

Til Region Hovedstaden

Sagsnummer
Sag-296095
Movit-2837806

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

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

7. juli 2014

Region Hovedstaden - Følgebrev til budget 2015, 1. behandling for trafikskabet Movia

Dette brev beskriver Movias budgetforslag 2015 for Region Hovedstaden. Fokus er på ændringer i tilskudsbehovet til busdriften imellem budgetforslag 2015 og budget 2014.

Budgetforslag 2015 til 1. behandling blev godkendt af Movias bestyrelse 26. juni 2014. Movias princip om budgetstabilitet betyder, at budgettet ikke ændres imellem 1. og 2. behandling - medmindre der i dialog med de enkelte kommuner og regioner er aftalt specifikke driftsændringer.

Dette følgebrev indeholder:

1. Det samlede budget 2015, 1. behandling for regionen fordelt på poster
2. Region Hovedstadens tilskudsbehov til busdrift
3. Mulig "likviditetseffekt" fra udfasning af klippekort
4. Følsomhedsanalyse
5. Region Hovedstadens tilskudsbehov til patientbefordring
6. Region Hovedstadens tilskudsbehov til lokalbaner

Yderligere materiale på Movias ekstranet

På <http://ekstranet.mviatrafik.dk/KommuneWeb> → klik på "Region Hovedstaden" kan I finde

- [Budget 2015, 1. behandling](#) (det samlede budget for Trafikskabet Movia)
- **Budget 2015, 1. behandling – Følgebrev** (dette brev med regionsspecifikke uddybninger)
- **Budget 2015 1. beh.xlsx** (det specificerede budget pr. buslinje i regionen)
- **Estimat 2 2014.xlsx** (det specificerede budget pr. buslinje i regionen)
- Tidligere budget- og estimat versioner.

Tabel 1 viser Region Hovedstadens udgifter til forskellige ydelser som Movia leverer. Til sammenligning viser tabellen udgifter i tidligere regnskab, budget og forventet regnskab (estimat).

Tabel 1 Region Hovedstadens tilskudsbehov fordelt på poster i perioden fra regnskab 2013 til budget 2015, 1. behandling

(mio. kr.)	R2013	B2014	E2/2014 ¹⁾	B2015, 1. beh.	BO2016 ²⁾	BO2017 ²⁾	BO2018 ²⁾
Regionale busruter	93,1	96,9	103,1	99,2	98,2	95,9	94,6
Lokalbaner excl. Anlæg	111,3	111,8	113,1	114,5	113,8	112,6	111,4
Patientbefordring	27,2	26,3	28,2	28,2	28,3	28,3	28,4
Fællesudgifter	231,0	256,8	256,8	257,3	257,3	258,6	259,0
Finansielle poster	10,1	6,5	8,2	9,4	7,0	6,4	6,4
Finansiering i alt excl. anlæg	472,7	498,2	509,5	508,6	504,6	502,0	499,8
Anlæg lokalbaner	0,0	0,0	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finansiering i alt inkl. anlæg	472,7	498,2	516,5	508,6	504,6	502,0	499,8

Note1: Det øgede tilskud til busdrift i estimat 2, 2014 skyldes hovedsageligt opdaterede data for passagerernes rejselængder. I forhold til budget 2014, er rejselængderne kortere, hvilket giver lavere indtægt pr. passager.

Note2: Trafikselskabslovens ny finansieringsmodel træder i kraft i 2016. Da den konkrete udmøntning af de nye finansieringsmodel er i høring, er budgetoverslagsårene udarbejdet efter den eksisterende finansieringsmodel.

Fokus i de følgende afsnit er busdrift, patientbefordring og lokalbaner i budget 2015, 1. behandling, for Region Hovedstaden. Endelig beskrives udviklingen i fællesudgifter på overordnet niveau.

Beskrivelser af de generelle budgetforudsætninger, herunder fællesudgifter, fremgår af publikationen "[budget 2015, 1. behandling](#)", som kan findes på Movias [ekstranet](#)

Region Hovedstadens tilskudsbehov til busdrift

Tilskudsbehovet er forskellen mellem udgifter og indtægter. Tabel 2 viser de væsentlige faktorerets betydning for udviklingen i Region Hovedstadens tilskudsbehov til busdrift fra budget 2014 til budget 2015, 1. behandling.

Tabel 2 Region Hovedstadens tilskudsbehov til busdrift - Specifikation af forskelle fra budget 2014 til budget 2015, 1. behandling

Region Hovedstaden		(mio. kr.)
	Udgifter til busdrift i budget 2014 (udg.)	245,9
	Indtægter fra busdrift i budget 2014 (indt.)	-149,0
	Budget 2014 (tilsk.)	96,9
a	Effekt af opdaterede indeksprognoser (udg.)	0,1
b	Effekt af K-faktorer (udg.)	0,3
c	Effekt af udbud A11 (udg.)	-4,5
d	Effekt af opdateret pendlerdata (udg.)	0,0
e	Effekt af opdateret ekstrakørsel (udg.)	0,7
f	Effekt af opdaterede rutespecifikke udgifter (udg.)	0,8
g	Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer (udg.)	2,9
h	Effekt af opdaterede passagertal (indt.)	-6,9
i	Effekt af opdaterede indtægter pr. passager (indt.)	8,9
	Budget 2015 1. behandling (tilsk.)	99,2
	Samlet ændring i udgifter (a+b+c+d+e+f+g) (udg.)	0,4
	Samlet ændring i indtægter (h+i) (indt.)	2,0
	Ændring i tilskudsbehov (tilsk.)	2,4

Samlet set stiger tilskudsbehovet for Region Hovedstaden med 2,4 mio. kr. i budget 2015 i forhold til budget 2014. Ændringen er sammensat af faktorerne i tabel 2, som bliver beskrevet i det følgende.

Ad a) Effekt af opdaterede indeksprognoser

Til Budget 2015, 1. behandling er forventningerne til reguleringsindeksene opdateret på baggrund af prognoser fra Nationalbanken. På baggrund af disse prognoser forventes det at, dieselindekset bliver 3,6% lavere i budget 2015 end i budget 2014, mens løn og forbrugerpriser forventes at stige beskedent med henholdsvis 1,6% og 0,5%. Samlet øger indeksændringerne regionens tilskudsbehov med 0,1 mio. kr. i forhold til budget 2014.

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
- Hvor stor en andel af køreplantimerne der ligger i eller uden for normal arbejdstid.

For Region Hovedstaden betyder opdatering af K-faktorreguleringen at tilskudsbehovet forventes øget med 0,3 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Ad c) Effekt udbud A11

Fra december 2014 skifter en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A11. De nye kontrakter har generelt resulteret i bedre priser, hvilket påvirker det samlede budget 2015 positivt. Udbud A11 vedrører linjer i Storkøbenhavn og Nordsjælland, og dækker godt 480.000 timer og 140 busser, svarende til ca. 11% af busdriften i Movia.

Effekten af de nye kontraktpriser i tabel 2, er forskellen på de gamle kontraktpriser, og de nye priser i udbud A11.

De nye priser i udbud A11 er indarbejdet i budget 2015, og betyder at operatørudgifterne for Region Hovedstaden, falder med 4,5 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Ad d) Effekt af opdateret pendlerdata

Pendlingsmønstret indgår i beregningen af regionens andel af tilskuddet til tværregionale linjer.

Opdateringen af pendlerdata ændrer kun Region Hovedstadens tilskudsbehov marginalt i forhold til budget 2014.

Ad e) Effekt af opdateret ekstrakørsel

I budget 2015, 1. behandling er estimeret for ekstrakørsel, baseret på en fremskrivning af ekstrakørselsbehovet per linje frem til og med april 2014.

Udgifterne til Ekstrakørsel er i budget 2015 0,7 mio. kr. højere end i budget 2014. Årsagen er øgede udgifter til ekstrakørsel på linjerne 310R, 320R, 500S og 600S

Ad f) 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. I budget 2015 er der budgetteret med stigende rutespecifikke udgifter i forhold til budget 2014. Den primære årsag er øgede udgifter til rejsekort pga. øget brug af rejsekortet.

For Region Hovedstaden betyder stigningen i rutespecifikke udgifter, at regionens tilskudsbehov stiger med 0,8 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Ad g) Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer

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

Udgiftsstigningen under ” Effekt af driftsændringer samt øvrige ændringer”, på 2,9 mio. kr., svarer til 1,2% af udgiftsniveauet for regionens busdrift. Hovedårsagen til stigningen, er at der er ca. 2.150¹ timer mere busdrift i forhold til budget 2014 – svarende til 0,7% af driften.

Den øgede drift, skyldes hovedsageligt øget aftendrift på 300S, som er bestilt ved budgetforlig i efteråret 2013, og gennemført december 2013

Ad h og i) Effekt af ændringer i indtægter

Prognosen for udviklingen i antal passagerer og indtægter er baseret på data frem til og med marts 2014, samt effekter af indarbejdede ændringer i driften. I budget 2015, 1. behandling forventes²:

- Passagertallet³ på regionens andel af linjerne i regionen at blive 640.000 højere, svarende til en stigning på 4,6% i forhold til budget 2014.
- Indtægten pr. passager at være 5,7% lavere i forhold til budget 2014.

Samlet set forventes regionens tilskudsbehov at stige med 2,0 mio. kr. på baggrund af lavere passagerindtægter.

De flere passagerer, skyldes hovedsageligt fremgang i passagertallet på linje 300S, som også har øget drift i forhold til budget 2014, Men generelt er der passagerfremgang på regionens linjer.

Årsagen til den lavere indtægt pr. passager, er at der er indarbejdet nye data for passagerernes rejselængder på linjerne i budget 2015. De opdaterede målinger viser kortere rejselængder end i budget 2014, hvilket reducerer indtægt pr. passager.

Mulig ”likviditetseffekt” fra udfasning af klippekort i Takstområde Hovedstaden

Direktørsamarbejdet i hovedstaden (DSB, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen) har besluttet at indstille salget af klippekort i Hovedstadsområdet pr. 12. oktober 2014.

I forbindelse med udrulningen af rejsekortet i Takstområde Vest i 2011, oplevede Movia en midlertidig negativ likviditetseffekt på indtægterne, fordi kunder opbrugte deres lagre af klippekort, inden de i større omfang gik over til at anvende rejsekort. Da udgangspunktet er et andet kan erfaringerne fra Takstområde Vest dog ikke umiddelbart overføres til Takstområde

¹ Ved en sammenligning af antal timer i budget 2014 og budget 2015, fremkommer et fald på 150 timer. Men da en del af kontrakterne i udbud A11 overgår til at blive afregnet i køreplantimer i stedet for vogntimer, er der på den baggrund ca. 2300 timer, som ikke tælles med i budget 2015, da udligningsophold ikke medregnes i køreplantimer.

² Movia har i samarbejde med kommuner og regioner arbejdet med *Trafikplanen*, med mål om passagervækst i de forskellige geografiske områder. Denne vækst er ikke indarbejdet direkte – men indarbejdes i forbindelse med kommunernes/regionernes konkrete trafikbestillinger. Se nærmere om budgetforudsætningerne for passagerer og indtægter i det samlede [budget 2015, 1. behandling](#) på side 16 og frem.

³ Passagertallet er opgjort som kommunens ”økonomiske” andel af passagererne - dvs. de enkelte linjers samlede passagertal gange kommunens finansieringsandel af linjerne.

Hovedstaden, og i lighed med budget 2014 er der ikke indlagt en forventning om indtægtsnedgang i budget 2015.

Der er to hovedårsager til, at erfaringerne med likviditetseffekten fra Takstområde Vest ikke kan overføres til Takstområde Hovedstaden. For det første er Takstområde Vest og Hovedstaden forskellige med hensyn til demografi, geografi, tilgængelighed til salgssteder samt udvalget af klippekort. For det andet har borgerne i Hovedstadsområdet haft en længere tilvænningsstid end borgerne havde i Takstområde Vest før klippekortets ophør – ved udgangen af maj 2014 har ca. 20% af borgerne over 11 år i Hovedstaden brugt rejsekortet inden for de seneste tre måneder.

Budgettets følsomheder

For at illustrere variabiliteten i busdriftens udgifter og indtægter og dermed kvalificere regionens trafikbestilling har Movia beregnet følsomheden for de væsentligste generelle faktorer med betydning for størrelsen af regionens tilskudsbehov til busdrift. Tabel 4 viser således betydningen af ændringer i passagerindtægter, oliepriser og renteniveau for regionens tilskudsbehov.

Tabel 4 Busdrifts tilskudsbehovs følsomhed

Region Hovedstaden	(mio. kr.)
Diesel forbrugerpris 20% ¹⁾	7,7
Renteændring 1,0 procentpoint	3,1
Passagerændring 5 %	7,5

Note1: I 2008 steg forbrugerprisen på diesellole med 20% i årets første 6 måneder, for igen at falde med 50% fra juli til december 2008.

Patientbefordring

I budget 2015 forventes ca. 150.000 passagerer i Region Hovedstaden, hvilket er estimeret på baggrund af passagertallet fra februar 2013 til februar 2014. Der er dermed ca. 16.000 flere passagerer i forhold til budget 2014, hvor forventningen var 134.000. Stigningen i antal passagerer er hovedårsagen til tilskudsstigningen mellem budget 2014 og budget 2015, 1. behandling.

Region Hovedstaden tilskudsbehov til lokalbaner

**Tabel 5 Region Hovedstaden tilskudsbehov til lokalbaner
- Specifikation af forskelle mellem budget 2014 og budget 2015, 1. behandling**

	R2013	B2014	E2/2014	B2015	Vækst B2014 - B2015	
	----- Mio. passagerer-----					Pct.
Passagerer (mio.)	6,7	6,8	6,7	6,8	0,0	-0,3
	----- Mio. kr. -----					Pct.
Passagerindtægter	-108,3	-111,3	-109,3	-111,8	-0,6	0,5
Kontraktbetalinger	168,3	169,6	166,6	170,5	0,9	0,5
Drift infrastruktur	21,6	24,0	24,0	24,0	0,0	0,0
Tilbagebetaling radioinv.	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	0,0	0,0
Leasingudgifter	27,2	27,2	27,2	27,2	0,0	0,0
Rejsekortafgifter	0,5	1,5	1,0	3,0	1,5	100,7
Bonusbetalinger	3,6	2,7	5,3	3,2	0,5	19,4
Øvrige	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3	
Togdrift i alt	219,6	223,0	222,4	226,3	3,3	1,5
Tilskudsbehov excl. anlæg	111,3	111,8	113,1	114,5	2,7	2,4
Anlæg	0,0	0,0	7,0	0,0	0,0	
Tilskudsbehov inkl. anlæg	111,3	111,8	120,1	114,5	2,7	2,4

Region Hovedstaden

Tilskudsbehovet for togdriften i Region Hovedstaden stiger med 2,7 mio. kr. i forhold til budget 2014.

Passagertallet er estimeret til at være på niveau med budget 2014, mens indtægterne, hovedsageligt på baggrund af takststigningen forventes at stige 0,6 mio. kr.

Kontraktbetalingerne stiger med 0,9 mio. kr. svarende til 0,5%. Hovedårsagen er en stabil, men let stigende indeksudvikling.

Rejsekortafgifter stiger 1,5 mio. kr. i takt med at brugen af kortet forventes at stige.

Bonusbetalinger stiger på baggrund af højere forventning til Lokalbanen A/S' rettidighed, mens udgifter til "øvrige" stiger på baggrund af udgifter til billetudstyr.

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

Controller i økonomi Nikolaj Beer Eriksen, tlf. 36 13 17 57,

e-mail nbe@moviatrafik.dk

Region Hovedstadens kontaktpersoner i Movia:

Busdrift: Torsten Rasmussen, tlf. 36 13 16 40, e-mail tor@moviatrafik.dk

Lokalbaner: Tommy Frost, tlf. 36 13 16 00, e-mail tfr@moviatrafik.dk

Venlig hilsen

Frank Sjøgreen Kyhnauv

Seniorkonsulent