

FORRETNINGSUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

03-03-2020 09:30

MØDESTED

REGIONSRÅDSSALEN

MEDLEMMER

Sophie Hæstorp Andersen	Deltog
Leila Lindén	Deltog ,fraværende ved sag 3, 9-14 og 17-18
Kim Rockhill	Deltog
Flemming Pless	Deltog
Lars Gaardhøj	Deltog
Karin Friis Bach	Deltog
Per Tærsebøl	Deltog
Christoffer Buster Reinhardt	Deltog
Jens Mandrup	Deltog
Finn Rudaizky	Deltog
Martin Geertsen	Deltog
Anne Ehrenreich	Deltog
Randi Mondorf	Deltog
Marianne Frederik	Deltog
Martin Schepeleern	Deltog

INDHOLDSLISTE

9. Økonomien for regional udvikling i 2021 og frem

9. ØKONOMIEN FOR REGIONAL UDVIKLING I 2021 OG FREM

INDSTILLING

Administrationen indstiller til forretningsudvalget:

1. **at** drøfte de tre tilgange, som sætter indholdsmæssig og økonomisk retning for fagområderne inden for det regionale udviklingsområde,
2. **at** beslutte, hvilke beløb der skal findes prioriteringer for på områderne: trafik, miljø, uddannelse, øvrig regional udvikling og administration, så der skabes et budget i balance,
3. **at** beslutte, om der skal etableres et nyt råderum og størrelsen heraf, og
4. **at** bede trafikudvalget komme med forslag til besparelser i form af en hel eller delvis tidlig trafikbestilling for 2021 mhp. forelæggelse for regionsrådet allerede den 19. maj 2020.

POLITISK BEHANDLING

Forretningsudvalgets beslutning den 3. marts 2020:

Der blev omdelt materiale på mødet (bilag 8).

Sagen blev udsat, idet formanden bad administrationen om at planlægge et forhandlingsmøde med partiernes gruppeformænd med henblik på at drøfte den videre proces.

Leila Lindén (A) deltog ikke under sagens behandling.

BAGGRUND

Hovedstadsregionen forventes at vokse med 120.000 indbyggere over de næste ti år. Det skaber udfordringer for regionen som et fortsat godt sted at bo og leve, og det sætter pres på den regionale udvikling og opgaveløsning ift. at tilbyde attraktive uddannelses tilbud, sikre rent drikkevand og miljø, tilstrækkelige råstoffer samt ikke mindst fremkommelighed og gode, grønne kollektive trafiktilbud. Aspekter, der alle er indeholdt i regionens udviklingsstrategi for 2020-2023, som i disse dage er i offentlig høring. Særligt de kollektive trafiktilbud udfordrer i stigende grad den regionale udviklingsøkonomi. Dette har baggrund i faldende passagerantal i de kollektive trafiktilbud samt etablering af letbanen, der samlet øger udgifterne til kollektiv trafik for Center for Regional Udvikling.

I Center for Regional Udvikling er der således i 2021 en konkret økonomisk udfordring med at skabe balance i budgettet grundet stigende udgifter til busdrift og lokalbaner ift. det tidligere kendte budget (bilag 1). Dette er en melding, som Center for Regional Udvikling har modtaget fra Movia i december 2019. Desuden er der primo 2020 indkommet en negativ efterregning fra Movia og et allerede kendt negativt råderum på budget 2021 for regional udvikling. Det betyder, at der skal findes ca. 25 mio. kr. for at skabe et budget i balance og endnu flere penge, hvis der herudover skal skabes et vist råderum til igangsættelse af nye initiativer eller fortsættelse af projekter, der udløber (se bilag 3 for projektudfald i 2021).

Lignende problematik har været til stede før 2020, men der har efterreguleringer og budgetnedjusteringer fra Movia været favorable for regionen og afbødet udfordringerne, hvilket også har givet økonomisk råderum til at sætte en række regionale udviklingstiltag i gang. Dette bliver ikke tilfældet for budget 2021. Det bemærkes, at den negative efterregulering fra Movia-regnskab 2019 på 2,3 mio. kr. håndteres i 2020.

Forretningsudvalget skal drøfte de økonomiske rammer for regional udvikling og sætte en overordnet retning for, hvor man kan finde prioriteringer på det samlede regionale udviklingsområde, og beslutte, hvorvidt der skal være et råderum samt størrelsen heraf. Dette skal sætte retning for det efterfølgende arbejde i de stående udvalg med konkrete budgetforslag i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Centerdirektør i Regional Udvikling, Diana Arsovic Nielsen, og enhedschef i Center for Økonomi, Jette Sylow, deltager under sagens behandling.

SAGSFREMSTILLING

I denne sag præsenteres forretningsudvalget for tre forskellige tilgange med forskellig prioritering inden for det regionale udviklingsområde og deraf følgende retning for, hvordan der skabes et budget i balance. Som supplement til balance i budgettet, skabes i alle tre tilgange et råderum på 15 mio. kr., hvilket muliggør, at der i den kommende budgetproces kan igangsættes nye tiltag eller besluttes fortsættelse af projekter, der udløber (bilag 3). Dermed bliver det samlede besparelsesbeløb på 40 mio.kr. (25 mio. kr. + 15 mio. kr.)

Råderummets størrelse skal ses som et bud fra administrationen. Det matcher dog en størrelse, der har været et typisk beløb til rådighed i budgetprocessen over en årrække. Hvis der ikke etableres et råderum af en given størrelse, vil der ikke være rum til igangsættelse af nye regionale udviklingsinitiativer i 2021.

Tilgangene skal ses som tre veje, der med en række prioriteringsforslag kan kombineres på andre måder, hvis ønsket, og de tre tilgange skal alene tænkes som forslag til drøftelse.

De tre tilgange er som følger (udddybes i bilag 2):

- Tilgang 1: Regional udvikling med fokus på myndighedsopgaverne
- Tilgang 2: Regional udvikling som i dag med flere udviklingsspor
- Tilgang 3: Regional udvikling med RUS'en som enstrenget udviklingsspor

Følgende områder hører under regional udvikling:

- Kollektiv trafik: Tilskud til Movia (regionale busruter, lokaltog og fællesudgifter), letbane, stationsanlæg
- Miljø: Myndighedsopgaver i forbindelse med kortlægning og oprensning af jordforurening og råstoffer
- Øvrig regional udvikling: Internationale satsninger, uddannelsesområdet, klima, infrastruktur, kultur og events

Økonomiske forudsætninger for de tre tilgange:

Der forventes stigende udgifter til kollektiv trafik på busdrift og lokalbaner for ca. 21. mio. kr. Desuden er der i regional udviklings budget for 2021 et allerede kendt negativt råderum på ca. 4 mio. kr. Der skal dermed findes besparelser i regional udviklings budget for ca. 25. mio. kr. for at skabe balance i budgettet i 2021 og fremadrettet. Desuden er der ikke råderum til igangsættelse af nye initiativer i 2021.

Vedlagt sagen er et bilag, der viser, hvordan de andre regioner fordeler deres midler på det regionale udviklingsområde (bilag 4).

Vedlagt som bilag til sagen er også oversigter over miljøområdet (bilag 5) og trafikområdet (bilag 6), som illustrerer, hvad besparelserne kan betyde for fx buslinjer som besparelsesområde og tilsvarende emner på miljøområdet.

Sundhedsforskning og –innovation indgår ikke i tilgangene, i og med at udgifter hertil dækkes af sundhedsmidlerne.

Hvis forretningsudvalget peger på et beløb for besparelser inden for trafik, så er trafikbestillingen til Movia det centrale instrument, og her er tidlig handling for at opnå fuld besparelseseffekt i 2021 centralt. Normalt afgives regionens trafikbestilling i oktober på baggrund af budgetforhandlingerne for det kommende år. Det vil dog være en fordel med en tidligere beslutning om trafikbestilling for 2021 af tre hensyn:

1. Hensynet til kommunernes planlægning: Reduktion og eventuelt nedlæggelse af regionale linjer vil påvirke sammenhængen i transportsystemerne i og imellem kommunerne. Kommunerne har brug

for at vide, hvilket udgangspunkt de har for budgetforhandlinger og trafikbestillinger for 2021, der normalt afgives i oktober. Tidligere administrativ og politisk dialog mellem regionen og kommunerne vil understøtte kommunale beslutninger, hvor kommuner evt. kan overtage driften fra regionen eller omlægge kommunale buslinjer, så de tilpasses eventuelle ændringer i de regionale buslinjer

2. Hensynet til handlerum: Omfanget af busdrift er bundet i kontrakter med operatørerne og bindinger heri begrænser handlerummet. I teorien er nedlæggelse af buslinjer kun muligt i forbindelse med genudbud af buskontrakterne. En tidlig beslutning vil give mulighed for forhandlinger med operatørerne, som kan muliggøre gennemførelse af politisk prioriterede tiltag frem for alene de kontraktuelt mulige tiltag. Omvendt vil en beslutning i oktober medføre et mindre handlerum for ændringer med virkning fra 2021.
3. Hensynet til den økonomiske effekt: Ændringer bestilt ved trafikbestilling 2021 træder som udgangspunkt i kraft i juli 2021. Der vil derfor kun opnås halv økonomisk effekt i 2021. Med en tidlig beslutning vil det ved nogle tiltag være muligt at gennemføre ændringen allerede fra starten af 2021 og dermed opnå en større økonomisk effekt i 2021. I praksis vil en besparelse på fx 15 mio. kr. med større sandsynlighed kunne effektueres med virkning fra 2021, hvis beslutningen træffes i foråret, mens der kan være behov for at gennemføre større trafikbesparelser ved beslutning i oktober for at opnå en besparelse på 15 mio. kr. i 2021.

Som et alternativ til en tidlig trafikbestilling kan der foretages en delvist tidlig trafikbestilling, som først vil bestå i, at man tidligt foretager en beslutning om hensigtsmæssige trafikbesparelses tiltag, som ellers ikke ville være teknisk mulige at gennemføre senere på året, og derefter foretager en beslutning om en resttrafikbesparelse i forlængelse af budgetforhandlingerne i efteråret. Denne model imødekommer dog kun i begrænset omfang hensynet til kommunal planlægning.

Det er vurderingen, at der på miljøområdet ikke vil være lignende udfordringer med at effektuere eventuelle besparelser med virkning fra 2021. Det samme gør sig gældende på det administrative område, idet der dog kan være nogle kontraktmæssige bindinger på de internationale opgaver, der dog vil udgøre en væsentlig mindre udfordring end på trafikområdet.

Det bemærkes, at økonomiaftalen, som indgås mellem regioner og stat i juni er en ukendt faktor i ovenstående, ligesom Movia kan justere deres budget for 2021 i juni 2020. Begge dele ændrer dog ikke ved, at de skitserede udfordringer bør håndteres rettidigt og i den kommende budgetproces.

Faglige konsekvenser for regional udvikling:

Hvis der ikke findes besparelser på kollektiv trafik som område, vil bevillingen fra kollektiv trafik gå fra at fylde ca. 61 % i 2020 til 68 % af den regionale udviklingsøkonomi i 2021 (bilag 7). Det vil uden politisk handling betyde besparelser på miljø og øvrig regional udvikling herunder løn. Det vil dermed betyde en svækkelse af Center for Regional Udviklings muligheder for at løfte sine driftsopgaver, fx jordplanen, men også andre områder som klimaopgaver i forlængelse af Den Regionale Udviklingsstrategi og arbejdet med FN's Verdensmål.

KONSEKVENSER

Forretningsudvalgets beslutning om rammesætning for økonomien i regional udvikling vil danne grundlag for de videre budgetdrøftelser i de stående udvalg i foråret. For trafikudvalget vil det særskilt betyde, at de anmodes om at komme med forslag til besparelser i form af en hel eller delvis tidlig trafikbestilling for 2021 mhp. forelæggelse for regionsrådet allerede i maj. Herefter vil trafikøkonomien således være helt eller delvist låst inden den samlede budgetforhandling i efteråret.

RISIKOVURDERING

Forretningsudvalget skal sætte en økonomisk ramme ved at udstikke konkrete beløb på de forskellige fagområder, som de tilsvarende stående udvalg skal finde i forbindelse med budgetprocessen. Hvis forretningsudvalget ikke sætter denne retning, vil det skabe en forvirrende budgetproces i de stående

udvalg, hvor det vil være uklart, hvordan besparelses- og budgetforslag vil harmonere på det regionale udviklingsområde.

Det vil desuden svække kommunernes planlægning og den samlede økonomiske effekt samt det politiske handlerum, hvis forretningsudvalget ikke anmoder trafikudvalget om at komme med forslag til besparelser i form af en hel eller delvis tidlig trafikbestilling for 2021 mhp. forelæggelse for regionsrådet allerede i maj. Hvilket også vil have negativ effekt på regionens generelle dialog med kommunerne.

Hvis der ikke foretages en tidlig trafikbestilling med fornøden besparelseeffekt i 2021 på trafikområdet, kan der være behov for at hente andre engangsbesparelser i 2021 på tværs af det regionale udviklingsområder, og/eller der kan være behov for at udskyde igangsættelse af besluttede projekter inden for et eventuelt nyt råderum, således at dette kompenserer for manglende fuldt gennemslag af trafikbesparelserne i 2021.

Ved drøftelse eller behandling af konkrete besparesestiltag er der risiko for kritik fra kommuner såvel som fra borgere uanset tidspunkt. Eksempelvis busbesparelser og besparelser på eksekvering af råstofs- og jordplaner kan give utilfredshed hos regionens borgere.

Endelig kan besparelserne betyde en underminering af regionens evne til at bidrage til regional udvikling med afsæt i den regionale udviklingsstrategi og i den forbindelse udvikle sine driftsopgaver, herunder den kollektive trafik, hvor et udhulet tilbud kan afføde endnu færre brugere og yderligere fordyrelser. Jf. konstitueringsaftalen kunne der - med afsæt i ønsket om en grøn omstilling - med fordel fremadrettet i trafikudvalget ske drøftelser om investeringer og samspil med staten herom, der vil kunne bidrage til at vende billedet.

POLITISK BESLUTNINGSPROCES

Sagen forelægges forretningsudvalget d. 3. marts 2020 med henblik på at sætte rammer for de videre politiske budgetdrøftelser i foråret i udvalgene og efterfølgende budgetbeslutninger i regionsrådet i efteråret. For så vidt angår trafikudvalget vil det betyde, at de på deres møder i marts og april vil skulle forberede en indstilling til regionsrådet den 19. maj 2020 om besparelser i form af en hel eller delvis tidlig trafikbestilling for 2021.

DIREKTØRPÅTEGNING OG KONTAKTPERSON

Diana Arsovic Nielsen / Vibeke Grønvald Kristensen

JOURNALNUMMER

20015731

BILAGSFORTEGNELSE

- 📄 1. Bilag 1 - Oversigt over negativt råderum
- 📄 2. Bilag 2 - De tre tilgange
- 📄 3. Bilag 3.1 og 3.2 - Fortsættelser og ophør
- 📄 4. Bilag 4 - Andre regioner
- 📄 5. Bilag 5 - Miljø
- 📄 6. Bilag 6 - Buslinjer
- 📄 7. Bilag 7 - Budget i balance trods stigninger i udgifterne til kollektiv trafik
- 📄 8. Bilag 8 - Udvikling i tilskud og passagerer