i 2021 og 2022 til et forsøg med at etablere bedre muligheder for transport til og fra landsbyerne med særligt fokus på unge.*

Udmøntning af midlerne har været til beslutning i Landdistriktsudvalget primo 2021. Udvalget ønskede, at Midttrafik skulle lave et forsøg med gratis Flextur til unge i landdistrikterne. Midttrafik var og er imidlertid i gang med en harmonisering af flextrafikken, som de forventer skal udføres i løbet af 2023.

Midttrafik ønsker derfor ikke at tilbyde et forsøg med gratis flextur til unge i Randers Kommune, da det ikke harmonerer med den overordnede harmonisering, som Midttrafik har planlagt i hele Midttrafiks område.

Forvaltningen foreslår, at midlerne (der pt. står afsat i 2022) i stedet anvendes som et bidrag til at bringe balance i busbudgettet – herunder mindskelse af det forventede merforbrug i 2022.

Overgang fra HVO biodiesel til traditionel diesel

Ved fravalg af HVO biodiesel på bybusserne og dermed tilbagevenden til traditionel diesel, vurderer Midttrafik en anslået besparelse på 5,3 mio. kr. årligt i forhold til budget 2022.

Da HVO indekset er steget markant mere end det traditionelle dieselindeks ventes besparelsen ved at overgå til traditionel diesel at være større i 2023.

Overgangen fra HVO diesel til traditionel diesel er på den korte bane ikke et klimavenligt valg. Med den nuværende økonomiske situation vurderes klimahensynet imidlertid ikke at stå mål med udgifterne. Løsningen med traditionel diesel vil kun være for en kort periode, da det er planen at overgå til elbusser allerede fra 2024, som er en langt grønnere løsning end HVO biodiesel.

Eftersom bybuskørslen forventes at overgå til el i forbindelse med det nye udbud i 2024, vil fravalget af HVO således relativt hurtigt blive erstattet af en løsning på vedvarende energi.

Ændring af nuværende ordning med pensionistkort

Randers Kommune tilbyder i dag en særlig rabatordning, hvor pensionister og borgere over 67 år kan bruge bus i kommunen for en udgift på 365 kr. pr. år.

Denne pris er væsentlig under Midttrafiks standardtakst på 360 kr. pr. måned for et fuldtids-pensionistkort.

Randers Kommune har samtidig sikret, at borgerne også kan bruge kortet i regionale busser ved at kompensere Region Midtjylland for den lavere indtjening.

Med forslaget ændres taksten på pensionistkort til Midttrafiks normaltakst, hvilket groft estimeret forventes at få følgende økonomiske effekter:

Anslået nye billetindtægter (baseret på erfaringstal):	3,9 mio. kr.
Frafald af kompensation til Region Midtjylland:	0,6 mio. kr.
Frafald af nuværende indtægter på pensionistkort:	-2,6 mio. kr.
Samlet forbedring af økonomien for kommunen:	1,9 mio. kr.

Busbudget 2023 og frem

Reservation af råderum til kompensation af busdriften i budget 2023-2026

Midttrafik udarbejder hvert år budget for busdriften, hvoraf Randers Kommunes andel fremgår, og Randers Kommunes afregning til Midttrafik sker på baggrund af dette budget.

Midttrafiks budgetforslag for 2023 er fremskrevet med trafikelskabernes omkostningsindeks², hvilket giver en merudgift til Randers Kommune i 2023 på 17,3 mio. kr. Randers Kommunes budget bliver fremskrevet på

² Trafikelskaberne i Danmark har i samarbejde med Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik udviklet et landsdækkende omkostningsindeks, der danner grundlag for kontraktreguleringen. Omkostningsindekset offentliggøres månedligt og er baseret på løn-, pris- og renteindeks fra Danmarks Statistik.

baggrund af KL's fremskrivning, og i 2023 udgør denne fremskrivning 5,2 mio. kr. Forskellen på de to fremskrivninger betyder, at Randers Kommune får en økonomisk udfordring på ca. 12 mio. kr. fra 2023. Denne udfordring ligger ud over de ovenfor beskrevne økonomiske udfordringer.

Hvis trafiksekskabernes omkostningsindeks falder eller stiger i løbet af 2023, vil der ske en efterregulering på baggrund af denne udvikling. Det betyder, at hvis brændstofpriserne falder i forhold til det niveau Midttrafik budget er lagt ud fra, så vil Randers Kommune få en tilbagebetaling i forbindelse med regnskabsafslutningen og modsat, hvis priserne stiger yderligere.

Det foreslås, at der politisk tages stilling til, om den kollektive trafik skal kompenseres for den del af merudgifterne, som ligger udover den compensation kommunen har modtaget for de stigende priser, eller driften varigt skal tilpasses, så udgifterne kan finansieres indenfor det afsatte budget. Der er på den baggrund foretaget en foreløbig reservation på 12 mio. kr. af råderummet i 2023 til at imødegå merudgifterne til kollektiv trafik. I det omfang det efterfølgende lykkes KL (eller andre) at forhandle yderligere compensation fra regeringen til Trafiksekskaberne, vil råderumsreservationen kunne reduceres.

På baggrund af ovenstående beskrivelse er der foretaget en foreløbig reservation af råderummet på 12 mio. kr. i 2023 til imødegåelse af merudgifterne til kollektiv trafik. Fra 2024 og frem er der ikke foretaget en sådan reservation. Det er dels usikkert, hvorledes brændselspriserne vil udvikle sig, ligesom det for 2024 og frem – i et vist omfang – vil være muligt at tilpasse driften og skabe økonomisk balance via ændringer i den kollektive trafik (færre køreplanstimer) indenfor den økonomiske ramme, der ender med at blive politisk besluttet i budget 2023-2026.

I det omfang det efterfølgende lykkes KL (eller andre) at forhandle yderligere compensation fra regeringen til Trafiksekskaberne, vil råderumsreservationen og en fremadrettet økonomisk ubalance kunne reduceres.

I det omfang, der ikke reserveres midler til busdriften i 2024, vil der være behov for at reducere det nuværende serviceniveau. På den baggrund vil det være nødvendigt, at forvaltningen i samarbejde med Midttrafik ultimo 2022 får afdækket mulighederne for et væsentligt reduceret kørselsomfang. Det vil givetvis betyde, at forvaltningen skal revidere servicemålene i den nuværende kollektive trafikplan eller alternativt lave en ny med helt nye principper for betjening. Med den nuværende situation vurderes ændringerne at være så væsentlige, at de først kan implementeres fuldt ud i forbindelse med det kommende udbud af bybuskørslen. Dette er for nuværende planlagt til at træde i kraft august 2024, men må forventes at blive skubbet minimum et år, hvis det skal ske på baggrund af en ny trafikplan.

Når forvaltningen har et samlet overblik ift. de økonomiske rammer som besluttet for 2023-2026 samt de forventede besparelser på den regionale busdrift (jf. nedenfor), så vil der efter behov blive udarbejdet en sag til politisk behandling, der kan adressere eventuelle resterende økonomiske udfordringer som måtte udestå inden resultatet af det kommende udbud kan implementeres.

Besparelser på de regionale busser

Region Midtjylland har udmeldt, at de påtænker at lave besparelser på de regionale busser fra 2023. Udmøntningen er endnu ikke fastlagt, så der kan på nuværende tidspunkt ikke siges noget om de mulige konsekvenser for Randers Kommune.