

Til Lyngby-Taarbæk Kommune

Sagsnummer
Sag-296094
Movit-3065098

Sagsbehandler FKY
Direkte +45 36 13 15 55
Fax 36 13 18 96
fky@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

15. marts 2014

Lyngby-Taarbæk Kommune - Følgebrev til regnskab 2014 for Trafikselskabet Movia

Regnskab 2014 blev godkendt på Movias bestyrelsesmøde 26. februar 2015. Dette brev beskriver Movias regnskab 2014 for Lyngby-Taarbæk Kommune med fokus på faktorer, der har ændret i kommunens tilskudsbehov på busområdet i 2014.

Dette følgebrev indeholder:

- Kommunens regnskab og efterregulering fordelt på poster
- Udviklingen i Kommunens tilskudsbehov til busdrift i forhold til budget.
- Oversigt over yderligere materiale på Movias ekstranet

Det samlede regnskab, fremgår af publikationen "[Årsrapport 2014](#)" som I kan finde på Movias ekstranet. Se også om materiale på ekstranettet i slutningen af dette brev.

Tabel 1 viser Lyngby-Taarbæk Kommunens tilskudsbehov til forskellige ydelser som Movia leverer. Til sammenligning viser tabellen tilskudsbehovet i tidligere regnskaber, budget 2014 og efterregulering for 2014 til afregning i januar 2016.

Tabel 1 Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov fordelt på poster i perioden fra regnskab 2012 til regnskab 2014. Løbende priser.

(Tusinde kr.)	Lokale	Handicap	Flex-	Kommunale	Flextrafik, rute		Afdrag	Ydelse	
Lyngby-Taarbæk	busruter	kørsel	tur	ordninger	Bruger	Elev	driftslån	rejsekortlån	I alt
Regnskab 2012	30.963	2.180	0	75	1.773	2.128	123	735	37.976
Regnskab 2013	30.175	2.012	0	33	1.798	1.748	123	797	36.686
Budget 2014	29.603	2.154	0	55	1.858	1.680	0	842	36.191
Regnskab 2014	33.428	1.972	342	81	1.690	1.266	0	843	39.621
Faktureret 2014	-29.603	-2.080	-354	-82	-1.694	-1.268	0	-842	-35.923
Efterregulering 2014 ¹⁾	-3.825	108	12	1	4	2	0	-1	-3.698

Note1: En positiv efterregulering er en udbetaling fra Movia til Kommunen, mens en negativ efterregulering er en indbetaling fra kommunen til Movia. Det er den totale efterregulering, der afregnes i januar 2016.

For nærmere beskrivelse af de forskellige kørselsordninger under flextrafik, henvises til Movias hjemmeside.
<http://www.moviatrafik.dk/Flextrafik/Pages/flex.aspx>

I det følgende er udviklingen i tilskud til busdrift i kommunen beskrevet. For forklaringer til udviklingen for Flextrafik og ydelse rejsekortlån, henvises til [Årsrapport 2014](#)

Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov til busdrift

Tilskudsbehovet er forskellen mellem udgifter og indtægter. Tabel 2 viser effekten af væsentlige faktorerets betydning for udviklingen i Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov til busdrift fra budget 2014 til regnskab 2014.

**Tabel 2 Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskudsbehov til busdrift
- Specifikation af forskelle mellem budget 2014 og
regnskab 2014**

Lyngby-Taarbæk Kommune		(mio. kr.)
	Udgifter til busdrift i budget 2014 (udg.)	63,8
	Indtægter fra busdrift i budget 2014 (indt.)	-34,2
	Budget 2014 (tilsk.)	29,6
a	Forskel mellem realiseret og budgetteret prisindeks (udg.)	-1,2
b	Effekt af K-faktorer (udg.)	0,0
c	Effekt af opdateret pendlerdata (udg.)	0,2
d	Effekt af opdateret ekstrakørsel (udg.)	1,0
e	Effekt af ændrede rutespecifikke udgifter (udg.)	-1,1
f	Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer (udg.)	-1,1
g	Effekt af opdaterede passagertal (indt.)	6,0
h	Effekt af opdaterede indtægter pr. passager (indt.)	0,1
i	Regnskab 2014 (tilsk.)	33,4
j	Faktureret 2014 for busdrift (tilsk.)	-29,6
k	Efterregulering busdrift (tilsk.)	-3,8

	Samlet ændring i udgifter (a+b+c+d+e) (udg.)	-2,2
	Samlet ændring i indtægter (f+g) (indt.)	6,0
	Ændring i tilskudsbehov (tilsk.)	3,8

Note: En positiv efterregulering er en udbetaling fra Movia til Kommunen, mens en negativ efterregulering er en indbetaling fra kommunen til Movia. Det er den totale efterregulering, der afregnes i januar 2015.

Derudover betyder positive tal, øget tilskudsbehov, mens negative tal reducerer tilskudsbehovet i kommunen. Derfor betyder f.eks. negativt fortegn foran indtægter at indtægterne er steget.

Ad a) Forskel mellem realiseret og budgetteret prisindeks

Den realiserede indeksudvikling i 2014 er på et lavere niveau i forhold til indeksniveauet i budget 2014, som var fastsat ud fra Nationalbankens prognoser i april 2013. Det er hovedsageligt renten (-0,8 %-point), lønniveauet (-1,9%) og dieselpriserne (-2,5%), der har været på et lavere niveau. Samlet betyder dette, at operatørudgifterne, er afregnet til en lavere pris i forhold til forventet i budget 2014. Den realiserede besparelse for Lyngby-Taarbæk Kommune er 1,2 mio. kr.

Ad b) Effekt af opdaterede K-faktorer

K-faktorregulering er en justering af den afregnede timepris, i forhold til hvor store ophold der er i køreplanen, samt hvor meget af driften der ligger uden for normal arbejdstid. Hvis der er større eller mindre ophold, samt drift i eller uden for normal arbejdstid, reguleres timeprisen således op eller ned i forhold til udgangspunktet.

Ad c) Effekt af opdateret pendlerdata

Pendlingsmønsteret er et element i finansieringsmodellen, og har betydning for kommunens betaling af tværkommunale linjer. De opdaterede pendlerdata øger Lyngby-Taarbæk Kommunes tilskud med 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Ad d) Effekt af opdateret ekstrakørsel

Udgifterne til ekstrakørsel, blev i budgettet estimeret ud fra det historiske ekstrakørselsforbrug pr. linje på budgettidspunktet. De realiserede ekstrakørselsudgifter, er i regnskab 2014 1,0 mio. kr. højere i forhold til budgettet.

Ad e) Effekt af opdaterede rutespecifikke udgifter

Rutespecifikke udgifter er udgifter til fx chaufførlokaler og rejsekortafgifter, dvs. udgifter som ikke afregnes med operatørerne, men som er specifikke for de enkelte busruter eller grupper af busruter.

For Lyngby-Taarbæk Kommune betyder reduktionen i rutespecifikke udgifter at kommunens tilskudsbehov falder med 1,1 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Ad f) Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer

"Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer" består af en række forskellige ændringer i budgetforudsætningerne, herunder justerede køreplaner.

Udgiftsfaldet under "Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer", på 1,1 mio. kr., svarer til 1,7% af udgiftsniveauet for kommunens busdrift. Hovedårsagen til reduktionen, er at driftsomfanget er 2,1% lavere i forhold til budgettet – Den væsentligste årsag til reduktionen i driftsomfanget, er nedlæggelsen af shuttlebussen sommeren 2014.

For nærmere analyse af dette punkt, kan kommunen rette henvendelse til kontaktpersonerne, som fremgår sidst i følgebrevet.

Ad g og h) Effekt af ændringer i indtægter

I forhold til budgettet er:

- *Passagertallet* på kommunens andel af linjerne i kommunen 724.000 lavere, svarende til en reduktion på 17,4% i forhold til budget 2014.
- Indtægten pr. passager 0,2% højere end i budget 2014.

Samlet set er kommunens tilskudsbehov øget med 6,0 mio. kr. på baggrund af lavere indtægter end budgetteret.

De væsentligste årsager er at der på shuttlebussen, som er nedlagt, er 3,0 mio. kr. lavere indtægter end budgetteret, mens indtægterne på linje 150S er 1,6 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer.

For nærmere analyse af dette punkt, kan kommunen rette henvendelse til kontaktpersonerne, som fremgår sidst i følgebrevet.

Yderligere materiale på Movias ekstranet

På <http://ekstranet.moviatrafik.dk/KommuneWeb> → klik på "din kommune" kan I finde

- **Årsrapport 2014** (det samlede regnskab for Trafikselskabet Movia – inklusiv fordelingsregnskab 2014)
- **Regnskab 2014 – Følgebrev** (dette brev med kommunespecifikke uddybninger)
- **Regnskab 2014.xlsx** (det specificerede regnskab pr. buslinje i kommunen)
- Tidligere budget- og estimat versioner.

Spørgsmål eller lignende vedrørende Movias økonomi kan rettes til

Seniorkonsulent i økonomi Frank Sjøgreen Kyhnauv, tlf. 36 13 15 55,
e-mail fky@moviatrafik.dk

Controllert i økonomi Nikolaj Beer Eriksen, tlf. 36 13 17 57,
e-mail nbe@moviatrafik.dk

Lyngby-Taarbæk Kommunes kontaktperson i Movia Kari Ann Vestergaard, tlf. 36 13 17 76,
e-mail kav@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Frank Sjøgreen Kyhnauv
Seniorkonsulent