
Modtager Bestyrelsen for Midttrafik

Udarbejdet af Poul Masud, Thomas D. Mikkelsen, Lone Litvak, Henrik Juul Vestergaard, Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

Emne Bilag 1 - Håndtering af økonomiske udfordringer pga. stigende brændstofudgifter og passagerfald under Covid-19

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

19. august 2022

Journalnr.:
1.1.4-09130-2022

Kontaktperson:
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:
dgi@midttrafik.dk

Baggrund

Midttrafik står over for en stor økonomisk udfordring for at kunne håndtere den økonomiske situation, der er opstået pga. stigende energiudgifter og passagerfald under Covid-19.

Som det fremgår af andet dagsordenspunkt, er der en udfordring i både 2022 og 2023 pga. de stigende energipriser og manglende indtægter pga. Covid-19, hvor regeringen indtil videre ikke kompenserer manglende indtægter efter februar 2022.

Bestyrelsen blev på juni-mødet orienteret om de økonomiske udfordringer ved stigende brændstofpriser og manglende compensation.

Seneste opdaterede tal tyder på, at den økonomiske udfordring for buskørsel, flextrafik, letbane og togdrift udgør:

2022:

Stigende energipriser:	165,2 mio. kr.
Manglende indtægter og rengøring pga. Covid-19	67,6 mio. kr.
Øvrige forhold ¹	22,4 mio. kr.
I alt	255,2 mio. kr.

2023:

Stigende energipriser:	252,2 mio. kr.
Manglende indtægter pga. Covid-19	60,2 mio. kr.
I alt	312,4 mio. kr.

I vores overslagsår har vi forudsat normalisering af indtægterne fra 2024 og frem.

¹ Øvrige svarer med få undtagelser til afvigelsen mellem 1. forventet regnskab og budget 2022. For afvigelsesforklaringer herfor henvises derfor til Midttrafiks extranet (www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/okonomi/regnskab/), hvor 1. forventet regnskab kan hentes.

Udfordringen skal fordeles på de enkelte ejere. De enkelte ejere er delvist blevet kompenseret for stigende energipriser via DUT, og i det omfang at kompensationen videreføres til kollekt trafik vil den samlede økonomiske udfordring være mindre end ovenstående.

Budgetterne, og dermed udfordringerne, hos de enkelte bestillere kan være anderledes, bl.a. fordi Midttrafik ikke ved, hvordan den kollektive trafik bliver P/L-reguleret hos den enkelte ejer, eller om der i øvrigt vil blive tilført midler til sektoren pga. tidligere års mindreforbrug.

Midttrafiks administration er i dialog med ejerne om udfordringerne. Alle tager dem meget alvorligt. Indtil videre har kun regionen officielt meldt ud, at de forventer konkrete besparelser – seneste melding er at de har en ubalance på 48 mio. kr. netto i 2023.

Omfanget af omlægninger

Skal den samlede økonomiske udfordring med kombination af manglende indtægter og indeksstigninger på 312 mio. kr., dækkes gennem besparelser på busdriften, vil det få vidtrækkende konsekvenser for det samlede kollektive transporttilbud.

Situationen forværres af, at reduktioner i driften og deraf serviceniveauet vil betyde yderligere passagerfrafald og dermed et yderligere indtægtstab, som skal dækkes ind. Ses på bustrafikken forventes indtægter i budget 2023 på 648 mio. kr. mod udgifter på 1,6 mia. kr. svarende til en selvfinansieringsgrad på lige over 40 %. Fjernes ruter og afgange, vil en væsentlig del af indtægtsmassen også falde bort og skal derfor kompenseres gennem større besparelser.

Der skabes således en ond spiral, hvor serviceforringelse fører til indtægtstab, som fører til nye serviceforringelser.

Her kan man argumentere for, at man kan effektivisere rutenettet bl.a. ved at vælge de dårligste afgange og ruter, ved at erstatte tynde afgange med flextrafik og ved at optimere køreplaner mv. Oven på flere runder af store besparelser ikke mindst på det regionale net, vurderer administrationen dog ikke, at der er store uindfrie potentialer for driftsoptimering, som kan give genveje til så store besparelser. Selv hvis de 312 mio. kr. findes ved at skære på de dårligste ruter og afgange, vurderes der derfor at være et væsentligt indtægtsfald til følge, som vil betyde, at driften skal reduceres med yderligere groft antaget 40-60 % (i alt 440-500 mio. kr.) for at opnå nettobesparelsen på 312 mio. kr. via driftsbesparelser på busdriften. Dette svarer til, at omkring 30 % af køreplantimerne spares væk.

Reduktionen vil baseret på dette estimat svare til et fald på 20-30 % i indtægter og dermed et tilsvarende antal passagerer. Dette fald svarer til, at mellem 10,3 og 15,5 mio. påstiger falder bort på årsbasis og finder andre transportformer. Og når først kunderne har fundet nye transportvaner, er

det erfaringsmæssigt meget svært at vinde dem tilbage – selv hvis økonomien skulle bedre sig og driften kan øges igen.

Tilpasning til de økonomiske udfordringer gennem driftsbesparelser vil således være forbundet med stor indgriben i den samlede kollektive trafik og give varig skadevirkning på passagertallet.

En væsentlig reduktion af den kollektive trafik vil desuden have en stor indflydelse på den grønne omstilling, indsatsen for bedre fremkommelighed, mobilitet i yderområderne. Alle disse positive effekter af den kollektive trafik vil lide skade af store omlægninger af busnettet.

De nuværende udfordringer forventes at være midlertidige, idet trafikskaber først siden foråret 2022 har haft mulighed for aktivt at markedsføre den kollektive trafik for at få kunderne tilbage efter Covid-19. Energipriserne forventes også på sigt at komme ned på et lavere niveau end i dag. Løsninger, der imødekommer den forventeligt midlertidige økonomiske udfordring med begrænset indvirkning på driften vil derfor i høj grad være at foretrække.

Anbefalinger til håndtering af udfordringerne

Baseret på tidligere tilfælde af behov for håndtering af økonomiske udfordringer i den kollektive trafik har administrationen nedenstående anbefalinger til, hvordan situationen kan håndteres.

Erfaringer med store omlægninger

Midttrafik har gennem årene gennemført flere store omlægninger som følge af ændrede vilkår, typisk ud fra et behov for at spare. Dette har fx været tilfældet i Aarhus i tilpasningen til letbanen, ligesom Region Midtjylland ad flere omgange har skulle spare store beløb på driften for at få balance i økonomien.

Særligt de regionale besparelser er komplicerede, da de i mange tilfælde kan efterlade transportforpligtelser til kommunerne på strækninger, som historisk har været dækket af regionale ruter. Derfor stiller regionale besparelser også særlige krav til processen mellem region, kommuner og Midttrafik, for at skabe holdbare løsninger for borgerne.

Alle eksempler på sådanne gode løsninger har krævet en proces med god tid til at lande solide modeller og forankre dem politisk. Trafikplanen for Djursland er et godt eksempel på, hvordan en solid planproces kunne skabe gode løsninger, hvor regionale og kommunale ressourcer spiller sammen, og samtidig indfri et sparebehov hos regionen. Tilsvarende har arbejdet med Kollektiv Trafikplan for Midt og Vestjylland også vist, at dialog og tæt samarbejde har været en frugtbar vej til solide løsninger på trods af stramme budgetter hos kommunerne og sparebehov hos Region Midtjylland. Her lykkedes det at implementere hovednettet iht. Midttrafiks

Trafikplan og samtidig indfri region Midtjylland ønsker til effektiviseringer af driften i en model, hvor alle parter var inddraget.

Regionens store besparelse i 2019

Erfaringen fra den seneste store proces med regionale besparelser med implementering i 2019 var bl.a., at dialogen var vanskelig mellem regionen og kommunerne om udmøntningen af besparelsen.

I starten af 2017 udarbejdede Midttrafik efter regionens ønske et bruttokatalog med besparelser for 60 mio. kr. til brug for et sparekrav på 35 mio. kr. hos regionen. Der var ikke meget dialog mellem parterne i længere tid, og i efteråret 2018 var regionens sparekrav vokset til 60 mio. kr., hvorfor hele sparekataloget blev besluttet i oktober 2018 og skulle implementeres i 2019.

Dette satte stort pres på planprocessen med at få afklaret, om kommunerne ønskede at videreføre nogle af ruterne, og dernæst at få gennemført den konkrete planlægning og tilpasning. Dette havde stor betydning for den ordinære køreplanproces, hvor alle planlægningsressourcer skulle allokeres til at sikre implementeringen af de samlede løsninger. Det betød bl.a., at:

- Alle igangværende og planlagte driftsopfølgninger på køretider blev indstillet.
- Alle sagsbehandlinger og vurderinger af busselskabers og chaufførers ønsker og behov i relation til den daglige drift gennemførtes ikke til køreplansskiftet i 2019.
- Alle sagsbehandlinger og vurderinger af kommuner og skolers ønsker og behov gennemførtes ikke til køreplansskiftet i 2019.
- Der gennemførtes ikke borgerinddragelse i løsningerne.
- Der gennemførtes ikke høringer på løsningerne.
- De endelige køreplaner blev offentliggjort efter leveringen til busselskaber som politisk besluttede løsninger.

Administrationens anbefalinger

Administrationen anbefaler, at omlægninger planlægges i en proces, der giver god tid til, at der kan være dialog mellem kommuner og region samt at borgerne og vognmændene kan inddrages.

Begrænsede muligheder for hurtig reduktion i kontrakter

Midttrafik udbyder flerårige buskontrakter ofte med op til 8-10 års løbetid til busoperatørerne. Det er således en opgave at balancere mellem, at kommunerne og regionerne kun kan binde sig budgetmæssigt for et år ad gangen og at sikre operatørerne forudsigelighed, så de kan give gode tilbud på kørslen, og dermed give mest mulig kollektiv trafik for pengene.

For at reducere operatørens usikkerheder og få økonomisk fordelagtige tilbud, er der i kontrakterne mellem Midttrafik og operatør indbygget modeller for økonomisk kompensation for ændringer. Udgangspunktet er, at kontrakter kan reduceres op til 7½% pct pr. år og i alt 20% i kontraktperioden, uden at det medfører krav om kompensation til operatøren.

Det vil derfor tage tid, før besparelser får effekt. Først skal reduktionsforslag planlægges og kordineres på tværs af kommuner og region. Så skal forslagene politisk besluttet, helst med borgerhøringer inden den formelle politiske beslutning træffes.

Midttrafik er efter kontrakterne forpligtet til at varsle besparelser til operatører 6 måneder op til køreplansskifte, og nye køreplaner har varsel på min. 3 måneder.

Så selv hvis kommunerne og regionerne hurtigt beslutter hvilke besparelser, der skal gennemføres, ville trafikselskaberne stadig ikke kunne opfylde kravet om at varsle 6 mdr. før de ny køreplaner skulle træde i kraft inden årets udgang. Besparelser, der besluttet i efteråret 2022, vil først kunne effektueres og have fuld effekt i løbet af 2023.

Er der tale om væsentlige reduktioner, vil processen tage længere tid, da der, jf. ovenfor, i kontrakterne er grænser for, hvor store reduktioner der kan gennemføres i kontrakt-perioden uden at betale erstatning. Det vil derfor kræve forhandlinger med operatørerne, evt. flytning af linjer mellem kontrakter, eller at reduktionen afventer kontraktudløb.

Kontrakterne giver typisk mulighed for mellem 0-15% reduktion i antallet af diesel- og gasbusser i en kontrakt, uden at operatøren skal kompenseres økonomisk. For el-busser skal operatørerne kompenseres for hver bus, der bliver reduceret i kontrakten.

I flere kontrakter omfatter Midttrafiks betaling til operatører ud over busafhængige og timeafhængige omkostninger også faste omkostninger, der er uændrede i hele kontraktperioden uanset antal timer/busser. Dermed reduceres kontraktbetalingen til vognmanden ikke nødvendigvis proportionalt med en reduktion i kørselsomfanget.

Administrationens anbefalinger

Administrationen anbefaler, at evt. omlægnings tilrettelægges, så alle indgåede kontrakter respekteres, og det dermed fremover fortsat vil være attraktivt for vognmænd at byde på kontrakter med Midttrafik.

Midttrafik og ejernes muligheder

Politisk

Formanden og næstformanden for Midttrafiks bestyrelse mødes i september 2022 med KKR, hvor de vil opfordre til, at der indgås en politisk aftale

på tværs af kommunerne og med regionen for at håndtere de økonomiske udfordringer med mindst mulig skade på den kollektive trafik.

Trafikselskaberne i Danmark, med Midttrafiks bestyrelsesformand i spidsen, i tæt dialog med KL og Danske Regioner for se på mulighederne for at finde gode løsninger på landsplan. Det kunne fx være, at staten kompenserer for passagerfaldet efter Covid-19 i en længere periode end til februar 2022, at staten giver mulighed for lånefinansiering af den økonomiske udfordring over en årrække eller at trafikselskaberne får lov til ekstraordinært at hæve taksterne mere end det normale takstloft.

Ejerne

Midttrafiks administration er i dialog med alle kommuner og regionen for at give dem rådgivning om, hvordan evt. omlægninger kan gribes an. Dette foregår bilateralt samt i Trafikstyregruppen, der har ansvaret for udarbejdelsen af den lovpligtige trafikplan for Midttrafiks område hvert fjerde år.

Administrationen vil i løbet af efteråret udarbejde faktaark til de enkelte kommuner og regionen, så evt. omlægninger kan baseres på et faktisk grundlag for de enkelte ruter og afgang. Faktaark vil blive suppleret med et katalog over øvrige muligheder i form af fx udbud etc.

Administrationen er i tæt kontakt med de øvrige trafikselskaber, der har lignende udfordringer. På nuværende tidspunkt er ingen af de andre trafikselskaber i gang med omfattende besparelser, men alle følger situationen nøje.

Midttrafiks administration

Når omfanget af besparelserne er kendt, vil direktionen i Midttrafik lave et oplæg til bestyrelsen om tilpasninger i administrationen, så Midttrafik fortsat er landets billigste trafikselskab. For at sikre en god gennemførelse af omlægninger og besparelser er der brug for ressourcer i administrationen, til omlægningen er gennemført. En fuld tilpasning af administrationen vil derfor først kunne eksekveres efter gennemførelse af omlægningen.