

Dokumentnummer
2071948

Bestyrelsen

Mødedato:
12. december 2025

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Meddelelser fra formanden
3. Meddelelser fra direktionen

Godkendelser

4. Godkendelse af budget 2026 2. behandling
5. Godkendelse af regnskabsregulativ og tilhørende bilag
6. Godkendelse af anvendt regnskabspraksis
7. Godkendelse af budgetoverførsler i omstillingspuljen og budgetoverførsler fra 2025 til 2026
8. Godkendelse af mandat til tiltrædelse af DOT's budget for 2026
9. Godkendelse af mandat til brug for ekstraordinær generalforsamling i Lokaltog A/S
10. Godkendelse af mandat til brug for ekstraordinær generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S
Bilaget er lukket af hensyn til Rejsekort & Rejseplan A/S' igangværende og kommende udbud.
11. Godkendelse af proces for Movias høringssvar vedr. ændring af trafikselskabsloven
12. Godkendelse af forsøg med Natbetjening med Flextrafik
13. Godkendelse af billetløsninger i Nærbus
14. Godkendelse af disposition for ESG-rapporten 2025 og reviderede målsætninger
15. Godkendelse af bestyrelsens årshjul
16. Godkendelse af betalingsfri buskørsel i Frederiksberg Kommune og i Slagelse Kommune
17. Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde 13. januar 2026

Orienteringer

18. Orientering om resultater af kundeanalysen
19. Orientering om Movias arbejde med risikovurdering af elbusser og elbiler
20. Orientering om kundeundersøgelsen i Movias flextrafik i 2025
21. Orientering om status på lokalbaneområdet
22. Orientering om trafikbestilling 2026
23. Evt.

Dokumentnummer
2086378

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december 2025

Godkendelse af budget 2026 2. behandling

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender:

- Budgetforslag 2026 til 2. behandling jf. bilag 1
- At der gives mandat til adm. direktør og formanden til at forlænge supplerende kredit på 100 mio. kr. fra 1. februar 2026
- At trafikbestillingsgrundlaget i bilag 2 danner grundlag for trafikbestilling 2027
- At der frem mod budgetforudsætningssagen til budget 2027 vil blive arbejdet med en opdeling af flextrafiks supportudgifter i administrationsudgifter og driftsudgifter
- At indarbejdelse af nye kildefordelte passagerindtægter pr. linje i det tidligere Takstområde Hovedstaden udskydes.

Sagsfremstilling:

Forslag til budget 2026 blev 1. behandlet på bestyrelsesmøde 27. juni 2025 og oversendt til 2. behandling. Budgetforslaget til 2. behandling er vedlagt som bilag 1.

Udvikling fra budget 2025 til budget 2026

Movias tilskudsbehov forventes i 2026 at stige med 46 mio. kr. svarende til 1 pct. i forhold til budget 2025. I faste priser svarer udviklingen til et fald på 2 pct.

Passagerindtægterne falder 7 pct. i forhold til budget 2025. Dette skyldes dels en forventning om 3 pct. færre passagerer, som følge af en generel tilbagegang i passagerudviklingen, samt til effekterne af såvel Sydhavnsmetro og Letbanen i Ring 3. Dertil kommer, at forventningen til indtægt pr. passagerer er 4 pct. lavere end i budget 2025. Hovedårsagen er en engangseffekt af at indestående på alle personlige rejsekort forventes anvendt på rejser eller udbetalt i 2026, hvilket reducerer indtægterne med 50 mio. kr. i forhold til budget 2025. Den lavere indtægt pr. passager skyldes endvidere, at passagererne anvender billigere rejsehjemmel, og at der er flere kombinerede rejser med flere transportformer.

Operatørudgifterne falder 2 pct. Hovedårsagerne til faldet i operatørudgifter er, at forventningen til særligt el-prisen er lavere end prognosen i Budget 2025, men også at prisen på diesel og renten forventes at være lavere. Hertil reduceres busoperatørudgifterne, da de kontrakter, som Movia har indgået i forbindelse med udbud A22, A23 og A23X, har været gunstige og betyder færre udgifter for kommuner og regioner. Der er i Budget 2026 0,1 pct. færre bustimer end i Budget 2025, hvilket er sammensat af færre timer i forbindelse med bustilpasningen til letbanen i Ring 3 og flere timer fra øvrige trafikbestillinger.

Likviditet og supplerende kassekredit

Movia har en kassekredit på 100 mio. kr. som en del af den generelle bankaftale. Desuden er der pt. en

supplerende kredit på 100 mio. kr. som udløber 1. februar 2026. I 2025 overgår dele af afregningen med DSB fra à conto afregninger til løbende afregninger baseret på kildefordeling. Der sker en parallel overgang fra gammelt rejsekort til nyt rejsekort, lukning af DOT Billetter app og andre ændringer i salget. Der er derfor ekstra stor usikkerhed vedr. likviditeten i 2026. Det indstilles derfor, at den supplerende kredit på 100 mio. kr. forlænges efter 1. februar 2026.

Udvikling fra budget 2026 1. behandling til budget 2026 2. behandling

I det følgende vil udviklingen i budgetforslag 2026 2. behandling blive sammenlignet med budget 2026 1. behandling, så de seneste opdateringer fremgår isoleret.

Budgetstabilitet mellem budgetforslag 2026 1. behandling og budgetforslag 2026 2. behandling

Ved 1. behandling af Budgetforslag 2026 blev det besluttet, at budgetforslaget for 2026 alene skulle opdateres, hvis passagerindtægter og omkostningsudviklingen samlet ændrede det forventede tilskudsbehov med en effekt på mere end 100 mio. kr. excl. flextrafik.

Da udviklingen er stabil, fastholdes budgetstabilitet mellem budgettets 1. og 2. behandling. I boks 1 i slutningen af dokumentet, er udvikling, som ikke er indarbejdet i budgettet pga. budgetstabilitet beskrevet nærmere.

Budgettet for flextrafik er opdateret med viden baseret på realiserede data til og med september 2025. For bus og bane er der alene indarbejdet kommuners og regioners trafikbestillinger samt rettelser på fx driftsomfanget på enkelte buslinjer eller kontraktuelle forhold, når de berørte kommuner og/eller regioner har godkendt dette.

Tabel 1. Udvikling i Budget 2026 fra 1. beh. til 2. beh. (mio. kr.)

	B2025	B2026 1. beh.	B2026 2. beh.	1. beh. - 2. beh. Δ	%
Bus					
Indtægter	-1.873	-1.739	-1.742	-2	0%
Operatørudgifter	3.527	3.396	3.406	9	0%
Supportudgifter	200	204	204	0	0%
Bus i alt	1.854	1.861	1.868	7	0%
Bane					
Indtægter	-250	-234	-234	0	0%
Operatørudgifter	629	667	668	1	0%
Supportudgifter	13	14	14	0	0%
Bane i alt	392	447	448	1	0%
Fællesudgifter					
Supportudgifter	354	366	366	0	0%
Pensioner	35	38	38	0	0%
Finansielle poster	23	4	4	0	0%
Fællesudgifter i alt	412	408	408	0	0%
Flextrafik					
Indtægter	-79	-79	-83	-4	5%
Operatørudgifter	797	785	779	-6	-1%
Supportudgifter	105	106	106	0	0%
Flextrafik i alt	823	812	803	-10	-1%
Tilskudsbehov	3.481	3.528	3.527	-1	0%

Bus

I forslag til budget 2026, 2. behandling er der på baggrund af kommuner og regioners bestillinger i efteråret 2025 indarbejdet 27.000 flere bustimer, svarende til en stigning på 0,7 pct. i forhold til 1. behandlingen af budgettet.

Bane

I budget 2026 er der indarbejdet en meromkostning på 1 mio. kr. vedrørende anskaffelse af nye batteritog i Region Sjælland.

Flextrafik

Der er kun marginale ændringer i flextrafik fra 1. til 2. behandling af budget 2026. Den væsentligste ændring er en stigning i indtægter på 4 mio. kr., som primært skyldes flere længere ture i flexhandicap og et højere passagertal i flextur.

Budgetoverslagsår 2027-2029

Udviklingen fra budget 2026 til budgetoverslagsår 2027 er nærmere beskrevet i bilag 2 Trafikbestillingsgrundlag 2027. Herunder er ændringerne kort oplistet.

Bus

- Helårseffekt af kommuner og regioners trafikbestilling 2026 i efteråret 2025 svarende til 30.000 flere køreplannimer
- Stigende indtægter pga. afsluttet udbetaling på personlige rejsekort

- Lavere priser i nye kontrakter i udbud A24 samt helårseffekt af udbud A23X
- Opdaterede indeksforventninger, som i 2026-priser samlet set kun påvirker udgiftsniveauet marginalt.
- Opdaterede passagerforventninger

Bane

- Øget drift på Østbanen, jf. Region Sjællands trafikbestilling
- Øgede udgifter til driftstilskud til vedligehold og infrastruktur
- Opdaterede indeks og passagerforventninger
- Øgede udgifter til indkøb af batteritog

Fra Budget 2026 til budgetoverslagsår 2027 er der en reduktion i tilskudsbehovet på 98 mio. kr. Udviklingen er sammensat af en reduktion i tilskudsbehov for bus på 143 mio. kr. Tilskudsbehovet til bane er 21 mio. kr. højere, fællesudgifter er 6 mio. kr. lavere og flextrafik stiger 29 mio. kr.

Supportudgifter i overslagsårene

Supportudgifter omfatter driftsunderstøttende aktiviteter som IT-systemer, salgssystemer, rejsekortudgifter, markedsføring, billetkontrol, kundecenter samt udgifter til DOT, Flexdanmark, løn og administration mv.

Bestyrelsen godkendte den 7. maj 2025 at der skulle gennemføres en justering af økonomimodellen fra og med 2027. Justeringen er udgiftsneutral og tager sigte på at bus- og banetrafikken og flextrafikken bidrager forholdsmæssigt. Effekten er indarbejdet i budgetoverslagsår 2027 i Budget 2026, 2. behandling. Flextrafiks andel af fællesomkostningerne øges i budgetoverslagsår 2027 og frem med 26,5 mio. kr.

Tabel 2 viser udviklingen i supportudgifter opdelt på bus og bane henholdsvis flextrafik.

Tabel 2. Supportudgifter, mio. kr.

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	B2025 - B2026	
							Δ	%
Bus og bane	562	567	584	552	551	470	17	3%
Flextrafik	96	105	106	142	142	142	1	1%
Supportudgifter i alt	658	672	690	694	693	612	18	3%

Supportudgifter Flextrafik

Udover ny økonomimodel er budgettet til flextrafik forhøjet med 9 mio. kr. til anskaffelse af nyt IT-system i perioden 2027-2031 som besluttet af bestyrelsen 31. oktober 2025 (lukket punkt).

Supportudgifter Bus og bane

Supportudgifter for bus og bane er i 2027 reduceret med 32 mio. kr. i forhold til budget 2026. Hovedårsagen til reduktionen, er som beskrevet, at 26,5 mio. kr. er omfordelt fra bus/bane til flextrafik. Hertil er der som element i den økonomisk politik 2025-2029 indarbejdet en besparelse på 1 mio. kr. årligt i 2026-2029. I 2027 reduceres budgetrammen med yderligere 4 mio. kr. svarende til at hele det ekstra afsatte budget til cybersikkerhed bortfalder som besluttet i forudsætninger for Budget 2026, 7. maj 2025. Movias udgifter relateret til cybersikkerhed finansieres herefter indenfor budgetrammen, herunder ved kompenserende besparelser fra 2027.

Den væsentligste besparelse i den økonomiske politik, som kommer på udgifterne til rejsekort, er indarbejdet med en yderligere besparelse i budgetoverslagsår 2029 med 81 mio. kr.

Boks 1: Udvikling mellem budgetforslag til 1. behandling og budgetforslag til 2. behandling, med økonomisk betydning for Movias økonomi, som ikke er indarbejdet i 2026 pga. aftalen om budgetstabilitet.

Prisudvikling operatørudgifter

Prognoserne for de prisindeks som regulerer operatørbetalingerne er meget stabile i forhold til prognoserne i budget 2026 1. behandling. Opdatering af budget ville have betydet en stigning i operatørudgifterne på 0,1 pct., svarende til 4 mio. kr.

Afdrag på rejsekortlån optaget 2011-2014

Finansielle poster består til og med 2026 primært af ydelser på rejsekortlån i Kommunekredit vedrørende det gamle rejsekortsystem. Movias lån er optaget i Kommunekredit og dækker dels Movias investering i aktier i Rejsekort og Rejseplan A/S og anlægsaktiver, dels ansvarlige lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S ifm. udvikling af rejsekortsystemet. Lånene skal afdrages endeligt i 2026 med 21 mio. kr., hvilket er 11 mio. kr. mere end det fremgår af budgettet.

Passagerindtægter

Siden udarbejdelsen af budget 2026 1. behandling, har passagerudviklingen været tæt på det forventede, dog med lidt flere passagerer i 3. kvartal 2025. Hvis passagerforventningerne var blevet opdateret i budget 2026 2. behandlingen, ville udviklingen betyde en forventning om 0,9 pct. flere passagerer, hvilket ville øge passagerindtægterne med ca. 15 mio. kr.

I bestyrelsessagen om budgetforudsætninger for budget 2027, som bestyrelsesbehandles i maj 2026, indstilles de budgetforudsætninger som danner grundlag for udarbejdelse af forslag til Budget 2027 1. behandling. Der er allerede nu punkter, som administrationen vil arbejde på frem mod budgetforudsætnings-sagen.

Boks 2: Punkter til afklaring til bestyrelsessagen om budgetforudsætninger for Budget 2027 i maj 2026.

Kildefordeling af passagerindtægter i tidligere Takstområde Hovedstaden.

7. maj 2025 besluttede bestyrelsen "At de hidtidige modeller for indtægtsfordelingen på linjeniveau bliver videreført i budget 2026. Effekten af kildefordeling af indtægter på linjeniveau indarbejdes i budgetoverslagsår 2027 i budget 2026 2. behandling." For at give administrationen tilstrækkelig mulighed for at kvalitetssikre, kontrollere og effektbregne det nye data, udskydes indarbejdelsen af kildefordelingen pr. linje.

I bestyrelsessagen om budgetforudsætninger for Budget 2027 i maj 2026, vil administrationen fremlægge en plan for indarbejdelsen af kildefordeling af indtægter på linjeniveau.

Opdatering af modellen, der finansierer Movias fællesomkostninger.

Der gennemføres fra 2027 en opdatering af modellen, der finansierer Movias fællesomkostninger. Justeringen er udgiftsneutral og sikrer, at bus- og banetrafikken og flextrafikken bidrager forholdsmæssigt. Effekten er indarbejdet i budgetoverslagsår 2027 i Budget 2026, 2. behandling. Hermed øges Flextrafiks andel af fællesomkostningerne i budgetoverslagsår 2027 og frem med 26,5 mio. kr. Arbejdet med fordeling af fællesomkostninger har vist, at der er behov for at arbejde videre med at opdele flextrafiks supportudgifter i hhv. administrations- og driftsudgifter svarende til den opdeling, der er på bus/bane området. Supportudgifter under flextrafik omfatter bl.a. drift af trafikstyringen, planlægningssystemet, callcenteret og kontrol med den udførte drift. Disse opgaver er tæt knyttet til driften og er ikke administration.

Økonomi:

Bestyrelsen besluttede ved 1. behandlingen af budget 2026 27. juni 2025, at kommunernes og regionernes tilskud til bus, bane og fællesudgifter i 2026 betales aconto hver måned som 1/12 af budgettet.

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent

Kommunikation:

Sagsdokument og bilag offentliggøres på Movias hjemmeside og tilgår kommuner og regioner. Specifikationer for hver enkelt kommune og region med tilskud fordelt på buslinjer, bane, supportudgifter og flextrafik offentliggøres på Movias FTP-server, og administrationerne i kommuner og regioner orienteres herom. Administrationen har inviteret trafikbestillere og økonomiansvarlige i kommuner og regioner til orientering om budget 2026 og budgetoverslagsår 2027 tirsdag 16. december 2025.

Bilag:

1. Budgetforslag 2026 2. behandling
2. Trafikbestillingsgrundlag 2027



Budget 2026, 2. behandling

Trafikselskabet Movia



Indholdsfortegnelse

1. Budget 2026, 2. behandling	4
1.1 Bus	5
1.2 Bane	7
1.3 Flextrafik	9
1.4 Supportudgifter	10
1.5 Pensioner og finansielle poster	12
1.6 Usikkerheder i budget 2026, 2. behandling	14
1.7 Likviditet	14
2. Budget for den enkelte kommune og region	16
2.1 Kommune- og regionsspecifikationer	19
3. Øvrige tabeller og figurer	28

Tabeloversigt

Tabel 1. Budgetoverblik, mio. kr.	4
Tabel 2. Bus Indtægter og operatørudgifter, mio. kr.	5
Tabel 3. Indtægtsændring på bus fra B2025 til B2026, mio. kr.	5
Tabel 4. Ændring i operatørudgifter på bus fra B2025 til B2026, mio. kr.	6
Tabel 5. Nøgletal for bus	7
Tabel 6. Bane indtægter og operatørudgifter, mio. kr.	7
Tabel 7. Indtægtsændring på bane fra B2025 til B2026, mio. kr.	7
Tabel 8. Ændring i operatørudgifter på bane - fra B2025 til B2026, mio. kr.	8
Tabel 9. Nøgletal for bane	9
Tabel 10. Flextrafik indtægter og operatørudgifter, mio. kr.	9
Tabel 11. Nøgletal for flextrafik	10
Tabel 12. Supportudgifter, mio. kr.	11
Tabel 13. Ændring i supportudgifter bus og bane, mio. kr.	11
Tabel 14. Ændringer i supportudgifter, flextrafik, mio. kr.	12
Tabel 15. Finansielle poster, mio. kr.	13
Tabel 16. Følsomhedsanalyse for udvalgte indeks	14
Tabel 17. Movias tilskudsbehov fra kommuner pr. ordning, 1.000 kr. ¹⁾	19
Tabel 18. Movias tilskudsbehov fra regioner pr. ordning, 1.000 kr. ¹⁾	26
Tabel 19. Movias tilskudsbehov fra virksomheder, 1.000 kr.	26
Tabel 20. Budgetoversigt samlet, mio. kr.	28
Tabel 21. Finansieringsoversigt, mio. kr.	29
Tabel 22. Flextrafik supportopkrævning pr. passager, kr.	30

1.

**Budget 2026,
2. behandling**



1. Budget 2026, 2. behandling

Movia varetager kollektiv transport for de 45 kommuner og 2 regioner på Sjælland og øerne. Movia udbyder transportopgaven til eksterne operatører og indgår forhandlede kontrakter med Lokaltog A/S.

Movia forventer at transportere 170 mio. passagerer fordelt på de 3 transportformer bus, bane og flextrafik i 2026. Flest passagerer – 156 mio. – transporteres i bus. Busdriften omfatter 4 mio. køreplan-timer fordelt på 1.098 busser. Banerne forventes at transportere 10 mio. passagerer og køre 174.000 køreplan-timer, mens der forventes 3,7 mio. passagerer i flextrafik.

Movias tilskudsbehov forventes i 2026 at stige med 46 mio. kr. svarende til 1,3 pct. i forhold til budget 2025. Korrigeres for prisudvikling svarer udviklingen til et fald på 2 pct.

Passagerindtægterne er 7 pct. lavere end til budget 2025. Årsagen til reduktionen i indtægter er dels en forventning om 3 pct. færre passagerer dels at forventningen til indtægt pr. passagerer er 4 pct. lavere end i budget 2025. En væsentlig del af faldet i indtægt pr. passager er en engangseffekt af at kundernes indestående på alle personlige rejsekort forventes anvendt på rejser eller udbetalt i 2026 i forbindelse med den planlagte udfasning af det gamle rejsekort. Dette reducerer indtægterne med 50 mio. kr. i forhold til budget 2025. I budget 2025 var der budgetteret en reduktion i indtægter pga. udfasning af det gamle rejsekort på 25 mio. kr. i 2025, mens der i budget 2026 er budgetteret med en reduktion på 75 mio. kr. Forskellen er et fald i indtægter på 50 mio. kr., som er fordelt med 41 mio. kr. for bus og 9 mio. kr. for bane. En mindre del af reduktionen i indtægt pr. passager skyldes at passagerne anvender billigere rejsehjemmel og at der er flere kombinerede rejser med flere transportformer.

Operatørudgifterne falder med 99 mio. kr. til 2026, herunder falder bus 121 mio. kr., bane stiger 39 mio. kr. og flex falder 18 mio. kr.

Tabel 1. Budgetoverblik, mio. kr.

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	B2025 - B2026	
							Δ	%
Indtægter	-2.143	-2.202	-2.058	-2.104	-2.114	-2.115	144	-7%
Operatørudgifter	4.795	4.952	4.853	4.805	4.822	4.826	-99	-2%
Supportudgifter	658	672	690	694	693	612	18	3%
Pensioner	34	35	38	38	39	39	3	7%
Finansielle poster	7	23	4	-5	-4	-3	-19	-82%
Anlæg	6	0	0	0	0	0	0	
Statskompensation	-2	0	0	0	0	0	0	
Tilskudsbehov i alt	3.354	3.481	3.527	3.428	3.435	3.359	46	1%

Budgettet for bus, bane og flextrafik er beskrevet i afsnittene 1.1, 1.2 og 1.3. I afsnit 1.4 og 1.5 er budgettet for Movias supportudgifter, pensioner og finansielle poster beskrevet.

I afsnit 1.6 beskrives usikkerheder i budgettet, mens Movias likviditetsforventninger fremgår af afsnit 1.7.

I kapitel 2 er Movias finansieringsbehov opdelt på de enkelte kommuner, regioner og virksomhedsfinansieret busdrift.

Medmindre andet er nævnt, er tal for perioden 2024 til 2026 vist i årets priser, mens budgetoverslagsårene er i 2026-priser. Udgifter vises med positive tal, mens indtægter vises med negative tal.

I tabellerne kan afrundinger medføre, at beløbene ikke summer til totalen.

1.1 Bus

Tabel 2. Bus Indtægter og operatørudgifter, mio. kr.

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	B2025 - B2026	
							Δ	%
Indtægter	-1.850	-1.873	-1.742	-1.775	-1.779	-1.779	132	-7%
Operatørudgifter	3.400	3.527	3.406	3.330	3.327	3.323	-121	-3%
Statskompensation	-2	0	0	0	0	0	0	
I alt	1.548	1.653	1.664	1.554	1.548	1.544	11	1%

Indtægter

Der forventes busindtægter på 1.742 mio. kr. i budget 2026, hvilket er 132 mio. kr. lavere end i budgettet for 2025. Indtægtsudviklingen er opdelt i del-effekter i tabel 3, hvorefter effekterne beskrives.

Tabel 3. Indtægtsændring på bus fra B2025 til B2026, mio. kr.

Indtægter i budget 2025	-1.873
Udmøntning af takststigningsloft på 1 pct.	-18
Fald i forudbetalt rejsehjemmel (fra 25 mio. kr. i B2025 til 66 mio. kr. i B2026)	41
3 pct. færre passagerer	51
3 pct. lavere indtægt pr. passager	58
Indtægter i budgetforslag 2026	-1.742

Anm.: Da indtægter har negativt fortegn, betyder negative tal en stigning i indtægter (dvs. et fald i tilskudsbehov).

- Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 1,0 pct. fra 2025 til 2026. Parterne i DOT budgetterer med fuld udmøntning, hvilket betyder, at indtægterne øges med 18 mio. kr. Takststigningen er sammensat af en forventet stigning på 2,1 pct. fra 2025 til 2026 i de prisindeks, som regulerer taksterne og en efterregulering på i alt -1,1 pct. for årene 2023, 2024 og 2025. Efterreguleringen er udtryk for, at prisudviklingen i samfundet har været lidt lavere end indregnet i takststigningen for 2025.
- Faldet i forudbetalt rejsehjemmel er en engangseffekt af at indestående på alle personlige rejsekort forventes anvendt på rejser eller udbetalt i 2026, jf. forklaringen side 4.
- På baggrund af passagerudviklingen fra 2. kvartal 2024 til 1. kvartal 2025, samt bustilpasningen til Sydhavnsmetroen og letbanen i Ring 3, og øvrige trafikbestillinger, forventes 3 pct. færre passagerer i forhold til budget 2025.
- Indtægt pr. passager er 3 pct. lavere end budget 2025, hvilket reducerer indtægterne 58 mio. kr. Niveauet er i faste priser som niveauet før covid-19 og skyldes relativt større brug af billigere rejsehjemmel som periodekort fremfor enkeltbilletter, ligesom andelen af kombinationsrejser, hvor passagererne skifter mellem bus og metro/tog, er steget, bl.a. som følge af metrosystemets udvikelse med Sydhavnsmetroen. Ved kombinationsrejser skal billetindtægten deles hvorved indtægten er lavere for Movia end ved en ren busrejse.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne for bus er bestemt af antal køreplantimer og antal busser pr. buslinje sammenholdt med priserne i de enkelte kontrakter. Hertil kommer faste udgifter pr. kontrakt og øvrige operatørudgifter til fx ekstrakørsel og operatørdrevet realtid mv.

I budget 2026 udgør operatørudgifterne 3.406 mio. kr., hvilket er en reduktion på 121 mio. kr. (-3 pct.) i forhold til budget 2025. Udviklingen er opdelt i del-effekter i tabel 4, hvorefter effekterne er forklaret.

Tabel 4. Ændring i operatørudgifter på bus fra B2025 til B2026, mio. kr.

Operatørudgifter budget 2025	3.527
Effekt af indeksudvikling	-59
Effekt af udvikling i antal bustimer	-11
Lavere kontraktudgifter ifm. nye udbud mv.	-45
Øvrig udvikling	-5
Operatørudgifter budget 2026	3.406

Anm.: Positivt fortegn betyder stigende udgifter, mens negativt fortegn betyder fald i udgifter.

- De prisindeks, som operatørerne afregnes efter, fremskrives med Trafikselskaberne i Danmarks prognosemodel, som baserer sig på prognoserne fra Økonomiministeriets Økonomisk redegørelse fra maj 2025 samt markedets forventning til prisen på diesel, el og gas i 2026 (futurepriser). Prognosen for prisindeks betyder en reduktion i udgifter på 59 mio. kr. svarende til 1,7 pct. Der budgetteres med højere lønomkostninger og lavere priser for især el, men også for diesel og rente i forhold til budget 2025.
- I budget 2026 er køreplanerne for 2025 tillagt effekten af kommuners og regioners trafikbestillinger, hvilket giver 4.000 færre timer og 15 færre driftsbusser i forhold til budget 2025. Det svarer til en reduktion på 11 mio. kr. eller 0,3 pct. Der er indarbejdet trafikbestillinger i forbindelse med tilpasningen til letbanen i Ring 3 og trafikbestillinger til og med oktober 2025.
- De kontrakter, som Movia har indgået i forbindelse med udbud A22, A23 og A23X, har været gunstige og giver færre udgifter for kommuner og regioner, hvilket giver en udgiftsreduktion på ca. 45 mio. kr. svarende til 1,3 pct.
- Øvrig udvikling på -5 mio. kr. eller -0,2 pct. er sammensat af flere faktorer, og skyldes blandt andet at Region Sjælland puljefinansierer en række driftsændringer i 2026. Puljefinansieringen er fra trukket operatørudgifterne.

Budgetoverslagsår 2027-2029

I budgetoverslagsårene har kommuner og regioners trafikbestilling helårseffekt fra 2027, hertil er der på indtægtssiden indarbejdet et fald i indtægter på 5 mio. kr., på grund af udbetaling af indestående på gamle rejsekort, hvilket er væsentligt mindre end i 2026, hvor det gamle rejsekort udfases, jf. uddybning ovenfor.

På udgiftssiden er det i overslagsårene indarbejdet at en række buslinjer skifter til nye kontrakter i udbud A24, ligesom udbud A23X har helårseffekt, hvilket reducerer operatørudgifterne.

Nøgletal bus

I tabel 5 vises udviklingen i driftsomfang og antal passagerer samt udvalgte nøgletal. I 2026 ses en reduktion i timer, busser og passagerer, hvilket både skyldes bustilpasningen til letbanen i Ring 3, samt øvrige trafikbestillinger. En væsentlig faktor for faldet i indtægt pr. passager er faldet i forudbetalt rejsehjemmel i 2026 i forbindelse med overgangen til nyt rejsekort, hvor kundernes indestående saldi på deres gamle rejsekort anvendes på rejser eller udbetales.

Tabel 5. Nøgletal for bus

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	<i>B2025 - B2026</i>	
							Δ	%
Passagerer, 1.000	150.289	160.744	156.376	156.541	156.509	156.490	-4.368	-3%
Busser	1.136	1.113	1.098	1.104	1.104	1.104	-15	-1%
Timer, 1.000*	4.061	4.001	3.997	4.052	4.046	4.044	-4	0%
Indtægt pr. passager kr.	-12,3	-11,7	-11,1	-11,3	-11,4	-11,4	1	-4%
Operatørudgift pr. passager kr.	22,6	21,9	21,8	21,3	21,3	21,2	0	-1%
Operatørudgift pr. time kr.	837	881	852	822	822	822	-29	-3%

Note: Fra 2027 registreres der timer på kommunebusser, hvilket øger antallet af timer fra BO2027 og frem med ca. 25.000 timer, hvilket er nærmere beskrevet i bilag 2 Trafikbestillingsgrundlag 2027. Den reelle stigning i timer fra 2026-2027 er derfor 30.000 timer.

1.2 Bane

Tabel 6. Bane indtægter og operatørudgifter, mio. kr.

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	<i>B2025 - B2026</i>	
							Δ	%
Indtægter	-220	-250	-234	-245	-252	-252	16	-6%
Operatørudgifter	605	629	668	702	721	729	39	6%
Anlæg	6	0	0	0	0	0	0	
I alt	391	379	434	457	469	476	55	15%

Indtægter

Der forventes indtægter på 234 mio. kr. i budget 2026, hvilket er 16 mio. kr. lavere end i budget 2025. Indtægtsudviklingen er opdelt i del-effekter i tabel 7, hvorefter effekterne beskrives

Tabel 7. Indtægtsændring på bane fra B2025 til B2026, mio. kr.

Indtægter i budget 2025	-250
Udmøntning af takststigningsloft på 1 pct.	-2
Fald i forudbetalt rejsehjemmel (fra 0 mio. kr. i B2025 til 9 mio. kr. i B2026)	9
2 pct. lavere indtægt pr. passager	5
Budgetteret passagerudvikling	4
Indtægter i budgetforslag 2025	-234

Anm.: Da indtægter har negativt fortegn, betyder negative tal en stigning i indtægter (dvs. et fald i tilskudsbehov).

- Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 1 pct. fra 2025 til 2026. Der er budgetteret med fuld udmøntning, hvilket øger indtægterne 2 mio. kr.
- Banes andel af reduktion af forudbetalte rejser udgør 9 mio. kr., jf. beskrivelse på side 4.
- Indtægt pr. passager er 2 pct. lavere end i budget 2025, hvilket reducerer indtægterne med 5 mio. kr. Årsagerne følger beskrivelsen under busdrift.

- I 2026 er passagerforventningen nedjusteret med 1,5 pct. passagerer i forhold til budget 2025, på trods af forventningen om flere passagerer som følge af den øgede trafikbestilling i Region Hovedstaden. Nedjusteringen skyldes, at passagergrundlaget i budget 2025 har været vurderet for højt. Den lavere forventning til passagertallet medfører en reduktion i indtægterne på 4 mio. kr.

Operatørudgifter

Udgifterne til lokalbaneoperatøren Lokaltog A/S forventes at stige med 39 mio. kr. fra budget 2025 til budget 2026, svarende til 6 pct. Operatørkontrakten med Lokaltog A/S reguleres med udviklingen i prisindeks for bl.a. diesel- og forbrugerpriser og løn, og for Region Hovedstadens vedkommende også renteudviklingen.

Den samlede stigning skyldes hovedsageligt tre forhold. Den forventede indeksudvikling medfører en stigning i udgifterne på ca. 10 mio. kr. En særskilt stigning på 18 mio. kr. skyldes den øgede dieselaftgift som følge af CO₂-afgiftsreformen, der ikke var med i budget 2025. Afgiftsændringen medfører højere brændstofomkostninger for Lokaltog A/S, hvilket afspejles i reguleringen af operatørudgifterne i budget 2026. Helårseffekten af Region Hovedstadens øgede trafikbestilling samt implementering af nye kontraktpriser pr. 1. januar 2026 er indarbejdet, hvilket samlet forventes at øge udgifterne med ca. 10 mio. kr. Endelig er der en meromkostning på 1 mio. kr. vedrørende anskaffelse af nye batteritog.

Tabel 8. Ændring i operatørudgifter på bane - fra B2025 til B2026, mio. kr.

Operatørudgifter budget 2025	629
Effekt af indeksudvikling	10
Øget kilometerafgift pga. dieselaftgift	18
Effekt af trafikbestillinger	10
Meromkostning vedrørende anskaffelse af nye batteritog	1
Operatørudgifter budgetforslag 2026	668

Budgetoverslagsår 2027-2029

I overslagsårene er der i 2027 og 2028 indarbejdet øget drift på grund af Region Sjællands trafikbestilling, og øget driftstilskud til vedligehold og infrastruktur i Region Sjælland samt øgede udgifter til indkøb af batteritog.

Nøgletal bane

Tabel 9. Nøgletal for bane

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	B2025 - B2026	
							Δ	%
Passagerer, 1.000	9.623	10.382	10.223	10.477	10.743	10.766	-159	-2%
Tog km, 1.000	8.076	8.670	8.932	9.118	9.440	9.457	263	3%
Timer, 1.000	158	171	174	180	186	186	3	2%
Indtægt pr. passager kr.	-22,8	-24,0	-22,8	-23,4	-23,4	-23,4	1	-5%
Operatørudgift pr. passager kr.	62,9	60,6	65,3	67,0	67,1	67,7	5	8%
Operatørudgift pr. togkm. kr.	75	73	75	77	76	77	2	3%

Indtægter pr. passager forventes at falde til 22,8 kr. i 2026 svarende til et fald på knap 5 pct. i forhold til budget 2025. En væsentlig faktor for faldet i indtægt pr. passager er faldet i forudbetalt rejsehjemmel i 2026 i forbindelse med overgangen til nyt rejsekort, hvor kundernes indestående saldi på deres gamle rejsekort anvendes på rejser eller udbetales.

Operatørudgiften pr. passager stiger med ca. 8 pct. i budget 2026 i forhold til Budget 2025, hvilket hovedsageligt skyldes øgede dieselaftgifter, men også at passagerforventningen er lavere end i budget 2025.

1.3 Flextrafik

Flextrafik omfatter seks kørselsordninger: flexrute, flexpatient, flexkommune, flexhandicap, flexkur og Plustur. Operatørudgifter fratrukket passagerindtægter forventes at falde med 3 pct. i budget 2026 i forhold til budget 2025. Det skyldes både et lidt lavere driftsomfang og lidt lavere omkostningsniveau. Det største fald i driftsomfang i forhold til budget 2025 vedrører patientbefordring i Region Hovedstaden, som fra 1. oktober 2025 selv varetager den siddende patientbefordring i den sydlige del af regionen. Der forventes 6 pct. færre passagerer i patientbefordringen i Region Sjælland.

Tabel 10. Flextrafik indtægter og operatørudgifter, mio. kr.

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	B2025 - B2026	
							Δ	%
Indtægter	-73	-79	-83	-83	-84	-84	-4	5%
Operatørudgifter, rute	290	298	297	290	289	289	0	0%
Operatørudgifter, variabel	499	500	482	483	485	486	-18	-4%
I alt	716	718	696	690	690	691	-22	-3%

Indtægter

Taksterne for flexhandicap og Plustur reguleres som Movias øvrige takster for den kollektive trafik. Taksterne for flexkur besluttet af den enkelte kommune. Indtægterne forventes uændret i 2026.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i flextrafikken forventes samlet 2 pct. lavere end budget 2025. Det stabile lave niveau er sikret ved den ændrede udbudsform pr. 1. marts 2024 og et stærkt fokus på optimering i den daglige drift. Udviklingen er forstærket efter udbuddet 1. marts 2025 og omkostningerne forventes fortsat på dette niveau.

Budgetoverslagsår 2027-2029

I budgetoverslagsår 2027-2029 forventes et stabilt passagertal og operatørudgifter.

Tabel 11. Nøgletal for flextrafik

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	B2025 - B2026	
							Δ	%
<u>Flextrafik, rute</u>								
Passagerer, 1.000	1.681	1.718	1.730	1.680	1.678	1.676	12	1%
Operatørudgift pr. passager kr.	173	173	172	172	172	172	-1	-1%
<u>Flextrafik, variabel</u>								
Passagerer, 1.000	2.050	2.045	1.987	1.993	1.999	2.004	-59	-3%
Operatørudgift pr. passager kr.	244	244	243	243	243	242	-2	-1%

Region Hovedstaden har fra 1. oktober 2025 valgt selv at udbyde den siddende patientbefordring i den sydlige del af regionen, hvilket alt andet lige vil betyde mindre effektiv kørsel for den kommunale kørsel i området. Der forventes dog samtidig øget kørsel på de kommunale ordninger, hvilket vil øge kørselseffektiviteten. Der forventes samlet et fald i operatørudgiften pr. passager i 2026 for den variable flextrafik på 1 procent.

1.4 Supportudgifter

Supportudgifter omfatter driftsunderstøttende aktiviteter som IT-systemer, salgssystemer, rejsekortudgifter, markedsføring, billetkontrol, kundecenter samt udgifter til DOT, Flexdanmark, løn og administration mv.

Tabel 12 viser udviklingen i supportudgifter opdelt på bus og bane henholdsvis flextrafik.

Tabel 12. Supportudgifter, mio. kr.

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	<i>B2025 - B2026</i>	
							Δ	%
Bus og bane	562	567	584	552	551	470	17	3%
Flextrafik	96	105	106	142	142	142	1	1%
Supportudgifter i alt	658	672	690	694	693	612	18	3%

Supportudgifter bus og bane

Tabel 13. Ændring i supportudgifter bus og bane, mio. kr.

Supportudgifter bus og bane, budget 2025	567
PL-fremskrivning	19
Økonomisk politik 2025-2029	-1
Cybersikkerhed – reduktion	-1
Supportudgifter bus og bane, budget 2026	584

Der er foretaget pris- og lønregulering med 3,3 pct. I Movias budget anvendes KL's prognose for pris- og lønfremskrivning blandt andet ved fremskrivning af supportudgifter. KL's skøn for 2026 fra marts 2025 var 3,4 pct. Hertil er forskellen mellem den i budget 2024 anvendte prognose fra KL's pris- og lønstigninger og det realiserede niveau i 2024 indarbejdet. Forskellen er opgjort til -0,1 pct.

Budgetoverslagsår 2027-2029, supportudgifter for bus og bane

Som element i økonomisk politik 2025-2029 er indarbejdet en besparelse på 1 mio. kr. årligt i 2026-2029.

I Budget 2025 var der indarbejdet besparelser på rejsekortudgifter i 2027 og 2028. Pga. usikkerhed om hvornår besparelserne realiseres er der i Budget 2026 i stedet indarbejdet en besparelse på 81 mio. kr. i budgetoverslagsår 2029.

Movia skal i perioden 2025-2028 realisere yderligere besparelser på i alt 24 mio. kr. Disse besparelser indarbejdes ikke i budgettet, men realiseres løbende for at give fleksibilitet i udmøntningen.

Bestyrelsen godkendte i marts 2023 igangsættelse af den første af tre bølger til styrkelse af Movias cybersikkerhed. Budgetrammen blev udvidet med ekstraudgifterne. Der er i budgetrammen for 2026, som besluttet i Budget 2025, indarbejdet en reduktion på 0,8 mio. kr., og der er indarbejdet en yderligere reduktion i budgetrammen på 4,3 mio. kr. i 2027 svarende til at det ekstra afsatte budget til cybersikkerhed bortfalder. Movias udgifter relateret til cybersikkerhed finansieres herefter indenfor budgetrammen, herunder ved kompenserende besparelser fra 2027.

Fra 2027 ændres modellen for fordeling af Movias supportudgifter mellem bus/bane og flextrafik – se også nedenfor under flextrafik. Ændringen betyder, at kommuner/regioner med større andel af bus/bane ift. andelen af flextrafik kommer til at få en besparelse og vice versa. Ændringerne er dog relativt små set i forhold til ejernes samlede udgifter til Movia. Ændringerne er indarbejdet i BO år 2027.

*Supportudgifter flextrafik***Tabel 14. Ændringer i supportudgifter, flextrafik, mio. kr.**

Supportudgifter flextrafik, budget 2025	105,4
PL-fremskrivning	3,5
Engangsomkostninger til contactcenter i FlexDanmark i 2025	-1,3
Etablering af trafikstyring i Movia i 2025	-1,0
Supportudgifter flextrafik, budgetforslag 2026	106,5

En stor del af flextrafiks trafikstyring blev 1. oktober 2025 flyttet fra Nordjyllands Trafikselskab (NT) til Movia. Engangsudgifter til drift og etablering i 2025 bortfalder i budget 2026.

Supportudgifter pr. passager varierer mellem de forskellige ordninger i flextrafik. Oprævning af supportudgifter til flextrafik sker via månedlige afregninger til kommuner/regioner. I tabel 22 er vist den budgetterede oprævning af supportudgifter opdelt pr. ordning.

Budgetoverslagsår 2027-2029, supportudgifter flextrafik

Der gennemføres fra 2027 en opdatering af modellen, der finansierer Movias fællesomkostninger. Justeringen er udgiftsneutral og sikrer, at bus- og banetrafikken og flextrafikken bidrager forholdsmæssigt. Effekten er indarbejdet i budgetoverslagsår 2027 i Budget 2026, 2. behandling. Hermed øges flextrafiks andel af fællesomkostningerne i budgetoverslagsår 2027 og frem med 26,5 mio. kr.

Bestyrelsen har 31. oktober 2025 besluttet, at budgettet til flextrafik forhøjes med 9 mio. kr. i perioden 2027-2031 til medfinansiering af nyt IT-system.

1.5 Pensioner og finansielle poster

Pensioner

Pensioner omfatter udbetalinger fra Movia og lokalbanerne til tjenestemænd, der er gået på pension efter 1. januar 2007 samt udbetaling af arbejdsskadeerstatninger. Budgettet for 2026 forventes 2,5 mio. kr. højere end Budget 2025, hvilket skyldes forventninger til reguleringer af tjenestemandspensioner samt forventning om flere pensionerede tjenestemænd. Udviklingen i udgiften til pensioner afhænger af de ansatte tjenestemænds pensioneringstidspunkt, levealder mv. og er derfor forbundet med nogen usikkerhed.

*Finansielle poster***Tabel 15. Finansielle poster, mio. kr.**

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	<i>B2025 - B2026</i>	
							Δ	%
Afdrag rejsekortlån (2011-2014)	22	24	10	0	0	0	-14	-58%
Renter rejsekortlån	1	1	-2	-2	-1	0	-3	-300%
Renteindtægter fra SKAT	-15	-2	-3	-3	-3	-3	-1	50%
Øvrige renter og gebyrer	0	1	-1	1	1	1	-2	-200%
Finansielle poster i alt	7	23	4	-5	-4	-3	-19	-82%

Rejsekortlån optaget 2011-2014

Finansielle poster består til og med 2026 primært af ydelser på rejsekortlån i Kommunekredit vedrørende det gamle rejsekortsystem. Movias lån er optaget i Kommunekredit og dækker dels Movias investering i aktier i Rejsekort og Rejseplan A/S og anlægsaktiver, dels ansvarlige lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S ifm. udvikling af rejsekortsystemet.

Rejsekortlån optaget 2023 og senere

Fra 2023 er optaget lån til to forskellige finansieringsformål.

Ansvarlige lån til Rejsekort og Rejseplan A/S og tilsvarende lån optaget i Kommunekredit konteres i balancen. Afdrag på disse lån påvirker derfor ikke driftsbudgettet. Renteudgifter på disse lån optaget i Kommunekredit modsvares af renteindtægter fra de ansvarlige lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S.

Der er desuden i 2025 optaget lån til finansiering af Movias investering i nyt rejsekort-udstyr til busser og på perroner (Basiskort). Lån til basiskort forventes indfriet i 2028. Afdrag på lån til basiskort udgiftsføres som supportudgifter inden for rammen af den økonomiske politik. Der forventes renteudgifter til rejsekortlån under de finansielle poster frem til 2028.

Renteindtægter fra SKAT vedrører tilbagebetalte rykkergebyrer på fordringer, som er overdraget til inddrivelse via SKAT. Dette er hovedsageligt kontrolafgifter. I 2024 omfattede posten også renteindtægten på kontrolafgifter. Denne post er flyttet fra finansielle poster til indtægter.

Øvrige renter og gebyrer er primært renter på likvide bankkonti.

1.6 Usikkerheder i budget 2026, 2. behandling

Udsving i pris- og passagerudviklingen i 2026 forventes mindre end de seneste år, hvor der har været store uventede bevægelser i inflation, passagertal og indtægter efter covid hhv. forsyningskrise. Den verdenspolitiske situation medfører dog fortsat usikkerhed.

I nedenstående følsomhedsanalyse fremgår effekten af ændringer i udvalgte indeks på Movias samlede kontraktbetalinger. For den enkelte kommune og region vil den procentuelle udvikling i operatørudgifterne kunne afvige fra den samlede udvikling i Movia, da det på kommune- og regionsniveau også vil være afhængigt af sammensætningen af drivmiddel på de enkelte buslinjer.

Forudbetalt rejsehjemmel

På det gamle rejsekort har passagererne en E-pung, hvorfor passagererne har forudbetalt en del af deres rejser. Når passagererne gradvist overgår til nyt rejsekort, vil der ikke være forudbetaling, hvorfor der i indfasningsperioden af nyt rejsekort vil være et fald i forudbetalt rejsehjemmel og dermed også et fald i Movias indtægter. Movia har indregnet et skøn for faldet i forudbetalt rejsehjemmel på 5 mio. kr. i 2025, 75 mio. kr. i 2026, og 5 mio. kr. i 2027, men der er usikkerhed om, i hvilket omfang og hvornår passagererne vil bruge forudbetalt rejsehjemmel i stedet for at købe nye billetter.

Tabel 16. Følsomhedsanalyse for udvalgte indeks

	Ændring	Effekt (Mio. kr.)
Diesel, forbrugerpris	20%	73
Elpris, nettoforbrugerpris	20%	17
Løn	1%	25
Rente	1 procentpoint	37
Passagertal/indtægter	5%	104

Anm.: Analysen indeholder alle 3 forretningsområder (bus, bane, flextrafik)

1.7 Likviditet

Movia har en kassekredit på 100 mio. kr. som en del af den generelle bankaftale. Desuden er der en midlertidig supplerende kredit på 100 mio. kr. I 2025 overgår dele af afregningen med DSB fra a conto afregninger til løbende afregninger baseret på kildefordeling. Der sker samtidig og fortsættende ind i 2026 ændringer i forbindelse med overgang fra gammelt rejsekort til nyt rejsekort, lukning af DOT Billetter app og andre ændringer i salget. Der er derfor ekstra stor usikkerhed på likviditeten i 2026.

2.

Budget for den enkelte kommune og region



2. Budget for den enkelte kommune og region

I de følgende tabeller med budget for den enkelte kommune og region fremgår finansieringsbehovet opdelt på bus, bane, fællesudgifter og flextrafikordningerne. Tabel 17 og tabel 18 viser kommuner og regioners budgetterede tilskud. Dvs. nettoomkostninger fratrukket regulering af forsyningstilskud i regnskab 2024. Opdelingen følger finansieringsmodellen, som den er beskrevet i Movias vedtægter. Opdelingen af budgettet iht. finansieringsmodellen er vist tabel 21. Her er supportudgifter opdelt på henholdsvis bus, bane, flextrafik og fællesudgifter for at sikre korrekt fordeling af fællesudgifter på de individuelle kommuner og regioner.

I budget 2026 er der indarbejdet følgende trafikbestillinger. Sammen med helårseffekt i 2026 af trafikbestilling 2025, er busdriften i forhold til budget 2025 reduceret med 4.000 timer, svarende til -0,1 pct.:

Bustilpasning til Hovedstadens Letbane

Fra 2. søndag i december 2025 vil bustilpasningen i forbindelse med åbningen af Hovedstadens Letbane træde i kraft. Ændringerne er indarbejdet i budget 2026. Linje 300S, 180 og 181 nedlægges, da de kører på den strækning, som Letbanen overtager. Den øvrige bustilpasning til Letbanen, som omfatter ændringer af mange linjer i geografisk nærhed til Letbanen giver øget busdrift samlet set. På letbanens nordlige strækning, hvor letbanen først åbner i løbet af 2026, vil Hovedstadens letbane dække tilskudsbehovet til busdrift på den strækning indtil letbanens fulde åbning.

I **Gladsaxe Kommune** er den kommunale del af linje 200S mellem Gladsaxe Trafikplads til Buddinge station forlænget indtil letbanens åbning

I **Frederiksberg Kommune** får linje 71-74 øget lørdagsdrift fra sommeren 2025, og linjerne er fra 2026 uden passagerbetaling. Fra sommeren 2026 kører Linje 12 ikke i Frederiksberg Kommune, men får mere drift i **Københavns Kommune**.

I **Københavns Kommune** ændres ruteføringen for linje 171 fra december 2026, så den ikke kører i Københavns Kommune, men får øget frekvens i **Gentofte Kommune**. Samtidig får linje 172 ny ruteføring og øget frekvens i Københavns- og Gentofte Kommuner. I **Gentofte-** og **Lyngby-Taarbæk Kommuner** får linje 179 øget frekvens fra sommeren 2026.

I **Ballerup Kommune** er linje 834 forlænget og uden passagerbetaling fra december 2026, samtidig nedlægges linje 835. Hertil overtager Ballerup Kommune betalingen for den virksomhedsfinansierede del af linje 158. Linje 156 får øget drift om aftenen, og Ballerup Kommune indgår fra 2026 i finansieringen af linje 153, sammen med **Furesø Kommune**.

I **Glostrup Kommune** får linje 847 øget drift fra sommeren 2026.

I **Høje-Taastrup Kommune** oprettes servicebus 850 fra sommeren 2026

I **Frederikssund Kommune** er linje 313, 315, 316 og 318 omlagt i tre måneder i 2026

I **Gribskov Kommune** viderefører kommunen den tidligere regionalt finansierede natdrift på linje 360R fra 2026.

I **Hørsholm og Fredensborg Kommuner** overgår linje 386 fra flextrafik-drift til kørsel med almindelig bus fra sommeren 2025, og forlænges til Rungsted Kyst St. Fra sommeren 2026 er der desuden bestilt øget drift.

I **Helsingør, Hørsholm og Fredensborg Kommuner** opgraderes linje 353 til linje 355R fra december 2026.

I **Helsingør Kommune** oprettes en ny linje 341 fra sommeren 2026

I **Hillerød Kommune** får linje 301 og 302 øget drift fra sommeren 2025. Den virksomhedsfinansierede linje 60E finansieres fra 2026 af **Hillerød Kommune** og **Region Hovedstaden**, indtil linjen fra februar 2027 bliver finansieret af **Hillerød Kommune** alene.

I **Roskilde Kommune** får linje 201A og 202A natdrift og forstærket lørdagsdrift fra sommeren 2025, og fra sommeren 2026 får linje 202A øget drift til Musicon.

I **Kalundborg Kommune** får linjerne 511-554 supplerende morgenkørsel fra sommeren 2025, og fra sommeren 2026 forlænges linje 553 til Røsnæs Naturskole

I **Sorø Kommune** overgår linje 481-488 samt 499 til kommunebusdrift fra februar 2026. Hertil fjernes enkelte ture på linje 421 og 425, mens linje 570 får en ekstra dobbelttur fra december 2025. Endelig indgår Sorø Kommune i medfinansiering af linje 420 fra sommeren 2026.

I **Næstved Kommune** bliver linje 601A forlænget fra sommeren 2026, mens linje 602 får ændret rute-føring. Samtidig nedlægges linje 603, 604, 605, 607, 608 og 611, og linje 640 omlægges. I **Næstved- og Slagelse kommuner** rettes linje 615 ud og får en ekstra aftentur

I **Slagelse Kommune** åbnes en sommerbus 909 ml. Slagelse St. og Trelleborg. Linjen er gratis for passagerer. Fra sommeren 2026 får linje 431, 907 og 908 øget drift. Hertil har Rød Fribus fået øget drift fra 2026

I **Holbæk Kommune** får linje 501 øge drift fra december 2025, hertil overgår linje 513 til kommunebus. Linje 504 får øget antal afgang midt på dagen og om aftenen fra sommeren 2026, og linje 530 får øget aftendrift.

I **Vordingborg Kommune** øges driften på linje 664 fra sommeren 2026, Linje 667 bliver ny sommerbus fra april 2026, og omlægges ved Mønshallerne, og linje 669 får timesdrift. Endelig starter puljefinansierede Nærbus Vestmøn fra sommeren 2026

I **Region Sjælland** bliver linje 240 og 680 opgraderet til R linjer fra sommeren 2025. Hertil oprettes linje 911 i Slagelse og 668 som Flexbus i Vordingborg fra sommeren 2025 i 2-årige puljeprosjekter. Linje 420 omlægges fra sommeren 2026 via Dianalund, og forlænges til Slagelse. Linje 460R og 540 får øget drift fra sommeren 2026. Natbusser for Østbanen, linje 970N, 971N og 973N oprettes fra sommeren 2026 til sommeren 2027. Natbus for Odsherredbanen, linje 951N oprettes fra sommeren 2026. De ovenstående ændringer i Region Sjælland, er finansieret med puljefinansiering.

I øvrige de kommuner og region, er der ikke foretaget ændret trafikbestilling, eller kun foretaget mindre justeringer af driften

Trafikbestillinger vedr. flextrafik

Takster beskrevet i nedenstående afsnit er i 2025 prisniveau.

Region Hovedstaden har fra 1. oktober 2025 valgt at hjemtage den siddende patientbefordring i den sydlige del af regionen.

I **Egedal** kommune er kørsel til genoptræning fra 1. oktober 2025 flyttet fra flexrute til flexkommune

Fredensborg kommune har fra januar 2025 forhøjet taksten i flextur fra 45 til 78 kr.

Frederikssund kommune har fra januar 2025 forhøjet taksten i flextur fra 45 til 62 kr.

I **Furesø** kommune er al visiteret kørsel fra 1. januar 2026 flyttet til Movia på ordningerne flexkommune og flexrute.

Gentofte kommune har fra januar 2025 indført flextur.

I **Helsingør** kommune er kørsel til genoptræning flyttet til hhv. flexkommune og flexrute fra 1. oktober 2025. Fra oktober 2026 hjemtager kommunen skolekørsel.

I **Herlev** kommune er en del af den visiterede kørsel flyttet til Movias flexkommune og flexrute fra 1. januar 2026.

Ringsted kommune har fra januar 2025 forhøjet taksten i flextur fra 30 til 47 kr.

Roskilde kommune har fra januar 2026 reduceret taksten i flextur fra 78 til 62 kr.

Slagelse kommune har fra januar 2026 reduceret taksten i flextur fra 78/47 til 62/31 kr.

I **Vallensbæk** kommune er en del af den visiterede kørsel flyttet til Movias flexkommune og flexrute fra 1. januar 2026.

Vordingborg kommune har fra januar 2026 reduceret taksten i flextur fra 62 til 47 kr.

2.1 Kommune- og regionsspecifikationer

Tabel 17. Movias tilskudsbehov fra kommuner pr. ordning, 1.000 kr.¹⁾

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
København								
R2024	339.900	54.846	0	0	39.756	13.763	22.390	470.656
B2025	377.170	58.589	0	0	39.348	14.575	23.093	512.776
B2026	393.208	58.932	0	0	40.302	13.119	21.789	527.350
BO2027	364.596	57.748	0	0	44.985	13.941	21.921	503.191
BO2028	364.927	56.960	0	0	45.691	13.932	21.922	503.431
BO2029	350.474	51.394	0	0	46.313	13.923	21.922	484.026
Frederiksberg								
R2024	47.577	8.522	0	0	8.321	31	2.843	67.293
B2025	47.354	8.778	0	0	8.441	5	2.863	67.441
B2026	54.166	8.625	0	0	8.993	81	2.661	74.528
BO2027	49.669	8.340	0	0	10.232	84	2.672	70.998
BO2028	49.833	8.226	0	0	10.621	84	2.672	71.436
BO2029	48.235	7.422	0	0	11.009	84	2.672	69.423
Albertslund								
R2024	9.594	1.598	0	0	2.263	4.444	6.145	24.044
B2025	10.842	1.765	0	0	2.253	4.572	6.174	25.606
B2026	10.066	1.710	0	0	2.531	5.578	6.083	25.967
BO2027	9.368	1.673	0	0	2.771	5.857	6.275	25.944
BO2028	9.402	1.650	0	0	2.768	5.854	6.427	26.101
BO2029	9.069	1.489	0	0	2.765	5.851	6.579	25.753
Ballerup								
R2024	27.909	2.583	859	0	5.171	2.111	12.071	50.705
B2025	29.525	2.947	1.050	49	4.566	2.035	12.740	52.912
B2026	31.780	3.177	786	0	5.181	2.532	12.254	55.710
BO2027	29.212	3.147	902	0	5.701	2.692	12.333	53.988
BO2028	29.255	3.104	901	0	5.693	2.690	12.334	53.978
BO2029	28.793	2.801	900	0	5.687	2.689	12.334	53.203
Brøndby								
R2024	15.479	2.124	1.077	0	3.319	1.064	9.362	32.425
B2025	15.859	2.416	1.159	0	2.950	1.052	9.980	33.417
B2026	17.811	2.553	1.195	0	3.097	1.101	9.592	35.349
BO2027	17.016	2.498	1.352	0	3.397	1.179	9.562	35.005
BO2028	17.054	2.464	1.350	0	3.393	1.178	9.514	34.953
BO2029	16.664	2.223	1.348	0	3.389	1.178	9.490	34.292
Dragør								
R2024	6.094	829	95	0	1.028	818	750	9.614
B2025	6.602	909	113	0	942	1.298	769	10.632
B2026	6.457	906	84	0	1.104	6	409	8.966
BO2027	6.127	886	96	0	1.207	6	411	8.734
BO2028	6.144	874	90	0	1.206	6	411	8.732
BO2029	5.979	789	85	0	1.204	6	411	8.474

1) R2024 er inkl. statskompensation

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Gentofte								
R2024	42.104	5.282	0	0	6.955	58	5.435	59.833
B2025	43.566	5.655	92	0	7.268	47	5.845	62.473
B2026	40.770	5.700	131	0	6.929	245	5.773	59.549
BO2027	42.661	6.142	176	0	7.685	261	5.802	62.726
BO2028	42.746	6.058	175	0	7.764	260	5.802	62.806
BO2029	41.859	5.466	175	0	7.828	260	5.802	61.390
Gladsaxe								
R2024	33.429	5.191	2.217	2	5.408	95	10.974	57.316
B2025	34.128	5.669	2.243	2	5.813	31	11.231	59.117
B2026	33.943	5.628	2.295	2	4.789	253	10.059	56.970
BO2027	31.215	5.333	2.595	2	5.037	281	9.801	54.264
BO2028	31.314	5.260	2.591	2	4.820	291	9.491	53.769
BO2029	30.338	4.746	2.587	2	4.605	297	9.181	51.756
Glostrup								
R2024	12.880	1.805	0	0	1.856	1.310	5.752	23.604
B2025	13.331	1.943	0	0	1.794	1.239	6.741	25.048
B2026	12.570	2.035	0	0	1.917	1.494	6.248	24.264
BO2027	11.848	1.998	0	0	2.134	1.584	6.287	23.851
BO2028	11.883	1.971	0	0	2.144	1.583	6.287	23.868
BO2029	11.535	1.778	0	0	2.149	1.582	6.287	23.332
Herlev								
R2024	16.404	2.323	0	0	2.415	42	4.184	25.368
B2025	17.952	2.568	0	0	2.062	62	4.704	27.347
B2026	19.644	2.690	0	0	2.225	2.332	7.050	33.942
BO2027	15.472	2.632	0	0	2.455	2.431	7.087	30.077
BO2028	15.513	2.596	0	0	2.452	2.430	7.087	30.078
BO2029	15.094	2.342	0	0	2.449	2.429	7.087	29.402
Hvidovre								
R2024	25.047	4.208	0	0	4.388	1.106	8.439	43.188
B2025	26.550	4.681	0	0	4.137	1.215	8.589	45.172
B2026	27.461	4.750	0	0	4.158	1.126	8.929	46.424
BO2027	25.828	4.648	0	0	4.585	1.223	8.594	44.878
BO2028	25.913	4.584	0	0	4.579	1.223	8.284	44.583
BO2029	25.073	4.136	0	0	4.573	1.223	8.037	43.042
Høje-Taastrup								
R2024	19.429	2.599	765	0	4.085	89	8.106	35.073
B2025	20.359	2.875	905	0	3.881	56	7.810	35.886
B2026	22.668	2.993	901	0	4.605	384	6.980	38.530
BO2027	22.187	2.994	1.027	0	5.038	397	7.003	38.646
BO2028	22.251	2.953	1.026	0	5.032	397	7.003	38.661
BO2029	21.617	2.664	1.024	0	5.026	396	7.003	37.731
Ishøj								
R2024	5.086	514	220	0	1.899	9	3.746	11.474
B2025	6.090	680	209	0	1.863	18	3.983	12.843
B2026	7.526	811	178	0	2.039	301	2.530	13.385
BO2027	7.260	794	200	0	2.183	312	2.543	13.293
BO2028	7.271	783	200	0	2.171	312	2.544	13.281
BO2029	7.150	707	199	0	2.163	312	2.544	13.074

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Egedal								
R2024	20.530	1.943	626	14	2.777	372	13.632	39.894
B2025	21.429	2.136	667	12	3.057	314	15.048	42.663
B2026	21.459	2.136	602	12	2.875	3.211	11.169	41.465
BO2027	18.863	2.126	687	13	3.288	3.405	11.250	39.633
BO2028	18.890	2.097	686	13	3.448	3.403	11.251	39.787
BO2029	18.596	1.892	685	13	3.608	3.401	11.251	39.446
Lyngby-Taarbæk								
R2024	31.611	3.490	690	0	3.675	34	3.436	42.936
B2025	34.477	3.820	755	0	4.057	29	3.365	46.503
B2026	26.872	3.315	784	0	3.537	26	3.694	38.228
BO2027	21.555	3.419	892	0	3.880	28	3.709	33.483
BO2028	21.612	3.372	891	0	3.875	28	3.709	33.488
BO2029	21.029	3.043	890	0	3.871	28	3.709	32.569
Rødovre								
R2024	27.303	4.166	0	0	3.624	256	6.553	41.901
B2025	27.894	4.266	0	0	3.438	253	6.710	42.561
B2026	30.675	4.796	0	0	3.383	194	6.214	45.262
BO2027	28.956	4.692	0	0	3.739	205	6.317	43.909
BO2028	29.032	4.628	0	0	3.734	205	6.375	43.973
BO2029	28.274	4.176	0	0	3.729	204	6.424	42.807
Rudersdal								
R2024	36.443	3.472	1.579	1	4.153	29	6.072	51.749
B2025	38.566	3.817	1.503	4	3.840	18	6.396	54.144
B2026	34.332	4.029	1.640	5	3.872	116	5.909	49.903
BO2027	25.989	3.951	1.854	6	4.301	149	5.935	42.184
BO2028	26.054	3.897	1.851	6	4.208	170	5.935	42.121
BO2029	25.392	3.516	1.849	6	4.220	186	5.935	41.104
Tårnby								
R2024	19.582	3.123	0	0	2.943	167	5.972	31.787
B2025	21.144	3.408	0	2	2.614	171	5.838	33.177
B2026	21.683	3.414	0	0	2.686	331	5.937	34.051
BO2027	20.210	3.340	0	0	2.957	341	5.970	32.819
BO2028	20.278	3.295	0	0	2.950	341	5.970	32.834
BO2029	19.616	2.973	0	0	2.945	341	5.970	31.845
Vallensbæk								
R2024	3.532	403	144	0	838	28	1.462	6.407
B2025	3.845	443	152	0	647	22	1.434	6.543
B2026	4.055	491	141	0	1.032	3.169	6.156	15.044
BO2027	3.792	480	161	0	1.128	3.324	6.183	15.069
BO2028	3.802	473	160	0	1.127	3.323	6.184	15.068
BO2029	3.698	427	162	0	1.126	3.321	6.184	14.917
Furesø								
R2024	22.329	2.009	834	1	3.416	90	5.414	34.093
B2025	24.826	2.277	959	2	3.212	58	5.632	36.965
B2026	24.275	2.220	655	24	3.403	3.165	15.014	48.755
BO2027	20.651	2.172	744	27	3.716	3.304	15.080	45.693
BO2028	20.677	2.142	743	26	3.724	3.303	15.080	45.696
BO2029	20.383	1.933	742	26	3.729	3.301	15.081	45.195

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Allerød								
R2024	12.709	1.558	665	0	1.573	816	6.000	23.321
B2025	14.321	1.720	673	0	1.649	711	5.452	24.526
B2026	14.518	1.733	602	0	1.612	1.198	5.667	25.331
BO2027	13.250	1.699	666	0	1.764	1.253	5.697	24.328
BO2028	13.277	1.676	647	0	1.777	1.252	5.697	24.326
BO2029	12.997	1.512	627	0	1.789	1.251	5.697	23.875
Fredensborg								
R2024	19.250	1.974	1.811	24	3.420	1.430	15.269	43.178
B2025	19.561	2.146	1.547	18	3.575	1.535	14.703	43.085
B2026	21.109	2.256	1.364	24	3.243	1.587	14.803	44.385
BO2027	17.131	2.291	1.519	26	3.511	1.654	14.905	41.036
BO2028	17.167	2.260	1.517	26	3.507	1.653	14.918	41.047
BO2029	16.787	2.039	1.515	26	3.504	1.653	14.930	40.452
Frederikssund								
R2024	26.447	2.173	1.683	77	2.410	1.574	19.407	53.771
B2025	27.912	2.412	1.440	112	2.474	1.763	20.742	56.855
B2026	30.177	2.509	1.133	132	2.415	1.571	17.671	55.609
BO2027	27.193	2.421	1.291	143	2.593	1.634	17.791	53.066
BO2028	27.210	2.388	1.289	143	2.590	1.634	17.792	53.046
BO2029	26.872	2.155	1.287	143	2.588	1.633	17.792	52.470
Halsnæs								
R2024	12.835	993	517	0	1.968	1.104	9.103	26.520
B2025	13.292	1.060	548	0	2.161	1.372	10.054	28.487
B2026	13.196	1.046	475	0	1.837	1.122	8.735	26.412
BO2027	12.808	1.024	537	0	1.958	1.168	8.775	26.269
BO2028	12.786	1.010	536	0	1.956	1.167	8.776	26.230
BO2029	12.608	911	535	0	1.954	1.167	8.776	25.951
Gribskov								
R2024	20.831	1.581	1.037	0	2.997	7.826	5.061	39.332
B2025	21.337	1.730	980	0	3.459	7.778	5.176	40.460
B2026	22.948	1.752	856	0	2.895	7.227	5.160	40.838
BO2027	22.406	1.714	968	0	3.130	7.605	5.180	41.003
BO2028	22.428	1.690	966	0	3.127	7.601	5.180	40.993
BO2029	22.171	1.525	965	0	3.124	7.597	5.180	40.562
Helsingør								
R2024	42.256	4.870	1.450	30	4.995	972	24.329	78.903
B2025	43.701	5.226	1.452	58	5.013	1.141	25.269	81.858
B2026	44.963	5.105	1.061	49	3.917	2.954	17.718	75.768
BO2027	43.325	5.332	1.200	49	4.249	3.133	10.219	67.507
BO2028	43.401	5.259	1.198	53	4.240	3.131	10.219	67.502
BO2029	42.584	4.745	1.197	49	4.233	3.129	10.220	66.157
Hillerød								
R2024	28.531	3.745	1.688	81	3.978	4.030	18.775	60.829
B2025	36.507	4.192	1.707	115	3.864	4.404	19.206	69.995
B2026	40.027	4.475	1.588	154	4.541	4.438	17.940	73.163
BO2027	38.229	4.427	1.838	212	4.878	4.655	18.043	72.283
BO2028	38.216	4.373	1.904	257	4.874	4.653	18.043	72.320
BO2029	37.460	3.946	1.970	302	4.869	4.650	18.044	71.240

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Hørsholm								
R2024	13.751	1.404	956	3	2.251	63	3.593	22.021
B2025	13.893	1.494	995	3	2.261	63	3.732	22.441
B2026	15.285	1.613	895	17	1.906	120	3.438	23.275
BO2027	12.865	1.625	1.007	27	2.090	153	3.402	21.169
BO2028	12.889	1.603	1.006	35	2.088	179	3.349	21.148
BO2029	12.635	1.446	1.004	42	2.085	205	3.295	20.714
Løjre								
R2024	19.538	2.167	1.164	105	2.155	1.415	1.624	28.168
B2025	21.139	2.369	1.531	121	2.122	1.703	1.451	30.436
B2026	20.615	2.209	941	172	2.073	1.434	1.451	28.894
BO2027	20.144	2.217	1.062	188	2.233	1.511	1.454	28.809
BO2028	20.173	2.186	1.061	187	2.231	1.511	1.454	28.804
BO2029	19.982	1.976	1.059	187	2.229	1.510	1.454	28.397
Greve								
R2024	12.815	1.902	0	0	4.400	0	2.029	21.145
B2025	12.227	2.064	0	0	4.252	0	2.163	20.706
B2026	12.198	1.897	0	0	5.120	0	1.818	21.032
BO2027	11.998	1.826	0	0	5.601	0	1.824	21.248
BO2028	12.014	1.802	0	0	5.594	0	1.824	21.233
BO2029	11.865	1.628	0	0	5.588	0	1.824	20.904
Roskilde								
R2024	57.659	6.749	1.830	82	7.508	0	974	74.803
B2025	56.886	7.147	2.054	113	6.925	0	879	74.003
B2026	61.206	7.247	2.097	71	6.512	0	639	77.773
BO2027	59.237	7.002	2.413	79	7.186	0	641	76.559
BO2028	59.627	6.907	2.409	79	7.177	0	641	76.839
BO2029	58.711	6.241	2.405	79	7.168	0	641	75.245
Køge								
R2024	40.561	6.374	1.682	77	4.953	0	3.765	57.412
B2025	43.886	6.973	1.871	88	5.257	0	2.580	60.655
B2026	47.771	6.726	1.480	72	4.447	0	4.437	64.933
BO2027	46.609	6.477	1.624	79	4.822	0	4.674	64.285
BO2028	46.711	6.389	1.659	79	4.817	0	4.875	64.530
BO2029	45.907	5.773	1.639	79	4.812	0	5.053	63.262
Solrød								
R2024	5.550	819	447	4	1.168	0	646	8.635
B2025	5.925	898	487	9	1.277	0	847	9.442
B2026	5.944	849	524	25	1.123	0	1.199	9.663
BO2027	5.853	817	599	33	1.225	0	1.202	9.730
BO2028	5.861	806	598	38	1.224	0	1.202	9.730
BO2029	5.798	728	598	44	1.222	0	1.202	9.592
Stevns								
R2024	13.323	1.471	473	94	1.706	2.259	225	19.550
B2025	14.552	1.623	526	124	1.597	2.578	228	21.227
B2026	14.668	1.547	384	131	1.780	2.024	299	20.834
BO2027	14.642	1.490	435	154	1.913	2.130	302	21.065
BO2028	14.655	1.470	435	164	1.911	2.128	303	21.067
BO2029	14.530	1.328	434	175	1.910	2.127	303	20.807

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Kalundborg								
R2024	35.048	3.614	2.272	287	4.685	2.141	82	48.129
B2025	37.242	3.912	2.532	296	4.665	2.148	30	50.825
B2026	34.493	3.778	2.596	305	4.426	2.016	20	47.634
BO2027	33.798	3.644	2.862	329	4.708	2.117	20	47.478
BO2028	33.823	3.594	2.858	328	4.704	2.116	20	47.444
BO2029	33.551	3.248	2.855	328	4.701	2.115	20	46.818
Sorø								
R2024	15.035	1.474	759	44	2.044	1.832	8.531	29.720
B2025	15.115	1.471	770	41	2.035	1.674	8.526	29.632
B2026	16.271	1.085	616	134	2.436	2.157	9.217	31.916
BO2027	16.487	1.228	717	149	2.628	2.251	9.263	32.723
BO2028	16.497	1.211	715	149	2.626	2.250	9.263	32.711
BO2029	16.395	1.095	714	149	2.623	2.249	9.264	32.488
Odsherred								
R2024	22.162	2.110	2.797	0	3.034	1.233	9.972	41.309
B2025	22.756	2.313	3.137	0	3.279	1.152	10.729	43.367
B2026	23.386	2.211	2.569	0	3.251	1.131	12.728	45.276
BO2027	23.201	2.130	2.750	0	3.473	1.177	12.797	45.528
BO2028	23.210	2.101	2.687	0	3.470	1.177	12.798	45.443
BO2029	23.094	1.898	2.645	0	3.467	1.176	12.798	45.079
Næstved								
R2024	42.828	4.738	2.533	195	7.067	5	12.710	70.077
B2025	44.493	4.874	2.843	231	6.447	0	11.896	70.784
B2026	45.439	4.584	2.341	257	6.593	0	14.701	73.914
BO2027	43.394	4.443	2.632	284	7.176	0	14.783	72.712
BO2028	43.247	4.383	2.628	284	7.168	0	14.783	72.493
BO2029	42.713	3.960	2.624	284	7.160	0	14.783	71.525
Slagelse								
R2024	39.480	4.024	2.548	121	6.906	1.203	380	54.662
B2025	40.695	4.186	2.552	162	5.166	1.240	468	54.470
B2026	46.634	4.491	3.379	105	7.052	1.212	288	63.160
BO2027	46.413	4.612	3.811	115	7.575	1.286	290	64.102
BO2028	46.467	4.549	3.805	115	7.544	1.286	290	64.055
BO2029	45.933	4.111	3.800	115	7.513	1.285	290	63.046
Faxe								
R2024	9.023	1.079	1.437	1	2.996	1.500	386	16.421
B2025	8.909	1.240	1.659	1	3.300	1.770	413	17.290
B2026	9.331	1.283	1.165	0	2.811	1.818	227	16.636
BO2027	9.335	1.236	1.344	0	3.050	1.913	228	17.105
BO2028	9.353	1.219	1.341	0	3.047	1.912	228	17.099
BO2029	9.335	1.101	1.339	0	3.043	1.911	228	16.958
Holbæk								
R2024	33.110	3.806	3.806	371	5.115	4.083	854	51.145
B2025	37.950	4.237	4.129	450	5.609	4.814	832	58.021
B2026	35.129	4.291	3.904	378	5.405	4.143	639	53.890
BO2027	34.968	4.577	4.361	415	5.814	4.330	641	55.106
BO2028	35.020	4.515	4.356	420	5.808	4.327	641	55.087
BO2029	34.502	4.080	4.350	425	5.803	4.325	641	54.126

	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			
Kommune	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	I alt
Ringsted								
R2024	22.770	2.674	1.886	58	1.835	4.123	7.056	40.403
B2025	24.391	2.820	1.487	59	1.798	4.664	7.559	42.779
B2026	25.014	2.817	1.255	45	1.767	3.799	8.499	43.195
BO2027	24.117	2.712	1.422	49	1.907	4.015	8.547	42.768
BO2028	23.454	2.676	1.420	49	1.905	4.012	8.547	42.062
BO2029	23.156	2.418	1.418	49	1.903	4.010	8.548	41.500
Lolland								
R2024	37.339	3.288	3.013	0	5.323	6.508	150	55.621
B2025	36.962	3.355	3.363	0	4.742	6.634	96	55.152
B2026	34.003	2.958	3.192	0	4.848	6.094	60	51.155
BO2027	34.180	2.849	3.506	0	5.120	6.322	61	52.038
BO2028	34.196	2.810	3.502	0	5.116	6.319	61	52.004
BO2029	34.010	2.539	3.498	0	5.112	6.317	61	51.537
Vordingborg								
R2024	16.906	2.706	1.035	0	3.628	3.965	332	28.572
B2025	17.974	3.009	1.306	0	3.398	4.309	347	30.343
B2026	21.494	3.334	1.194	0	3.624	3.589	469	33.705
BO2027	22.534	3.479	1.356	0	3.889	3.744	471	35.473
BO2028	22.575	3.432	1.354	0	3.885	3.743	471	35.460
BO2029	22.225	3.101	1.352	0	3.882	3.741	471	34.772
Guldborgsund								
R2024	28.299	3.199	3.996	0	3.972	1.083	262	40.812
B2025	29.668	3.440	4.489	0	3.937	1.413	346	43.293
B2026	29.318	3.293	3.603	0	4.386	670	242	41.512
BO2027	28.879	3.171	4.005	0	4.835	700	231	41.822
BO2028	28.914	3.128	4.000	0	4.974	700	223	41.938
BO2029	28.574	2.827	3.995	0	5.088	699	217	41.400
Kommuner total								
R2024	1.390.319	181.521	50.590	1.673	200.377	75.082	294.255	2.193.817
B2025	1.482.805	195.551	53.886	2.070	196.445	79.930	302.671	2.313.357
B2026	1.526.559	196.002	48.605	2.114	198.678	89.071	302.514	2.363.543
BO2027	1.435.470	193.457	54.611	2.378	217.747	93.758	296.177	2.293.598
BO2028	1.437.024	190.824	54.554	2.454	218.758	93.763	295.878	2.293.255
BO2029	1.403.262	172.249	54.471	2.522	219.758	93.763	295.636	2.241.661

Perioden 2024 til 2026 er vist i årets priser, mens budgetoverslagsårene er i 2026-priser.

R2024 er inkl. statskompensation

Tabel 18. Movias tilskudsbehov fra regioner pr. ordning, 1.000 kr.¹⁾

Region	Regionale busruter	Fællesudgifter	Patientbefordring	Lokalbaner	I alt
Region Hovedstaden					
R2024	223.596	169.301	33.598	172.328	598.824
B2025	226.981	183.750	25.065	156.885	592.680
B2026	194.432	178.757	0	195.769	568.958
BO2027	148.970	176.261	0	187.547	512.778
BO2028	151.326	174.249	0	181.805	507.380
BO2029	141.732	158.742	0	180.685	481.159
Region Sjælland					
R2024	143.505	29.706	156.781	229.708	559.700
B2025	143.979	32.905	163.386	234.886	575.156
B2026	146.620	33.082	161.815	252.050	593.567
BO2027	140.572	32.469	166.935	281.242	621.219
BO2028	139.958	32.025	166.875	295.022	633.881
BO2029	136.352	28.825	166.819	303.541	635.537
Regioner total					
R2024	367.102	199.007	190.380	402.036	1.158.524
B2025	370.960	216.655	188.450	391.771	1.167.836
B2026	341.052	211.839	161.815	447.819	1.162.525
BO2027	289.541	208.731	166.935	468.789	1.133.997
BO2028	291.284	206.274	166.875	476.828	1.141.261
BO2029	278.084	187.567	166.819	484.225	1.116.696

R2024 er inkl. Statskompensation

Tabel 19. Movias tilskudsbehov fra virksomheder, 1.000 kr.

	Lokale busruter	Fællesudgifter	I alt
Virksomhedsfinansieret busdrift			
R2024	1.399	76	1.476
B2025	0	0	0
B2026	693	40	732
BO2027	681	39	719
BO2028	682	38	720
BO2029	672	34	707

3. **Øvrige tabeller og figurer**



3. Øvrige tabeller og figurer

Tabel 20 viser det samlede indstillede budget.

Tabel 20. Budgetoversigt samlet, mio. kr.

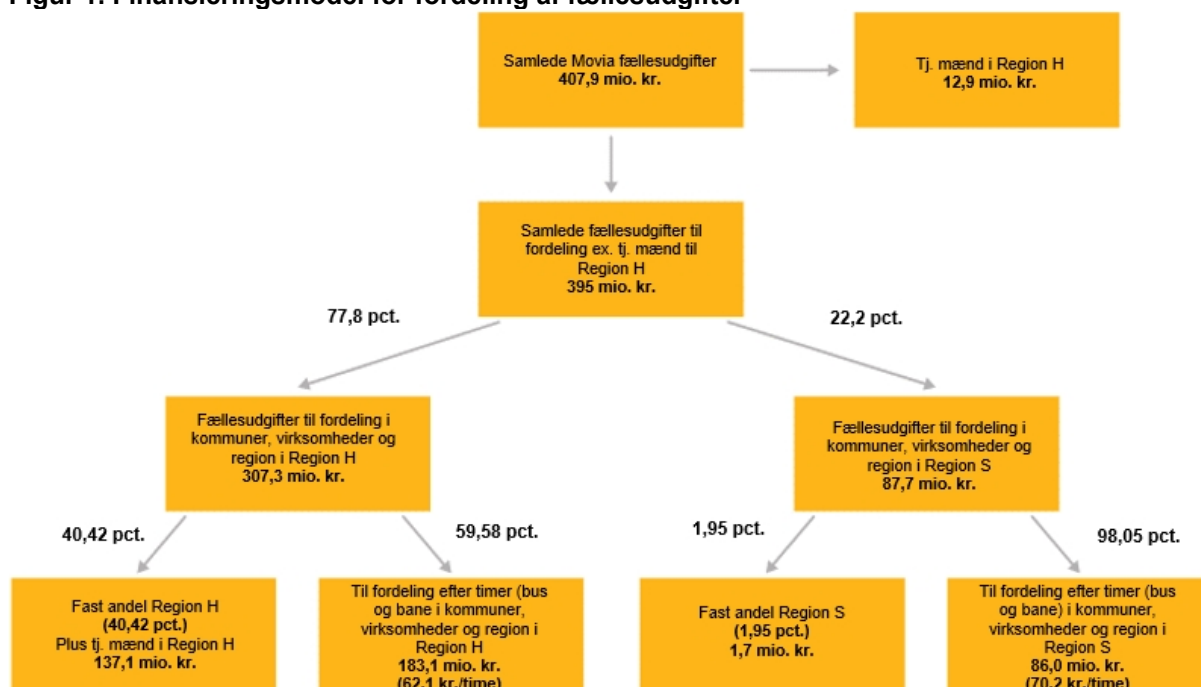
	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	<i>B2025 - B2026</i>	
							Δ	%
Bus								
Indtægter	-1.850,1	-1.873,2	-1.741,5	-1.775,3	-1.779,0	-1.778,7	131,7	-7%
Operatørudgifter	3.400,3	3.526,5	3.405,7	3.329,7	3.327,2	3.322,6	-120,8	-3%
I alt	1.550,1	1.653,3	1.664,2	1.554,4	1.548,2	1.543,9	10,9	1%
Bane								
Indtægter	-219,5	-249,5	-233,6	-245,1	-251,7	-252,2	16,0	-6%
Operatørudgifter	604,9	628,7	667,9	701,9	720,7	728,6	39,2	6%
Anlæg	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
I alt	391,1	379,2	434,3	456,9	469,0	476,4	55,1	15%
Flextrafik								
Indtægter	-73,1	-79,1	-83,1	-83,4	-83,7	-83,9	-4,0	5%
Operatørudgifter	789,5	797,2	779,4	773,0	773,9	774,9	-17,8	-2%
I alt	716,4	718,1	696,3	689,6	690,3	691,0	-21,8	-3%
Supportudgifter								
Bus og bane	561,5	567,0	583,8	552,1	551,1	469,5	16,8	3%
Flextrafik	96,3	105,4	106,5	142,0	142,0	142,0	1,1	1%
Supportudgifter i alt	657,8	672,4	690,3	694,1	693,1	611,5	17,9	3%
Pensioner	33,8	35,1	37,6	38,2	38,6	39,0	2,5	7%
Finansielle poster	6,9	23,2	4,1	-4,8	-3,9	-2,8	-19,1	-82%
Statskompensation	-2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tilskudsbehov i alt	3.353,8	3.481,2	3.526,8	3.428,3	3.435,2	3.359,1	45,6	1%

Tabel 21 viser budgettet opdelt efter, hvordan udgifterne indgår i finansieringsmodellen, som fordeler udgifterne på kommuner, regioner og virksomhedsfinansieret busdrift. Finansieringsmodellen for fællesudgifter er illustreret i figur 1 nedenfor.

Tabel 21. Finansieringsoversigt, mio. kr.

	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028	BO2029	B2025 - B2026	
							Δ	%
Bus								
Indtægter	-1.850,1	-1.873,2	-1.741,5	-1.775,3	-1.779,0	-1.778,7	131,7	-7%
Operatørudgifter	3.400,3	3.526,5	3.405,7	3.329,7	3.327,2	3.322,6	-120,8	-3%
Supportudgifter	210,4	200,5	204,1	171,3	180,8	138,1	3,7	2%
Bus i alt	1.760,5	1.853,8	1.868,3	1.725,7	1.729,0	1.682,0	14,5	1%
Bane								
Indtægter	-219,5	-249,5	-233,6	-245,1	-251,7	-252,2	16,0	-6%
Operatørudgifter	604,9	628,7	667,9	701,9	720,7	728,6	39,2	6%
Supportudgifter	11,2	12,6	13,5	11,9	7,8	7,8	0,9	7%
Anlæg	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Bane i alt	402,3	391,8	447,8	468,8	476,8	484,2	56,0	14%
Flextrafik								
Indtægter	-73,1	-79,1	-83,1	-83,4	-83,7	-83,9	-4,0	5%
Operatørudgifter	789,5	797,2	779,4	773,0	773,9	774,9	-17,8	-2%
Supportudgifter	96,3	105,4	106,5	142,0	142,0	142,0	1,1	1%
Flextrafik i alt	812,7	823,5	802,8	831,6	832,3	833,0	-20,7	-3%
Fællesudgifter								
Supportudgifter	339,9	353,9	366,2	368,8	362,5	323,6	12,2	3%
Pensioner	33,8	35,1	37,6	38,2	38,6	39,0	2,5	7%
Finansielle poster	6,9	23,2	4,1	-4,8	-3,9	-2,8	-19,1	-82%
Fællesudgifter i alt	380,6	412,2	407,9	402,2	397,1	359,9	-4,3	-1%
Statskompensation	-2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tilskudsbehov i alt	3.353,8	3.481,2	3.526,8	3.428,3	3.435,2	3.359,1	45,6	1%

Anm.: I denne tabel er supportudgifter opdelt på bus, bane, flextrafik og fællesudgifter i forhold til hvordan udgifterne finansieres af kommuner og regioner.

Figur 1. Finansieringsmodel for fordeling af fællesudgifter


Supportudgifter tillægges den månedlige fakturering til kommuner og regioner for flextrafik i forhold til antallet af passagerer.

Tabel 22 viser den budgetterede opkrævning af supportudgifter pr. passager.

Tabel 22. Flextrafik supportopkrævning pr. passager, kr.

	R2024	B2025	B2026	BO2027 ¹⁾	BO2028 ¹⁾	BO2029 ¹⁾	B2025 - B2026	
							Δ	%
Flexrute	2,4	3,0	3,0	-	-	-	0	0%
Flexpatient	36	38	39	-	-	-	1	2%
Flexpatientbus	10	14	15	-	-	-	1	4%
Flexhandicap	42	42	45	-	-	-	3	7%
Flexstur	44	54	55	-	-	-	0	1%
Flexkommune	36	38	39	-	-	-	1	2%
Plustur	36	38	39	-	-	-	1	2%

1) Frem mod budgetforudsætningssagen til Budget 2027 arbejdes med at opdele supportudgifter i hhv. administrations- og driftsudgifter. Det forventes, at faktureringen fra 2027 vil afvige fra systematikken i tabel 22. Der er derfor ikke vist 2027-2029 i tabellen.

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
Tel +45 36 13 14 00
CVR nr. 29 99 65 69



Bilag 2. Trafikbestillingsgrundlag 2027

Budgetoverslagsår 2027 er en fremskrivning af økonomien til 2027, og kan danne grundlag for kommunernes og regionernes fremadrettede bestilling af bus- og lokalbanetrafik. På Movias hjemmeside kan de kommunale og regionale forvaltninger finde specifikationer for den enkelte kommune og regions økonomi.

Fra Budget 2026 til budgetoverslagsår 2027 er der en reduktion i tilskudsbehovet på 3 pct. eller 98 mio. kr. Udviklingen er sammensat af en reduktion i tilskudsbehov for bus på 143 mio. kr. (-8 pct). Tilskudsbehovet til bane er 21 mio. kr. (5 pct.) højere, fællesudgifter er 6 mio. kr. (1 pct.) lavere og flextrafik stiger 29 mio. kr. (4 pct.).

Budgetoverslagsår 2027 tager udgangspunkt i Budget 2026 tillagt den nyeste viden om indtægter og udgifter, og alle kendte trafikbestillinger er indarbejdet. I Budgetforslag 2026 til 2. behandling, jf. bilag 1, fremgår kommuners og regioners trafikbestillinger, ligesom udviklingen i tilskudsbehov i den enkelte kommune og region fremgår. Overslagsåret er i 2026-priser.

Budgetoverslagsåret er ikke et budget

Budgetoverslagsåret er en tidlig fremskrivning af økonomien for 2027, og kan ikke betragtes som et budget, men indeholder kendte forhold og kan anvendes som grundlag for trafikbestillingen til budget 2027. Der kan ske mange ændringer i forudsætningerne for budgettet for 2027 i perioden fra budgetoverslagsåret udarbejdes i november 2025 til budgettets endelige vedtagelse i december 2026. For at tydeliggøre usikkerheden er tilskudsbehovet i kommuner og regioners specifikationer, som tidligere år, opgjort i intervaller med +/- 5 pct. i budgetoverslagsåret.

Forudsætninger i trafikbestillingsgrundlag 2027 (2026 pris- og lønniveau)

Budgetoverslagsåret er i 2026-priser. For at indregne den forventede udvikling til 2027 er forventninger til indeks og takster indregnet for 2027 – men resultatet er herefter tilbagediskonteret med KL's seneste skøn for pris- og lønfremskrivning mellem 2026 og 2027 på 2,8 pct. Kommuner og regioner kan derfor opregne til 2027-priser ved at tillægge 2,8 pct., såfremt de ønsker at se resultatet i 2027-priser.

- I budgetoverslagsårene har trafikbestillingerne helårseffekt, hvilket samlet øger antal timer 0,7 pct. og passagerer på 0,1 pct.
- Takststigningen fra 2026 til 2027 er forudsat at være på 1,3 pct. Når takststigningen tilbagediskonteres med pris- og lønfremskrivningen for at angive indtægterne i 2026-priser er der derfor indregnet et fald i taksterne på -1,5 pct. Den faktiske takststigning meddeles først fra Trafikstyrelsen i marts 2026, så skønnet baserer sig på den forventede udvikling i de bagvedliggende indeks. Se faktaboks på side 3 for mere detaljeret beskrivelse.
- Udviklingen i indeks i 2027 til brug for operatørafregningen er baseret på seneste prognose fra Økonomisk redegørelse fra august 2025 samt Nationalbankens prognose fra september 2025. For at kunne angive budgetoverslagsåret i 2026-priser er pris- og lønstigningsprocenten på 2,8 pct. fra 2026 til 2027 herefter fratrasket.

Forventet udvikling i tilskud fra budget 2026 til budgetoverslagsår 2027

Budgettet for bus, bane, fællesudgifter og flextrafik er beskrevet efter tabel 1

Tabel 1. Budgetoversigt for budgetforslag 2026 og budgetoverslagsår 2027, begge i 2026 priser.

	B2026	BO2027	B2026-BO2027	
			Δ	%
Bus				
Indtægter	-1.742	-1.775	-34	2%
Operatørudgifter	3.406	3.330	-76	-2%
Supportudgifter	204	171	-33	-16%
Bus i alt	1.868	1.726	-143	-8%
Bane				
Indtægter	-234	-245	-12	5%
Operatørudgifter	668	702	34	5%
Supportudgifter	14	12	-2	-12%
Bane i alt	448	469	21	5%
Fællesudgifter				
Supportudgifter	366	369	3	1%
Pensioner	38	38	1	1%
Finansielle poster	4	-5	-9	-217%
Fællesudgifter i alt	408	402	-6	-1%
Flextrafik				
Indtægter	-83	-83	0	0%
Operatørudgifter	779	773	-6	-1%
Supportudgifter	106	142	35	33%
Flextrafik i alt	803	832	29	4%
Tilskudsbehov	3.527	3.428	-98	-3%

Bus

Tilskudsbehovet til bus er 143 mio. kr. lavere i forhold til Budget 2026 svarende til en reduktion på 8 pct. Indtægterne er 34 mio. kr. højere, svarende til 2 pct. Udviklingen er sammensat at faldet i forudbetalt rejsehjemmel på 66 i budget 2026 er reduceret til et fald i forudbetalt rejsehjemmel på 5 mio. kr. i 2027, hvilket øger busindtægterne 61 mio. kr. Takststigningen fra 2026 til 2027 er forudsat at være på 1,3 pct. Når takststigningen tilbagediskonteres med pris- og lønfremskrivningen for at angive indtægterne i 2026-priser er der derfor indregnet et fald i taksterne på -1,5 pct., hvilket reducerer indtægterne med 26 mio. kr.

Kildefordeling af passagerindtægter i tidligere Takstområde Hovedstaden.

7. maj 2025 besluttede bestyrelsen "At de hidtidige modeller for indtægtsfordelingen på linjeniveau bliver videreført i budget 2026. Effekten af kildefordeling af indtægter på linjeniveau indarbejdes i budgetoverslagsår 2027 i budget 2026 2. behandling." For at give administrationen tilstrækkelig mulighed for at kvalitetssikre, kontrollere og effektbregne det nye data, udskydes indarbejdelsen af kildefordelingen pr. linje. Til maj 2026, vil administrationen fremlægge en plan for indarbejdelsen af kildefordeling af indtægter på linjeniveau. Kommuner og regioner orienteres herom efterfølgende.

Operatørudgifterne er 76 mio. kr. lavere svarende til -2 pct. Udviklingen er sammensat af en besparelse på 94 mio. kr. da en række buslinjer skifter til nye kontrakter i udbud A24, ligesom udbud A23X har helårseffekt. Kommuner og regioner har bestilt øget drift svarende til 30.000 timer og 6 busser, hvilket øger udgiften med 21 mio. kr. Ved en sammenligning af antal timer i 2026 og 2027 fremgår en stigning på 55.000 timer. Fra 2027 indgår en række kommunebusser i opgørelsen af bustimer. Den reelle driftsændring er derfor en stigning på 30.000 timer.

Hertil er der den budgetterede udvikling, i de prisindeks, der regulerer operatørudgifterne, som i 2026 priser, samlet set er på niveau med indeksforventningerne i budget 2026 1. behandling. Udviklingen er sammensat af at forventningerne til el, diesel og rente er lidt lavere end i budget 2026, mens forventningen til lønudviklingen er lidt højere.

Supportudgifter under busdrift er reduceret med 33 mio. kr. eller 16 pct.

Bane

For lokalbanetrafikken er forudsætningerne fremskrevet efter samme principper som for busdriften. Tilskudsbehovet er i budgetoverslagsår 2027 21 mio. kr. højere end i budget 2026.

Indtægterne er 12 mio. kr. højere. Årsagen til stigningen er at engangseffekten vedr. likviditetstab fra udfasning af det gamle rejsekort er mindre i 2027, samt at der forventes flere passagerer i Region Hovedstaden, da der er indarbejdet indsving af passagereffekten fra øget drift, aften og weekend fra sommer 2025 og december 2025, og at der er øget drift på Østbanen i Region Sjælland, hvilket samlet giver 2,5 pct. flere passagerer. Modsat trækker forventede takststigning indtægterne 1,5 pct. ned, jf. forklaring under bus.

På udgiftssiden stiger operatørudgifterne 34 mio. kr., svarende til 5 pct. Stigningen skyldes dels Region Sjællands trafikbestilte driftsudvidelse på Østbanen, som øger udgifterne 8 mio. kr., mens en genberegning af driftsomfanget i Region hovedstaden reducerer udgifterne 3 mio. kr. Hertil øger forventningerne til de prisindeks der indgår i reguleringen af betalingerne til banerne udgifterne med ca. 5,6 mio. kr. Endelig er driftstilskud til vedligehold og infrastruktur 23,4 mio. kr. højere i 2027 i Region Sjælland.

I budgetoverslagsårene er udgifterne budgetteret med udgangspunkt i de nuværende kontraktpriser.

Faktaboks om indeksregulering af operatørudgifter og takster i budgetoverslagsår 2027

Priser og takster:

Prisindeks og takster er i 2027 tillagt nyeste forventninger til 2027. Da budgetoverslagsårene i budget 2026 angives i 2026-priser, er der tilbagediskonteret med KLS seneste skøn for pris- og lønfremskrivning fra 2026 til 2027 på 2,8 pct.

Takster:

Trafikstyrelsen udmelder hvert forår et takststigningsloft for det efterfølgende år baseret på den forventede udvikling i en række prisindeks. Takststigningsloftet reguleres også for eventuelle unøjagtigheder vedr. tidligere års skøn. Stigningen i taksterne bruges til at budgettere Movias forventede indtægter. Movias prognose for takststigningen er estimeret på baggrund af Nationalbankens forventninger samt økonomisk redegørelse, hvorefter der er niveaukorrigeret for forventet regulering vedr. 2025 og 2026. Derefter er niveauet tilbagediskonteret, således indtægterne er opgjort i 2026-priser. I faste priser er der indregnet en takststigning på -1,5 pct.

Operatørudgifter:

Indeksforventningerne til bl.a. løn, diesel og rente, som regulerer Movias kontraktbetalinger til operatørerne, er opdateret efter Nationalbankens nyeste prognoser samt økonomisk redegørelse. Fremskrivning af operatørudgifter med de forventede kontraktreguleringer og efterfølgende tilbagediskontering til 2026-priser giver for bus samlet en uændret indeksregulering. Udviklingen er sammensat af at prognosen for udviklingen af renten, el og diesel er lavere end i budget 2026, mens lønudviklingen forventes lidt højere.

De prisindeks, der indgår i reguleringen af betalingerne til Lokaltog, er ikke helt de samme som for bus, og forventningen til udviklingen i prisindeks giver for bane en stigning i udgifterne på 1 pct, hvilket bl.a. skyldes at det lønindeks der indgår i reguleringen af Lokaltog A/S forventes højere.

Supportudgifter

Supportudgifter omfatter driftsunderstøttende aktiviteter som IT-systemer, salgssystemer, rejsekortudgifter, markedsføring, billetkontrol, kundecenter samt udgifter til DOT, Flexdanmark, løn og administration mv.

Tabel 2 viser udviklingen i supportudgifter opdelt på bus og bane henholdsvis flextrafik.

Tabel 2. Supportudgifter, mio. kr.

	B2026	BO2027	B2026 - BO2027	
			Δ	%
Bus og bane	584	552	-32	-5%
Flextrafik	106	142	35	33%
Supportudgifter i alt	690	694	4	1%

Supportudgifter Flextrafik

Budgettet til flextrafik forhøjet med 9 mio. kr. til medfinansiering af nyt IT-system i perioden 2027-2031.

Der gennemføres fra 2027 en opdatering af modellen, der finansierer Movias fællesomkostninger. Justeringen er udgiftsneutral og sikrer, at bus- og banetrafikken og flextrafikken bidrager forholdsmæssigt. Effekten er indarbejdet i budgetoverslagsår 2027 i Budget 2026, 2. behandling. Derfor øges Flextrafiks andel af fællesomkostningerne i budgetoverslagsår 2027 og frem med 26,5 mio. kr. Arbejdet med fordeling af fællesomkostninger har synliggjort et behov for at arbejde videre med at opdele flextrafiks supportudgifter i hhv. administrations- og driftsudgifter svarende til opdelingen på bus/bane området. Supportudgifter under flextrafik omfatter bl.a. drift af trafikstyringen, planlægningssystemet, callcenteret og kontrol med den udførte drift. Opgaver som er tæt knyttet til driften, og ikke kan sidestilles med administration. Opdelingen vil blive forelagt bestyrelsen i maj 2026, og kommuner og regioner orienteres efterfølgende.

Supportudgifter Bus og bane

Supportudgifter for bus og bane er i 2027 reduceret med 32 mio. kr. i forhold til budget 2026. Hovedårsagen til reduktionen, er som beskrevet under supportudgifter flextrafik, at 26,5 mio. kr. er omfordelt fra bus/bane til flextrafik. Hertil er der som element i økonomisk politik 2025-2029 indarbejdet en besparelse på 1 mio. kr. årligt, hvortil der i 2027 reduceres budgetrammen med 4 mio. kr. svarende til at hele det ekstra afsatte budget til cybersikkerhed bortfalder. Movias udgifter relateret til cybersikkerhed finansieres herefter indenfor budgetrammen, herunder ved kompenserende besparelser fra 2027.

Bilag 3. Forventninger til indeksudvikling i budgetoverslagsår 2027 (lukket bilag)

I budgetoverslagsår 2027 er forventningerne til de prisindeks der regulerer operatørudgifterne blevet opdateret efter Nationalbankens nyeste prognoser samt økonomisk redegørelse, og markedets forventninger til prisudviklingen (futurepriser). For at angive budgetoverslagsåret i 2026-priser, er udviklingen tilbagediskonteret med udviklingen i pris- og lønskøn fra Kommunernes Landsforening.

Den budgetterede udvikling i de prisindeks, der regulerer operatørudgifterne, reducerer udgifterne med 22,1 mio. kr., svarende til -0,7 pct. i faste priser. Det er hovedsageligt forventningerne til el, diesel og rente, som er lidt lavere end i budget 2026 1. behandling, mens forventningerne til løn er lidt højere.

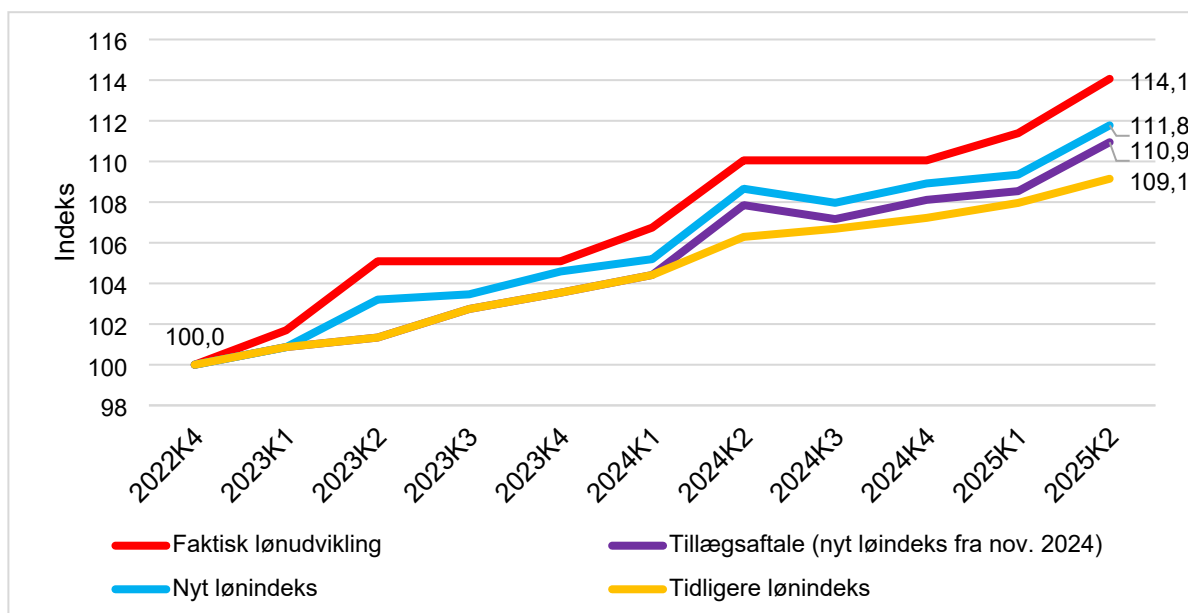
På bestyrelsesmødet 17. september 2025, behandlede bestyrelsen et punkt om *"Godkendelse af mandat til nye tillægsaftaler om ændring af indeks på busområdet (evaluering af indekstillaftalen fra november 2024 og nye oplysninger)"*, hvor Movia fik mandat til at indgå nye tillægsaftaler med de berørte operatører om ændring af lønindeks ved regulering af operatørernes vederlag fra 1. januar 2026, såfremt en økonomisk analyse viser, at en ændring er nødvendig for at sikre den fortsatte opfyldelse af kontrakterne og Movias forsyningssikkerhed.

I arbejdet med de økonomiske analyser, er der set på om der kan findes andre indeks, som kan kompensere operatørerne mere præcist, og der er i budgetoverslagsår 2027 indarbejdet en estimeret merudgift på 22 mio. kr. til at imødegå en eventuel merudgift ved skift af lønindeks. De tilsvarende tal for 2028 og 2029 er hhv. 21 og 19 mio. kr. – Beløbet falder løbende, når ældre kontrakter udløber. Arbejdet med eventuelle ændringer i lønindeks er ikke færdiggjort.

Den budgetterede udvikling på -22 mio. kr. og den estimerede merudgift på 22 mio. kr. giver en samlet effekt på niveau med budget 2026.

Figur 1: "Udvikling i lønindeks i perioden 4. kvartal 2022 – 2. kvartal 2025" herunder er fra bestyrelsessagen i september, og viser, at det justerede lønindeks i tillægsaftalen fra november 2024 (den lilla linje) som forventet kun delvist kompenserer forskellen mellem det gamle lønindeks (den gule linje) og det nye lønindeks (den blå linje). Hertil kommer, at den faktiske lønudvikling (den røde linje) har ligget over såvel det gamle som det nye indeks.

Figur 1. Udvikling i lønindeks i perioden 4. kvartal 2022 – 2. kvartal 2025



Lukket bilag:

Bilaget er lukket, da bilaget vedrører en beslutning, som påvirker Movias forhandlingsposition med busoperatørerne.

Kommunikation:

Movia vil fortroligt søge enighed med de øvrige trafikselskaber om løsningen med henblik på en hurtig afklaring. Når der foreligger en afklaring, vil Movia informere operatørerne om Movias/trafikselskabernes ønske om videre samarbejde om at finde en løsning af indekssagen, som mindsker operatørernes tab i den resterende kontraktperiode. Administrationen vil orientere regioner og kommuner om sagen, hvis der opnås en tillægsaftale med operatørerne.

Dokumentnummer
2116811

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december
2025

Godkendelse af regnskabsregulativ og tilhørende bilag

Indstilling:

Det indstilles, at bestyrelsen godkender,

- vedlagte årlige opdatering af regnskabsregulativet samt nærværende bilag 1, 2 og 3, og
- at adm. direktør har godkendt den årlige opdatering af bilag 4 til regnskabsregulativet.

Sagsfremstilling:

Administration og revisionen foretager en årlig gennemgang af regnskabsregulativet, som forelægges bestyrelsen til godkendelse. Formålet er, at regnskabsregulativ og politikker er opdateret, med henblik på ændringer i lovgivning og Movias økonomi m.v. Regnskabsregulativet består af et overordnet regulativ og fire bilag.

Det bemærkes, at procedure for indkøb godkendes af den administrerende direktør, men indgår i det samlede regnskabsregulativ som bilag 4.

Bilag 1. Revisionsregulativ

Bilag 2. Afskrivninger af uerholdelige fordringer

Bilag 3. Finansiell politik

Bilag 4. Procedure for indkøb

Foreslåede ændringer:

Regnskabsregulativet

Der er foretaget mindre sproglige præciseringer i henholdsvis afsnit 2.4 *Revisionen*, 5.4 *Afgivelse af årsregnskabet til revisionen samt 5.5 Afskrivninger*.

Bilag 1. Revisionsregulativet

Der er foretaget sproglig præcisering af revisionens formål, samt tydeliggørelse af, at der ved revisionens afslutning, forsynes med en revisionspåtegning på årsrapporten.

Bilag 2. Afskrivninger af uerholdelige fordringer

Der er foretaget sproglige præciseringer (fx omskrivning af '3' til 'tre').

Bilag 3. Finansiell politik

Der er generelt foretaget sproglige præciseringer (fx omskrivning af "2" til "to"). Der er desuden foretaget korrektur af juridisk sprogbrug, herunder korrekt henvisning til relevante retskilder.

Forklaringsbokse med fremhævelse af kapitalforvaltningsaftaler og Moody's krediteringssystem er præciseret. I afsnittet om valutafordeling er det tydeliggjort, at der skal ske omlægning af lån eller alternativt anvendes et finansielt instrument til at udligne valutakursrisiko.

Bilag 4. Procedure for indkøb

Henvisningen til "Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens skema" er opdateret som fodnote 4: "Sådan vurderer du grænseoverskridende interesse".

Ovenstående ændringer fremgår af bilagene med ændringsmarkeringer.

Økonomiske konsekvenser:

Der er ingen økonomiske konsekvenser af opdateringen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Offentliggøres på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Regnskabsregulativ med ændringsmarkeringer
2. Bilag 1. Revisionsregulativ med ændringsmarkeringer
3. Bilag 2. Afskrivninger af uerholdelige fordringer med ændringsmarkeringer
4. Bilag 3. Finansiell politik med ændringsmarkeringer
5. Bilag 4. Procedure for indkøb med ændringsmarkeringer

Dokumentnummer
[2116810](#)

Dato
[18/11 2025DD-MM-AAAA](#)

Sagsbehandler
KFE

Direkte
+45 36 13 [1745 0766](#)

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Regnskabsregulativ for Trafikselskabet Movia 2025

1. Indledning

Trafikselskabet Movias bestyrelse fastsætter i dette regnskabsregulativ de overordnede retningslinjer for den økonomiske forvaltning af den virksomhed, som udføres i henhold til Lov om Trafikselskaber. Trafikselskabet Movia benævnes i det følgende "Movia".

1.1 Lovgivning og andet regelgrundlag

Bestyrelsen fastsætter i regnskabsregulativet de nærmere regler for indretningen af Movias regnskabsvæsen, økonomistyring og tilgrænsende administrative forretningsgange.

Følgende love, regler og bekendtgørelser ligger til grund for regulativet:

- Lov om trafikselskaber
- Lov om kommunernes styrelse
- Lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab
- Bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision mv.
- Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget- og regnskabssystemer for kommuner og regioner
- Bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægt)
- Vedtægt for Trafikselskabet Movia
- Lånebekendtgørelserne for regioner og kommuner

1.2 Formål

Formålet med regulativet er at sikre effektive og betryggende forretningsgange og korrekt administration inden for Movias regnskabsvæsen og økonomistyring.

I den forbindelse indeholder regulativet en række bestemmelser, som fastlægger ansvar og kompetence inden for de områder, der er omfattet af regnskabsvæsen og økonomistyring.

1.3 Bilag

Bilag til regnskabsregulativet specificerer, hvordan revisionen udføres, hvordan uerholdelige fordringer afskrives, Movias finansielle politik samt procedure for indkøb.

Der er 4 godkendte bilag til regnskabsregulativet. Godkendte bilag fremgår af afsnit 8. Der kan udarbejdes yderligere bilag, såfremt der er behov herfor. Den administrerende direktør forelægger bilag og ændringer heri til bestyrelsens beslutning.

2. Generelle bestemmelser

2.1 Bestyrelsen

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabets administration, herunder varetagelse af en økonomisk forsvarlig drift og i øvrigt anliggender, der vedrører Movias regnskabsvæsen. Bestyrelsen fører tilsyn med, at forvaltningen af de økonomiske midler sker i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger.

2.2 Den administrerende direktør

Den administrerende direktør varetager med ansvar over for bestyrelsen den daglige ledelse af Movias administration.

2.3 Områdechefer og teamledere

Områdechefer skal i samarbejde med teamledere sikre, at der findes og vedligeholdes tilstrækkelige forretningsgange og arbejdsbeskrivelser samt procesbeskrivelser i forhold til GDPR inden for deres ansvarsområder, og at disse overholdes.

Områdechefer skal i samarbejde med teamledere sikre, at interne kontroller fokuseres på specifikke områder, hvor konsekvenser af fejl og mangler skønnes at være væsentlige, eller hvor risiko for fejl og mangler skønnes stor.

2.4 Revisionen

Revisionen ~~skal~~ udføres i overensstemmelse med gældende lovgivning. Bestyrelsen fastsætter derudover nærmere præciseringer og krav i "Revisionsregulativ for Trafikselskabet Movia", jf. Movias vedtægt.

Der henvises til ~~Se bilag 1 til~~ regnskabsregulativets bilag 1.

2.5 Anvendelse af IT

For anvendelse af it i opgaver med relation til regnskabsvæsenet gælder reglerne, der er fastsat i Movias Politik for persondata og informationssikkerhed.

3. Budgetforhold

3.1 Budgetprocedure

Den overordnede budgetproces tilrettelægges, så den overholder gældende regler.

3.2 Budgetniveau

I budgettet angives hver kommune og regions budgetterede tilskud for budgetåret og 3 budgetoverslagsår. Det budgetterede tilskud er opdelt på udgiftsområderne i forhold til Movias finansieringsmodel.

3.3. Budgetansvar

Den administrerende direktør har ansvar for, at der udarbejdes et forslag til budget til bestyrelsens godkendelse, og at der sker en opfølgning på budgettet. Den administrerende direktør er ansvarlig for delegering af budgetansvar til de enkelte enheder og områder.

Økonomichefen har ansvaret for at tilrettelægge procedurerne for budgetvedtagelse, og -opfølgning samt for at tilrettelægge kontroller vedrørende disponerings- og anvisningsbeføjelser.

3.4 Økonomirapportering

Den administrerende direktør forelægger estimater for bestyrelsen i henhold til det med bestyrelsen aftalte årshjul.

3.5 Årsbudgettets offentlighed

Det vedtagne årsbudget med tre overslagsår offentliggøres.

4. Indkøbs- og disponeringsregler

4.1 Tegningsregler, disponerings- og anvisningsbeføjelser

Selskabet tegnes af bestyrelsesformanden eller næstformanden i forening med den administrerende direktør eller af den samlede bestyrelse.

Den administrerende direktør har disponerings- og anvisningsbeføjelse for samtlige indtægter og udgifter i Movia.

Undtagelser fremgår af Lov om kommunernes styrelse § 32: "*Dokumenter vedrørende kommunernes (her Movias) køb og salg af fast ejendom, optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser, skal underskrives af kommunalbestyrelsens formand eller næstformand (for Movia er det formanden for bestyrelsen) og en person, der er bemyndiget dertil af kommunalbestyrelsen (bestyrelsen)*".

Disponerings- og anvisningsbeføjelsen kan delegeres helt eller delvist fra direktør og/eller områdechef til teamledere.

Delegering af beføjelser fritager ikke delegaten for ansvar.

Ved delegering af beføjelser påhviler det delegaten at sikre, at dokumentation for tildeling af beføjelser til medarbejderne, herunder for eventuelle begrænsninger eller særlige forhold, udarbejdes. Delegeringen kan derudover være tidsbegrænset i fx ferieperioder. Økonomi gennemgår delegationer en gang årligt for at sikre relevansen af delegeringerne. Processen revideres under ledelse af Økonomichefen.

Bilag vedrørende forhold, som omfatter medarbejdere f.eks. rejseudgifter, kurser, udgifter til repræsentation, anskaffelse af udstyr mv., kan ikke godkendes af de berørte medarbejdere, men skal altid godkendes af nærmeste chef (princippet om én over én). Undtagelse hertil er bilag fra direktionsmedlemmer, der kan godkendes af et andet direktionsmedlem eller økonomichefen.

4.2 Regler for indkøb

Movias indkøbspolitik og procedure for indkøb fastlægger regler for indkøb, udbud og kontraktindgåelse. Procedure for indkøb fremgår af bilag 4 til regnskabsregulativet.

4.3 Betaling

Det påhviler den administrerende direktør at påse, at Movias indtægter indgår, og udgifter betales til rette tid, og at eventuelle tilgodehavender inddrives.

Alle udbetalinger skal være godkendt af en anvisningsbemyndiget.

Hvor det er muligt, udbetales til NemKonto.

Der må ikke være personsammenfald mellem de bankbemyndigede i bogholderiet og anvisningsrettigheds-haver. Personsammenfald kan dog accepteres i forbindelse med sygemeldinger og afholdelse af ferie.

4.4 Oprettelse og disponering af konti i pengeinstitutter

Alle Movias bankkonti skal oprettes af Økonomi i Movias navn.

Økonomi er berettiget til at oprette og ophæve konti i pengeinstitutter vedrørende tids- og aftaleindskud under økonomichefens ansvar.

5. Regnskabsaflæggelse

5.1 Aflæggelse af årsregnskab

Den administrerende direktør godkender hvert år en procedure for regnskabsafslutningen, der sikrer, at årsregnskabet kan forelægges for bestyrelsen i rette tid.

5.2 Krav til regnskabssystemet

Regnskabsføringen skal kunne generere en oversigt over, hvordan Movias midler er forvaltet. Det skal fremgå af årsregnskabet, hvorvidt forvaltningen er i overensstemmelse med lovgivningen, årsbudgettet og bestyrelsens øvrige beslutninger.

Movias regnskab skal føres på grundlag af:

- Elektronisk bogføring og betaling
- Oplysninger transmitteret fra andre systemer til økonomisystemet
- Originale regnskabsbilag.

5.3 Regnskabsprincipper

Regnskabsprincipperne vedtages af bestyrelsen og fremgår af årsrapporten.

5.4 Afgivelse af årsregnskabet til revisionen

~~Revisionen~~ Revisor afgiver protokol om revision af årsregnskabet til bestyrelsen i henhold til den frist, der er fastsat i revisionsbilaget jf. regnskabsregulativets bilag 1. ~~revisionsregulativet.~~

Bestyrelsens beslutninger og bemærkninger på baggrund af revisionsprotokollen meddeles revisionen.

~~Revisionen~~ Revisor forsyner årsregnskabet med en revisionspåtegning.

Movias årsregnskab med revisionspåtegning indsendes til tilsynsmyndigheden.

5.5 Afskrivning

Bestyrelsen fastsætter retningslinjer for afskrivning af uerholdelige fordringer, jf. bilag 2 til regnskabsregulativet.

6. Forvaltning af værdier

6.1 Anbringelse af værdier

Bestyrelsen godkender en finansiel politik, herunder retningslinjer for anbringelse af værdier, omsætningspapirer og likviditet samt fastlægger kompetencen til at disponere, jf. bilag 3 til regulativet om den finansielle politik.

6.2 Udlæg, Hævekort og kreditkort

Der kan udstedes hævekort og kreditkort til Movias konti. Den administrerende direktør godkender hvilke medarbejdere, der kan have et hævekort eller kreditkort.

Økonomichefen er ansvarlig for, at der udarbejdes retningslinjer for administration af udlæg, hævekort og kreditkort.

7. Andre bestemmelser

7.1 Sikkerhedsstillelse, transporter, udlæg mv.

Den administrerende direktør sikrer, at der udarbejdes overordnede retningslinjer for, at sikkerhedsstillelse, transporter, deponering vedrørende bankgarantier, kontanter, udlæg og øvrige effekter mv. er registreret i Movia.

7.2 Aftaler, kontrakter m.m.

Områdechefen er ansvarlig for, at Movias aftaler, kontrakter og andre regnskabsrelevante dokumenter indenfor eget område, opbevares elektronisk i Movias dokument- og/eller fakturahåndteringssystemer.

7.3 Fortegnelser

Den administrerende direktør har overfor bestyrelsen det overordnede ansvar for, at der fastsættes nødvendige regler for registrering og kontrol af lagerbeholdninger og væsentlige aktiver såsom bygninger, biler, hardware, immaterielle anlægsaktiver og aktiebeholdning.

De relevante områdechefer udarbejder retningslinjer for så vidt angår eget ansvarsområde.

Områdechefen er yderligere ansvarlig for at sikre registrering af alle væsentlige aktiver, således at Movia i tilfælde af brand, tyveri, hærværk og lignende er i stand til at præstere den fornødne dokumentation i forhold til forsikringsselskaber.

7.4 Administration af leasing og forsikring

Den administrerende direktør fastsætter retningslinjer for indgåelse af aftaler om og administration af leasing og forsikring.

7.5 Opbevaring og kassation af Movias arkivalier

Ressourcedirektøren skal sikre, at elektroniske arkivalier, bilag, kontoudskrifter mv. opbevares på en hensigtsmæssig og forsvarlig måde.

Opbevaring skal mindst ske i det antal år, der kræves i lovgivningen.

7.6 Ikrafttræden

Regnskabsregulativet er behandlet og godkendt af bestyrelsen den 05. juni 2007.

Regnskabsregulativet er ajourført og godkendt af bestyrelsen den 13. september 2012.

Regnskabsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 08. december 2016.

Regnskabsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 31. oktober 2018.

Regnskabsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 15. december 2023.

Regnskabsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 13. december 2024.

Regnskabsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 12. december 2025

8. Bilag

Bilagsoversigt:

Bilagstitel	Bilagsnr.	Godkendes af
Revisionsregulativ for Trafikselskabet Movia	1	Bestyrelsen
Retningslinjer for afskrivning af uerholdelige fordringer	2	Bestyrelsen
Finansiel politik for Movia	3	Bestyrelsen
Procedure for indkøb	4	Administrerende direktør

Dokumentnummer
2116805

Dato
18/11 2025

Sagsbehandler
KFE

Direkte
+45 36 13 17 07

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Revisionsregulativ for Trafikselskabet Movia 2025

1. Den sagkyndige revision

Trafikselskabet Movia (Movia) skal have en uafhængig og sagkyndig revision med kendskab til offentlig revision. Opgaven varetages af en statsautoriseret revisor, der skal være valgt af bestyrelsen og godkendt af tilsynsmyndigheden.

Movias afskedigelse af revisionen kræver tilsynsmyndighedens samtykke, jf. § 42 i Lov om kommunernes styrelse.

1.1 Revisionens virksomhed

Revisionen udføres i overensstemmelse med de til enhver tid gældende love og forskrifter om den sagkyndige revisions virksomhed samt i henhold til bestemmelserne i nærværende revisionsregulativ.

2. Revisionens formål

Revisionen udføres i overensstemmelse med kravene til god offentlig revisionsskik. Formålet med revisionen er at efterprøve, om regnskabet er udarbejdet i overensstemmelse med god kommunal regnskabsskik, og om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter, meddelte bevillinger, bestyrelsens øvrige beslutninger samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Endvidere vurderes det, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Movias anliggender er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Revisionen omfatter en vurdering af risikoområder, hvor der kan forekomme væsentlige fejl eller bevidste besvigelser. Revisionen inddrager også forhold, som kan indebære risiko for besvigelser og fejl.

3. Revisionens område

Revisionen skal omfatte alle under Movia henhørende regnskabsområder.

4. Revisionsplan

Inden revisionen af et årsregnskab iværksættes, udarbejder revisionen en revisionsplan, der indeholder en beskrivelse af væsentlige risikoområder, planlagte revisionsprocedurer og tidsramme for revisionen. Revisionsplanen drøftes med Movia i god tid inden årsafslutningen.

5. Revisionens undersøgelsesadgang og adgang til oplysninger

Movia skal give revisionen adgang til at foretage de undersøgelser mv., denne finder nødvendige, og skal sørge for, at revisionen i øvrigt får de oplysninger, som revisionen anser for påkrævet for udførelsen af revisionsopgaven.

Revisionen er berettiget til at indhente sådanne oplysninger såvel hos bestyrelsen som hos det ansatte personale.

Revisionen har adgang til data, herunder at få overført data til revisionsbrug fra de it-systemer Movia bruger.

6. Revisionens grundlag: Regnskabsregulativ

De nærmere regler for Movias regnskabsvæsen er fastsat i Movias regnskabsregulativ.

6.1 Underretning af revisionen

Dette regulativ sendes til revisionen, som også underrettes om ændringer af regulativet, før de sættes i kraft.

7. Udførelse af revisionen

Revisionen varetages i overensstemmelse med almindeligt anerkendte principper for god offentlig revisionsskik, herunder skal revisionen udføres i overensstemmelse med relevante revisionsfaglige standarder.

Som led i revisionen foretages regelmæssigt en juridisk-kritisk og økonomisk-kritisk gennemgang af Movias regnskabsføring og de i forbindelse hermed etablerede forretningsgange og kontrolforanstaltninger med henblik på at efterprøve, om disse er betryggende.

Revisionen vælger den revisionsmetode, der anses for tilstrækkelig. Revisionen kan gennemføres som kontrolbaseret revision, substansbaseret revision eller som en kombination heraf. Revisionen planlægges og udføres med fokus på de væsentligste og mest risikofyldte områder. Endvidere forventes det, at revisionen udfører følgende:

- Sikrer sig, at Movia har processer for at overholde relevant lovgivning, herunder at også den foretagne bogføring sker i overensstemmelse med gældende regler på området.
- Regelmæssigt gennemgår Movias væsentligste forretningsgange og sikrer sig at relevante kontroller i forbindelse hermed testes og efterprøves.
- Indhenter tilstrækkeligt og passende revisionsbevis for at afgøre, om de økonomiske rapporter er udarbejdet korrekt.
- Gennemfører substantiv test af stikprøveudvalgte transaktioner, konti og oplysninger.

- Foretager nødvendige analyser og prøver for at bekræfte værdiansættelse og oplysningernes nøjagtighed.

Når revisionen foretager regnskabsgennemgang, skal følgende påses af revisor:

- Regnskabet er undergivet betryggende revision
- Vilklarene for evt. tilskud er opfyldt
- Midlerne er anvendt i overensstemmelse med givne bestemmelser

8. Øvrige ydelser

Revisor yder rådgivning og assistance inden for regnskabsvæsen og revision, hvor det kræves af den pågældende myndighed. Revisor er i alle sammenhænge ansvarlig for overholdelse af bestemmelser om levering af eller forbud mod levering af ikke-revisionsydelser.

Andre rådgivningsopgaver / ikke-revisionsydelser /udvidelse af revisionen mv. kan leveres under forudsætning af, at der er etableret passende sikkerhedsforanstaltninger, som sikrer, at egenkontroltruslen ikke bliver aktuel.

9. Indberetninger til offentlige myndigheder

Ved revisionen af opgørelser og indberetninger til offentlige myndigheder, skal revisionen ud over dette regulativs bestemmelser også iagttage de offentlige myndigheders særlige bestemmelser.

10. Udvidelse af revisionen

Revisionen har pligt til at udvide revisionen ud over det, der er anvist i dette regulativ, såfremt revisionen bliver opmærksom på forhold, der bør undersøges nærmere. Ved udvidelser af revisionsarbejdet aftales omfanget og finansieringen heraf med Movia, da revisionsaftalen kun omhandler den lovpligtige revision af Movia.

Movia kan i øvrigt indgå aftale med revisionen om at udføre andre opgaver og undersøgelser af revisionsmæssig, regnskabsmæssig eller driftsøkonomisk art samt særlige forvaltningsrevisionsanalyser, end foreskrevet i dette regulativ.

11. Revision af årsregnskabet

Ved den afsluttende revision af regnskabet skal det bl.a. påses:

- At årsregnskabet giver et retvisende billede af Movias samlede økonomiske forvaltning,
- At årsregnskabet er rigtigt opstillet på grundlag af bogføringen,
- At årsregnskabet er udarbejdet i overensstemmelse med gældende love og forskrifter samt bestyrelsens beslutninger,
- At tilsynsmyndighedens godkendelse foreligger til de økonomiske dispositioner, hvor dette er nødvendigt,
- At bestyrelsens beslutninger i medfør af revisionens bemærkninger til tidligere års regnskaber er efterlevet, og at de ikke giver anledning til yderligere bemærkninger.

12. Påtegning af årsregnskabet

Efter ~~Nårat~~ revisionen er afsluttet, skal årsregnskabet forsynes med **en revisions**påtegning om, at regnskabet er revideret, og at revisionen er udført i overensstemmelse med revisionsregulativets bestemmelser

samt øvrige gældende regler.

13. Rapportering til Movia

Revisionen afgiver hvert år et protokollat til bestyrelsen om revisionen af årsregnskabet. Protokollatet afleveres til bestyrelsen inden for den frist, der angives af ledelsen. Endvidere kan der afgives et delprotokollat i årets løb, hvis revisionen finder væsentlige forhold, som bør komme til bestyrelsens kendskab.

I revisionsprotokollatet redegøres for den udførte revision samt for forhold, der har givet anledning til bemærkninger, eller forhold i øvrigt, som revisionen har fundet anledning til at fremhæve.

Protokollatet afgives til bestyrelsen. I protokollen om revisionen af årsregnskabet, optages en oversigt over de i årets løb afgivne protokoller, erklæringer og andre opgaver, revisionen har udført i løbet af det pågældende regnskabsår.

Som supplement til revisionsprotokollatet orienteres Movias ledelse om det udførte revisionsarbejde ved administrative notater og ved orienteringsmøder.

Ved udvidelse af rapporteringen aftales omfang og finansiering heraf med Movia.

13.1 Bemærkningspligt

Revisionen skal gøre bemærkning, hvis den mener,

- At regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- At der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser,
- At lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- At der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisionen samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler,
- At de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

14. Revisionens tavshedspligt

Revisionens personale har tavshedspligt om forhold, som de i hvervets medfør bliver bekendt med.

15. Vedligeholdelse af regulativet

Revisionen er forpligtet til at henlede bestyrelsens opmærksomhed på forhold, der tilsiger en ændring af bestemmelserne i dette regulativ og eventuelt fremsætte forslag til ændringer.

16. Ikrafttræden

Revisionsregulativet er behandlet og godkendt af bestyrelsen 13. december 2007.

Revisionsregulativet er ajourført og godkendt af bestyrelsen 13. september 2012.

Revisionsregulativet er ajourført og godkendt af bestyrelsen 22. juni 2017.

Revisionsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 31. oktober 2018

Revisionsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 15. december 2023

Revisionsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 13. december 2024

Revisionsregulativet er ændret og godkendt af bestyrelsen den 12. december 2025

Dokumentnummer
2116806

Dato
DD-MM-ÅÅÅÅ18/11 2025

Sagsbehandler
KFE

Direkte
+45 36 13 17 07

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Retningslinjer for afskrivninger af uerholdelige fordringer 2025

1. Indledning

Trafikselskabet Movia er en offentlig virksomhed og er jf. Lov om Trafikselskaber omfattet af § 60 i Lov om kommunernes styrelse. Det indebærer, at de almindelige kommunale styrelsesregler gælder for Movia, herunder Indenrigs- og Sundhedsministeriets generelle regler nærmere specificeret i Budget- og regnskabssystem for Kommuner. Dertil kommer Gældsstyrelsens retningslinjer for inddrivelse af gæld. Dette bilag er udarbejdet i henhold til afsnit 5.5 i Regnskabsregulativet for Movia og indeholder retningslinjer for afskrivning af uerholdelige poster, tab på fordringer mm.

2. Definition

I dette bilag er afskrivning af uerholdelige fordringer defineret som driftsbogføring af:

- Uerholdelige tilgodehavender og tab på kunder
- Differencer (plus / minus) opstået på likvide konti
- Uanbringelige gældsposter (f.eks. manglende mulighed for at udbetale til bankkonto/Nemkonto)
- For meget udbetalt løn / pension, modtaget i god tro.

3. Styring

Privatkunder

Efter endt rykkerprocedure overdrages uerholdelige fordringer så vidt muligt til gældsinddrivelse hos relevant myndighed, herunder Gældsstyrelsen.

Erhvervskunder

Der skal i hver afskrivningssag foretages en nøje sagsopfølgning, inden afskrivning kan foretages. Ingen tilgodehavender kan afskrives, før en vurdering af retslig inkasso er foretaget.

Tilgodehavender, hvor det økonomisk ikke er hensigtsmæssigt at fortsætte gældsinddrivelse afskrives, når der er foretaget en vurdering af den konkrete sag.

Administrationen bemyndiges til at foretage afskrivning, når den enkelte afskrivning er under 20.000 kr.

Administrationen bemyndiges til at foretage afskrivning over 20.000 kr., og bestyrelsen vil blive orienteret om disse afskrivninger i årsrapporten.

I enkeltstående sager, hvor beløbsgrænsen er over 50.000 kr. eller særlige exceptionelle sager, vil sagerne blive forelagt bestyrelsen til godkendelse.

Forgæves forsøgt udbetalte beløb fra banken afskrives efter tre måneder.

For meget udbetalt løn/pension, der er modtaget i god tro, vil blive afskrevet efter en konkret vurdering af den enkelte sag, hvor det tidsmæssige perspektiv og beløbets størrelse vil spille ind på vurderingen.

Ved årets udgang udarbejder økonomiafdelingen et dokument til den administrerende direktør, hvori årets afskrivninger forklares. De enkelte områder bidrager med information til dette dokument. Disse informationer indgår i årsrapporten og evt. afskrivninger over 50.000 kr. eller af særlig exceptionel karakter vil fremgå.

5. Ikrafttræden

Afskrivning af uerholdelige poster er behandlet og godkendt af bestyrelsen den 13. december 2007.

Afskrivning af uerholdelige poster er ajourført og godkendt af bestyrelsen den 13. september 2012.

Afskrivning af uerholdelige poster er ajourført og godkendt af bestyrelsen den 2. september 2015.

Afskrivning af uerholdelige fordringer er ændret og godkendt af bestyrelsen den 31. oktober 2018.

Afskrivning af uerholdelige fordringer er ændret og godkendt af bestyrelsen den 15. december 2023.

Afskrivning af uerholdelige fordringer er ændret og godkendt af bestyrelsen den 13. december 2024.

Afskrivning af uerholdelige fordringer er ændret og godkendt af bestyrelsen den 12. december 2025.

Dokumentnummer
1945884 2116807

Dato
18/11 202520-11-2024

Sagsbehandler
KFE:WL

Direkte
+45 36 13 175 0766

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Finansiell politik for Trafikselskabet Movia 2025

1. Generelt

Formålet med den finansielle politik er dels at fastlægge den finansielle risikoramme og dels at maksimere nettoafkastet givet risikorammen. Den finansielle politik har disse målsætninger:

- Den likvide beholdning skal være tilstrækkelig til at sikre de løbende driftsbetalinger
- Aafkastet af likvider søges optimeret via anbringelse i obligationer, kapitalforvaltningsaftaler og aftaleindskud
- Ffinansieringsudgifterne reduceres via en aktiv og effektiv lånoptagelse og lånestyring

Kapitalforvaltningsaftaler omfatter investeringer i obligationer eller investeringsbeviser, jf. nedenfor i afsnit 2.2.4.

Aftaleindskud er en placering af likviditet hos en finansiell modpart til en fast rente i en på forhånd aftalt periode. Rentesatsen ligger typisk over niveauet for en almindelig bankkonto.

1.1 Krav til finansielle samarbejdspartnere

Finansielle samarbejdspartnere, hvor Movia enten har indeståender eller er eksponeret mod en modpartsrisk (f.eks. gennem aftaler om finansielle instrumenter), skal: ~~De finansielle samarbejdspartnere hvor Movia har indeståender, eller hvor der er en modpartsrisk (eksempelvis aftaler om finansielle instrumenter), skal:~~

- være udpeget som systemisk vigtige finansielle institutter (også kaldet SIFler) eller
- have en kreditvurdering hos Moody's på minimum A2 for langfristede indskud og minimum P-1 for kortfristede indskud (eller et tilsvarende niveau fra et andet anerkendt ratingbureau, eksempelvis Standard & Poor's eller Fitch)
- overholde KL's otte governanceprincipper og bankens egen skriftlige politik for sund virksomhedskultur i overensstemmelse med § 70 a i Lov om finansiell virksomhed.

Moody's er en international kreditvurderingsvirksomhed. De langsigtede kreditvurderinger rangeres fra Aaa (den bedste) efterfulgt af Aa1, Aa2, Aa3, A1, A2, A3, Baa1, Baa2 og Baa3. For kortsigtede vurderinger er P-1 den højeste rating.

Størrelsen på porteføljen hos en finansiell samarbejdspartner må maksimalt svare til 10 procent af dennes egenkapital, og værdipapirerne i porteføljen skal være registreret i et depot, som tilhører Movia (fx hos Værdipapircentralen). Alle finansielle samarbejdspartnere modtager en kopi af den finansielle politik, således at de er bekendt med det regelgrundlag, Movia arbejder ud fra. Alle finansielle samarbejdspartnere skal have tilsendt en kopi af den finansielle politik, så de er informeret om det regelgrundlag, Movia arbejder på baggrund af.

1.2 Bemyndigelse

Beslutninger om tilpasning af aktiv- og passivporteføljen skal kunne træffes med forholdsvis kort varsel, da vilkårene på de finansielle markeder i nogle tilfælde ændres markant over kort tid. Den administrerende direktør bemyndiges indenfor nærværende finansielle politiks rammer til at operationalisere den finansielle politik.

Bemyndigelsen omfatter:

- Indgå og opsigte aftaler om løbende bankforretninger, tidsbegrænsede aftaleindskud og kapitalforvaltnings-aftaler (herunder justere (øge/mindske) kapitalen under de enkelte aftaler)
- Køb og salg af obligationer
- Indgå og opsigte finansielle kontrakter

En finansiell kontrakt (swap) er en aftale mellem to parter om at bytte betalinger på aftalte vilkår over en aftalt periode. Der indgås kun gængse renteswaps. Dvs. det finansielle instrument skal være opbygget af simple elementer, der gør konstruktionen gennemskuelig. Eksempelvis ordinære renteswaps, som alene beror på ombytning af rentebetalinger, uden at der er fastsat yderligere restriktioner. Der indgås ikke annullerbare swaps eller lignende, idet konstellationen i denne type swaps giver mulighed for, at modparten opsiger kontrakten på et for Movia ugunstigt tidspunkt.

Bestyrelsen skal godkende optagelse eller omlægning af lån, idet det bemærkes, at det kræver dispensation fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet, hvis Movia skal optage lån.

1.3 Rapportering

Bestyrelsen orienteres i forbindelse med estimater om:

- udvikling og prognose for den likvide beholdning~~en~~
- nye ~~trufne~~ beslutninger i relation til låneporteføljen

2. Aktivsiden

2.1 Lovgrundlag

Movia er underlagt Lov om kommunernes styrelse § 44, herunder Bekendtgørelse om anbringelse af fondes midler og bestyrelse af fondes midler (BEK nr. 1525 af 28/10-2020).

2.2 Pengemarkedsplaceringer

Movia investerer ikke i aktier ud over i associerede virksomheder som fx Rejsekort og Rejseplan A/S.

Movia kan bruge disse fire grupper af likvide placeringer:

- Løbende bankforretninger
- Tidsbegrænset aftaleindskud-/indlån
- Obligationer
- Kapitalforvaltningsaftaler indeholdende værdipapirer samt et mindre kontant indestående i tilknytning til porteføljen.

2.2.1. Løbende bankforretninger

Ved indeståender eller trækingsret på bankkonti søges det at sikre, at der til hver en tid er tilstrækkelig likviditet til at dække de løbende udgifter. Movia har ingen kontante beholdninger. Som udgangspunkt er det hensigten, at indestående på bankkonti holdes så lav som muligt. Overskudslikviditet i længere perioder, som fastsættes til perioder, -placeres om muligt i obligationer (jf. afsnit 2.2.3) eller i en kapitalforvaltnings-aftale (jf. afsnit 2.2.4).

2.2.2. Tidsbegrænset aftaleindskud

I perioder med overskudslikviditet i omkring to2 til seks6 måneder kan overskudslikviditeten placeres via aftaleindlån, hvor midlerne bindes i en given periode. Herved opnås en højere rente end på et almindeligt bankindestående.

2.2.3. Obligationer

I længere perioder med overskudslikviditet placeres pengene i obligationer eller i kapitalforvaltningsaftaler jf. afsnit 2.2.4. Obligationer skal være registreret i depot tilhørende Movia (f.eks. hos Værdipapircentralen). Den samlede såkaldte optionskorrigerede varighed (OABPV) må ikke overstige tre3 år for obligationsporteføljen.

Begrebet "varighed" udtrykker for den enkelte obligation, hvor mange år det vil tage, før virkningen af kursændringen afbalanceres af det ændrede renteafkast af genplaceringen. Samtidig er varighedsbegrebet et mål for kursfølsomheden, idet man ud fra en obligations varighed kan beregne kursændringen af født af en ændring af renteniveauet

2.2.4. Kapitalforvaltere

Ved placering i kapitalforvaltningsaftaler, kan der investeres i obligationer eller investeringsbeviser.

Det følger af Jf. § 5 i Bekendtgørelse om anbringelse og bestyrelse af fondes midler, ~~bekendtgørelse om anbringelse af fondes midler~~ at der kan ske anbringelse af overskydende midler ud over investeringer i danske obligationer ske i udbyttegivende investeringsforeninger. Obligationsporteføljen skal samlet set overholde reglerne i afsnit 2.2.3

Kapitalforvalterne kan handle uden forudgående forelæggelse for bestyrelsen – indenfor rammerne af aftalen og med efterfølgende orienteringspligt til/for Økonomiområdet. Kapitalforvalterne må ikke investere i egne eller associerede selskaber.

Porteføljen skal som udgangspunkt være placeret i værdipapirer og må maksimalt indeholde tre3 pct. i kontante indeståender.

Samtlige værdipapirer i porteføljerne skal være registreret i et depot tilhørende Movia (f.eks. hos Værdipapircentralen).

Aktier og erhvervsobligationer må maksimalt udgøre 25 pct. af porteføljen. Dog må erhvervsobligationer maksimalt udgøre 10 pct. af porteføljen. Movia må ikke investere i såkaldte "emerging markets" obligationer. Investeringer i aktier og erhvervsobligationer skal ske via investeringsforeninger eller ETF'er.

Betegnelsen "emerging markets" dækker over lande som kan kendetegnes ved at de i sammenligning med vestlige lande endnu, ikke har en højt udviklet økonomi og et stabilt politisk system.

ETF står for Exchange Traded Fund. ETF'er er børsnoterede investeringsfonde, som har til formål, at afspejle resultaterne i et markedsindeks.

Retningslinjer for ansvarlige investeringer

Det ønskes at sikre, at finansielle anbringelser ikke krænker bredt anerkendte internationale konventioner og normer vedrørende miljø, sociale forhold og forretningsetik, sådan som de blandt andet kommer til udtryk i principperne i FN's Global Compact.

FN's Global Compact er FN's ti principper for forretningsmæssig inddragelse af miljø, menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder og anti-korruption.

Det pålægges kapitalforvalterne at følge de etiske vurderinger og internationalt anerkendte normer, som er nævnt ovenfor, når Movias likvider investeres. Hvis et selskab skulle vise sig at bryde med ovenstående, skal investeringen i selskabet afvikles.

Retningslinjerne for ansvarlige investeringer skal indgå i kontrakter ~~kontrakten~~ med kapitalforvaltererne ~~ne~~.

2.3 Mål for likvidbeholdning

Målet for likvidbeholdningen er at leve op til kassekreditreglen for kommuner. Kassekreditreglen betyder, at en kommunes gennemsnitlige likviditet over de seneste 12 måneder skal være positiv.

3. Passivsiden (gældsporteføljen)

3.1 Lovgrundlag

Movias låntagning er underlagt "Bekendtgørelse om regioners låntagning og meddelelse af garantier m.v." ([Lånebekendtgørelsen](#)).

Movia må iht. lånebekendtgørelsen have en kassekredit på 125 kr. pr. indbygger i de kommuner, som Movia omfatter. Movia må desuden indgå REPO-forretninger iht. §10, Stk.5. En REPO-forretning er ikke et lån i [Lånebekendtgørelsens](#) forstand, men et kassekreditlignende produkt, hvorfor provenuet af de indgåede REPO-aftaler også indgår i beregningen af de førnævnte kassekreditmuligheder.

Herudover giver [Lånebekendtgørelsen](#) ikke adgang til at optage lån for kommunale fællesskaber såsom Movia. Indenrigs- og Sundhedsministeriet kan søges om dispensation til låneoptagelse.

I henhold til [Bekendtgørelse af lov om kommunernes styrelse](#) "[Lov om kommuners styrelse](#)" § 41, ~~som Movia er underlagt~~, skal beslutning om lån og påtagelse af garantiforpligtelser - medmindre Indenrigs- og Sundhedsministeren fastsætter andet - træffes af bestyrelsen.

I henhold til [Bekendtgørelse af lov om kommunernes styrelse](#) ~~styreloven~~ § 32, skal dokumenter vedrørende optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser underskrives af bestyrelsens formand og en person, der er bemyndiget hertil af bestyrelsen. Bestyrelsen har i Movias vedtægter bemyndiget administrerende direktør til at medunderskrive på lån og garantier.

3.2 Kortfristet gæld

3.2.1 Afdækning af løbende likviditetsbehov

Til afdækning af ~~relativt store større~~ udsving i likviditeten hen over måneden, kan der indgås aftaler med bankerne om trækingsret (overtræk) på konti til dækning af daglige forretninger. Kreditternes størrelse fastsættes og revurderes efter behov [og opretholdes inden for de fastsatte rammer som beskrevet i afsnit 3.1. - Grænsen for kredit i 3.1 skal overholdes.](#)

3.3 Langfristet gæld

Movia har fået dispensation fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet til optagelse af lån til rejsekortet. Herudover har Movia ikke optaget lån og kan ikke optage yderligere lån uden dispensation fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Movia kan dog indgå aftaler om såvel operationel- som finansiell leasing, hvis det er økonomisk fordelagtigt.

3.3.1 Strategi for omlægning af gæld

Omlægning af gældsporteføljen foretages, når Movias administration vurderer det hensigtsmæssigt, og når rammerne vedr. rente- og valutaforordningen gør det nødvendigt. Vurderingen vil blive foretaget i samarbejde med [en](#) finansiell rådgiver.

Ved anvendelsen af finansielle instrumenter gælder, at de kun kan anvendes i direkte relation til en konkret forpligtelse vedrørende gælden. For at sikre en gennemskuelig gældsportefølje anvendes primært simple finansielle instrumenter af gængs karakter.

Swaps må alene indgås med parter, som lever op til modpartsrisikoen, som er beskrevet i afsnit 1.1.

3.3.2 Valutafordeling

Lån skal ~~være optages~~ i danske kroner (DKK) eller Euro (EUR). Finansiering i EUR kan maksimalt udgøre 50 pct. af den samlede låneportefølje. Ved omlægning mellem valutaerne skal der også ske omlægning af lånet, alternativt anvendes der et finansielt instrument til at imødegå valutakursrisikoen. omlægges lånet, eller der anvendes et finansielt instrument.

3.3.3 Rentefordeling

Gæld kan optages og omlægges såvel til fast som til variabel rente. Lån med fast rente defineres som lån, hvor renten i den resterende løbetid er fast i en længere periode end et år. Lån med variabel rente defineres som lån, hvor renten fastsættes mindst én gang årlig.

4. Ikrafttræden

Finansiel politik er behandlet og godkendt af bestyrelsen den 22. juni 2017.

Finansiel politik er behandlet og godkendt af bestyrelsen den 16. maj 2018.

Finansiel politik er behandlet og godkendt af bestyrelsen den 15. december 2023.

Finansiel politik er behandlet og godkendt af bestyrelsen den 13. december 2024.

Finansiel politik er behandlet og godkendt af bestyrelsen den 12. december 2025.

Dokumentnummer
2116808

Dato
18/11 2025

Sagsbehandler
KFE

Direkte
+45 36 13 17 07

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Procedure for indkøb for Trafikselskabet Movia 2025

1. Indledning

Denne procedure angiver de overordnede rammer for håndtering af udbud og indkøb i Movia.

Formålet med proceduren for indkøb er at sikre den fornødne konkurrenceudsættelse af Movias indkøb af varer og tjenesteydelser i overensstemmelse med gældende udbudsregler, sikre en optimering af pris, kvalitet, service og leverandørvalg, samt sikre at indkøbet i øvrigt foretages under iagttagelse af de forvaltningsretlige principper om saglighed, økonomisk forsvarlig forvaltning, forbuddet mod varetagelse af uvedkommende hensyn, ligebehandlingsprincippet og proportionalitetsprincippet

Proceduren omfatter alene Movias anskaffelse af varer og tjenesteydelser. Proceduren omfatter ikke anskaffelse af drift hos operatører, herunder udbud ift. bus og flextrafik og kontrakter om lokaltogstrafik.

1.1 Overordnede retningslinjer for indkøb i Movia

Der gælder følgende overordnede retningslinjer for indkøb af varer og tjenesteydelser i Movia:

- De til enhver tid gældende udbudsregler og Movias interne regler, forretningsgange og procedurer for indkøb og udbud skal overholdes.
- Ejerskabet og ansvaret for Movias kontrakter, herunder for igangsættelse af indkøb og udbud, journalisering og kontraktopfølgning i kontraktens løbetid, er placeret decentralt hos områdechefen ude i de forskellige områder i Movia, jf. afsnit 5.2.
- Der skal udfyldes en indkøbsrekvisition for alle indkøb over 250.000 kr. inkl. moms, jf. afsnit 5.3.
- Indkøb kan alene foretages, når indkøbet er godkendt af en dispositionsansvarlig, jf. afsnit 5.1 og 5.7.1.
- Alle kontrakter skal angive en dato for indgåelse og udløb, jf. afsnit 5.4.
- Kontrakter kan alene underskrives af dispositionsberettigede i henhold til gældende regler for dis-

ponering, jf. afsnit 5.1.

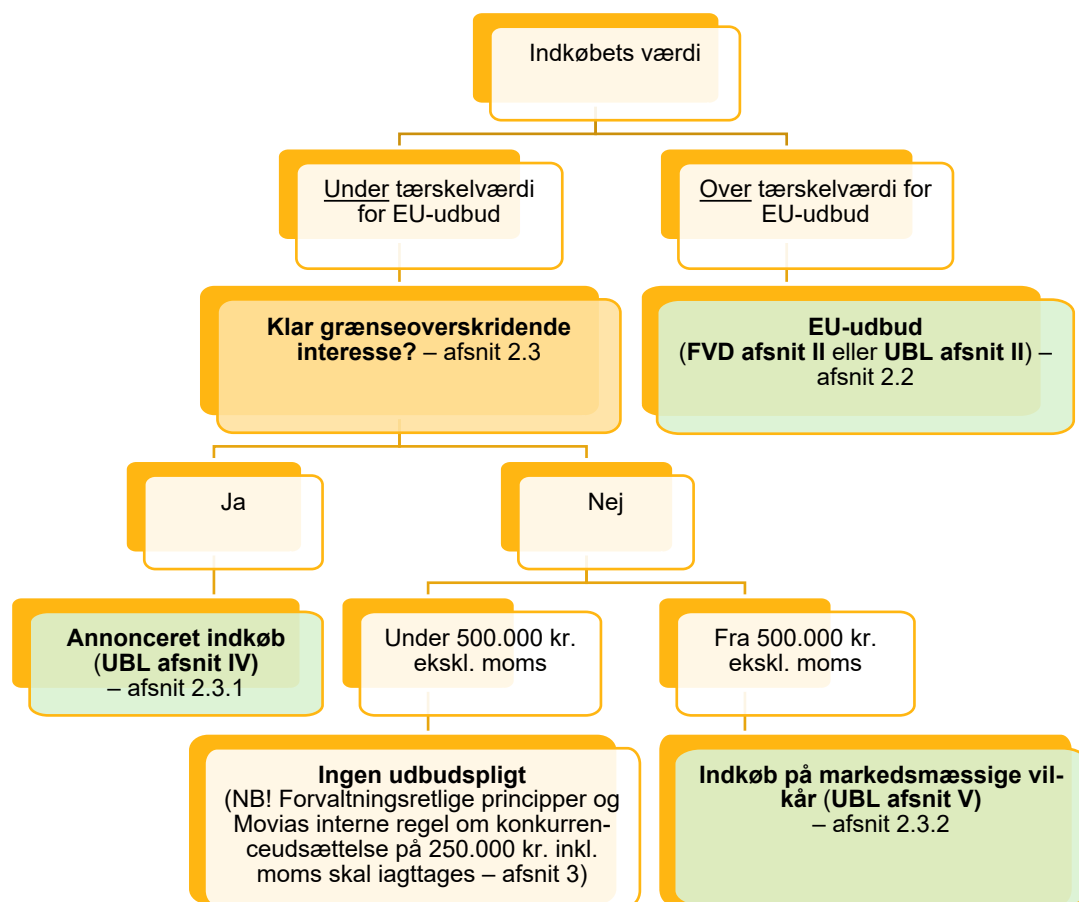
2. Udbud efter gældende udbudsregler

I forbindelse med indkøb som led i udøvelsen af offentlig forsyningsvirksomhed er Movia som udgangspunkt underlagt reglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet (direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014), der er implementeret i dens oprindelige form i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 1078 af 29. juni 2022.

Ved indkøb under tærskelværdien for EU-udbud jf. afsnit 2.2 er Movia underlagt reglerne i udbudslovens afsnit IV eller V, hvis indkøbet enten (i) har en såkaldt klar grænseoverskridende interesse *eller* (ii) har en anslået værdi på minimum 500.000 kr. ekskl. moms, jf. herom nedenfor i afsnit 2.3.

Endelig er Movia i forbindelse med alle indkøb forpligtet til at iagttage de forvaltningsretlige principper om saglighed, økonomisk forsvarlig forvaltning, forbuddet mod varetagelse af uvedkommende hensyn, ligebehandlingsprincippet og proportionalitetsprincippet.

2.1 Overblik - vurdering af udbudspligt



2.2 Indkøb over tærskelværdien for EU-udbud

Forsyningsvirksomhedsdirektivet og udbudsloven angiver en tærskelværdi for, hvornår et indkøb skal i EU-udbud. Tærskelværdierne for EU-udbud reguleres hvert andet år og offentliggøres på Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens hjemmeside ([Tærskelværdier \(kfst.dk\)](https://kfst.dk)).¹

Hvis den anslåede værdi af en vare eller tjenesteydelse er lig med eller overstiger tærskelværdien for EU-udbudspligtige varer og tjenesteydelser, skal Movia gennemføre et EU-udbud af indkøbet i overensstemmelse med reglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivets afsnit II (eller udbudslovens afsnit II), medmindre der er tale om såkaldte light-ydelser², eller anskaffelser, der grundet deres karakter ikke er udbudspligtige³.

¹ Tærskelværdien for EU-udbudspligtige varer og tjenesteydelser for 2023 udgør 3.211.338 kr. ekskl. moms efter forsyningsvirksomhedsdirektivet og 1.601.944 kr. ekskl. moms efter udbudsloven.

² Forsyningsvirksomhedsdirektivets afsnit III og udbudslovens afsnit III indeholder særlige, mere lempelige procedurer for indkøb af visse sociale og andre specifikke tjenesteydelser (light-ydelser). De tjenesteydelser, der er omfattet, fremgår af bilag XVII til forsyningsvirksomhedsdirektivet og af bilag XIV til udbudsdirektivet og omfatter bl.a. sundheds- og socialvæsen, administrative ydelser på uddannelses- og sundhedsområdet, velfærdsydelser og religiøse ydelser, kantinevirksomhed, catering og juridiske tjenesteydelser.

³ Forsyningsvirksomhedsdirektivet og udbudsloven indeholder en række undtagelser til direktivets/lovens anvendelsesområde, herunder køb og leje af fast ejendom, visse juridiske tjenesteydelser, visse finansielle tjenesteydelser og lån. Herudover indeholder forsyningsvirksomhedsdirektivet og udbudsloven en række tilfælde, hvor der gælder en

Begge regelsæt indeholder regler for beregning af kontraktens værdi, som skal følges, når kontraktens værdi skal anslås.

Vurderingen af, hvorvidt indkøbet er EU-udbudspligtigt, skal foretages i samarbejde med Movias indkøbsfunktion (i det følgende benævnt "Indkøbsfunktionen"),

De anvendelige udbudsprocedurer efter forsyningsvirksomhedsdirektivet findes i direktivets afsnit II. De hyppigst anvendte er offentligt udbud, begrænset udbud og udbud med forhandling.

De anvendelige udbudsprocedurer efter udbudsloven findes i lovens kapitel 7. De hyppigst anvendte er offentligt udbud, begrænset udbud og udbud med forhandling. Bemærk, at udbudslovens § 61 indeholder betingelser for anvendelsen af udbud med forhandling.

Vurdering af valg af udbudsprocedure og den praktiske gennemførelse af udbud ligger uden for rammerne af denne indkøbspolitik.

2.3 Indkøb under tærskelværdien for EU-udbud

Ved indkøb af varer og tjenesteydelser under tærskelværdien for EU-udbud, skal det vurderes, om indkøbet har en såkaldt "*klar grænseoverskridende interesse*", idet dette bliver afgørende for, om indkøbet skal følge reglerne i udbudslovens afsnit IV eller V.

Hvorvidt indkøbet har en klar grænseoverskridende interesse, beror på en konkret vurdering af, om en virksomhed fra en anden medlemsstat (der ikke er etableret på det danske marked) kan være interesseret i at byde på kontrakten. I vurderingen skal som minimum inddrages følgende forhold:

- Kontraktens genstand
- Kontraktens anslåede værdi og varighed
- Det geografiske sted, hvor kontrakten skal udføres
- Forholdene i den pågældende branche, herunder markedets størrelse, struktur og handelspraksis.

Movia bærer som ordregiver bevisbyrden for, at der er foretaget en saglig og korrekt vurdering af, om kontrakten har en klar grænseoverskridende interesse. Det er derfor vigtigt, at vurderingen kan dokumenteres på skrift.

Man kan med fordel anvende Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens standardskema⁴ til vurderingen, som herefter journaliseres på den relevante sag på TS.

Det er områdechefen for det pågældende område, der har ansvaret for, at vurderingen af, hvorvidt indkøbet har en klar grænseoverskridende interesse, udarbejdes og journaliseres korrekt. Vurderingen skal kvalitetssikres af Indkøbsfunktionen.

2.3.1 Indkøb under tærskelværdien med klar grænseoverskridende interesse (udbudslovens afsnit IV)

undtagelse til udbudspligten, dvs. hvor ordregivere kan foretage direkte tildeling. Undtagelserne omfatter eksempelvis situationer, hvor der af tekniske grunde kun er én mulig leverandør, hvis der foreligger tvingende grunde, ved supplerende vareleveringer fra den oprindelige leverandør mv. Undtagelserne skal fortolkes indskrænkende og må kun anvendes i ganske særlige tilfælde.

⁴ [Sådan vurderer du "klar grænseoverskridende interesse" \(kfst.dk\)](#)

Har indkøbet en klar grænseoverskridende interesse, skal udbudslovens afsnit IV iagttages ved indkøbet.

Det indebærer, at indkøbet skal annonceres på www.udbud.dk. Annonceringen skal ske i overensstemmelse med den skabelon, som er tilgængelig på www.udbud.dk, og annoncen skal som minimum indeholde følgende oplysninger:

- En kort beskrivelse med de vigtigste oplysninger, så tilbudsgiverne med rimelighed kan afgøre, om de vil afgive tilbud.
- En beskrivelse af proceduren for tildeling.
- Ordregivers kontaktoplysninger, afleveringssted for tilbud (fx Mercell) og tidsfrister.

Der skal tillige fastlægges en procedure for tildeling i overensstemmelse med de grundlæggende principper om ligebehandling, gennemsigtighed og proportionalitet i udbudslovens § 2. Der skal fastlægges kriterier for tildeling, og der skal udarbejdes et materiale, der sætter interesserede tilbudsgivere i stand til at afgive tilbud.

Hvis Movia modtager mere end ét tilbud, skal Movia samtidigt underrette alle tilbudsgivere om, hvilken beslutning der er truffet angående tildelingen. Efter anmodning skal Movia desuden komme med en begrundelse for beslutningen.

Endelig skal Movia ved indkøbet iagttage de forvaltningsretlige principper om saglighed, økonomisk forsvarelig forvaltning, forbuddet mod varetagelse af uvedkommende hensyn, ligebehandlingsprincippet og proportionalitetsprincippet.

2.3.2 Indkøb under tærskelværdien uden klar grænseoverskridende interesse med en værdi på 500.000 kr. ekskl. moms eller derover (udbudslovens afsnit V)

Har indkøbet ikke en klar grænseoverskridende interesse, sondres der mellem, om indkøbet har en anslået værdi over eller under 500.000 kr. ekskl. moms.

Har indkøbet en anslået værdi på 500.000 kr. ekskl. moms eller derover, skal reglerne i udbudslovens afsnit V iagttages ved indkøbet, jf. udbudslovens § 11.

Det indebærer, at kontrakten skal indgås på markedsmæssige vilkår. Markedsmæssige vilkår kan i medfør af udbudslovens § 193, stk. 1, sikres ved, at:

- Der gennemføres en markedsafdækning og på grundlag af denne indhentes ét tilbud,
- Der indhentes to eller flere tilbud, eller
- Annoncering på Movias hjemmeside eller på www.udbud.dk.

I Movia skal der til opfyldelse af kravet om indgåelse af kontrakten på 'markedsmæssige vilkår' (uanset mulighederne oplistet i udbudslovens § 193, stk. 1) ske en tilbudsindhentning fra minimum tre leverandører.

Movia skal i medfør af udbudslovens § 193, stk. 2, begrunde, hvis der indhentes flere end tre tilbud samt oplyse om, hvor mange tilbud, der højst vil blive indhentet.

Hvis Movia modtager mere end ét tilbud, skal Movia i medfør af udbudslovens § 193, stk. 3, samtidigt underrette alle tilbudsgivere om, hvilken beslutning der er truffet angående tildelingen.

Movia skal i fornødent omfang kunne dokumentere, at indkøbet er foretaget på markedsmæssige vilkår, jf.

udbudslovens § 193, stk. 4.

Endelig skal Movia iagttage de forvaltningsretlige principper om saglighed, økonomisk forsvarlig forvaltning, forbuddet mod varetagelse af uvedkommende hensyn, ligebehandlingsprincippet og proportionalitetsprincippet, jf. udbudslovens § 193, stk. 5.

2.3.3 Indkøb under tærskelværdien uden klar grænseoverskridende interesse med en anslået værdi under 500.000 kr. ekskl. moms

Hvis indkøbet ikke har klar grænseoverskridende interesse og har en anslået værdi på mindre end 500.000 kr. ekskl. moms, er indkøbet ikke udbudspligtigt.

Her vil indkøbet derfor kunne foretages hos en valgfri leverandør under forudsætning af, at dette sker under iagttagelse af de forvaltningsretlige principper om saglighed, økonomisk forsvarlig forvaltning, forbuddet mod varetagelse af uvedkommende hensyn, ligebehandlingsprincippet og proportionalitetsprincippet.

Hvis den anslåede værdi af indkøbet overstiger 250.000 kr. inkl. moms, skal Movias interne regel om, at der skal ske en konkurrenceudsættelse i form af tilbudsindhentning fra minimum tre leverandører, jf. afsnit 3 nedenfor, overholdes.

3. Internt krav om konkurrenceudsættelse ved indkøb over 250.000 kr. (og under 500.000 kr.) inkl. moms

Udover de i afsnit 2 nævnte gældende udbudsregler har Movia besluttet følgende interne regel om konkurrenceudsættelse:

- Ved alle indkøb uden klar grænseoverskridende interesse, der har en anslået værdi over 250.000 kr. inkl. moms, skal der ske en konkurrenceudsættelse ved indhentning af tilbud fra minimum tre leverandører.

En områdechef kan, hvor særlige omstændigheder tilsiger det, dispensere fra ovennævnte interne krav om konkurrenceudsættelse. Indkøbet vil i sådanne tilfælde imidlertid fortsat skulle ske under iagttagelse af de forvaltningsretlige principper om saglighed, økonomisk forsvarlig forvaltning etc. Har indkøbet en anslået værdi på 500.000 ekskl. moms eller derover, skal reglerne i udbudslovens afsnit V desuden iagttages, jf. afsnit 2.3.2, da der ikke kan dispenseres fra gældende udbudsregler.

Dispensation kan alene gives i særlige tilfælde, f.eks. hvis der kun findes én relevant leverandør på markedet, hvis tidspres tilsiger indgåelse af hurtig aftale og yderligere indkøbsudsættelse vil være i strid med Movias økonomiske eller forretningsmæssige interesser, herunder tilsidesættelse af væsentlige hensyn i forhold til vigtige samarbejdspartnere. Den dispenserende områdechef skal i disse særlige tilfælde begrunde behovet for dispensation ved at udfylde dispensationsfeltet på indkøbsrekvisitionen. Det er tilsvarende områdechefens ansvar skriftligt at informere Indkøbsfunktionen om dispensationen og begrundelsen herfor. Indkøbsfunktionen følger op på dispensationer årligt.

4. Indkøb under eksisterende aftale, herunder SKI

Såfremt et indkøb af varer eller tjenesteydelser vurderes at kunne foretages i medfør af en eksisterende (ramme)aftale eller et dynamisk indkøbssystem (fx via SKI), skal indkøbet godkendes af den dispositionsansvarlige, jf. afsnit 5.1.

Ved vurderingen af, om indkøbet kan rummes inden for rammerne af sådanne aftaler, herunder med hensyn til produktspecifikationer, pris, leverings- og betalingsbetingelser etc., skal Indkøbsfunktionen inddrages.

4.1 SKI

Movia er medlem af Statens og Kommunernes Indkøbsservice A/S (SKI). SKI er en indkøbscentral, der indgår rammeaftaler og dynamiske indkøbssystemer, som kan benyttes af hele den offentlige sektor. Movia kan med fordel benytte SKIs aftaler, men er ikke forpligtet hertil. Movia kan ved at anvende SKIs aftaler afløfte Movias udbudspligt.

5. Interne regler, forretningsgange og procedurer for indkøb og udbud

Udover de i afsnit 2 nævnte udbudsregler gælder følgende interne regler, forretningsgange og procedurer for indkøb og udbud i Movia:

5.1 Dispositionsansvarlig

Den "dispositionsansvarlige" forstås i denne indkøbspolitik som den person, der har dispositionsbeføjelse i forhold til indkøbet. Tegningsregler, dispositions- og anvisningsbeføjelser er beskrevet i afsnit 4.1 i regnskabsregulativet.

Dispositionsbeføjelsen ved indgåelse af en kontrakt følger stilling og den årlige kontraktsum. Den årlige kontraktsum udregnes som den månedlige ydelse gange 12 måneder. Kontraktsummen udregnes i DKK og er inkl. moms. Beløbsgrænser i forhold til årlig kontraktsum pr. kontrakt er:

- Administrerende direktør: Ingen grænse
- Direktører: 5 mio. kr. inkl. moms
- Områdechefer: 1 mio. kr. inkl. moms
- Indkøber: 1 mio. kr. inkl. moms

Ved indgåelse af kontrakter over 1 mio. kr. inkl. moms skal kontrakten underskrives af både den ansvarlige områdechef og dennes direktør eller den administrerende direktør, så kontrakter med en årlig kontraktsum over 1 mio. kr. inkl. moms altid underskrives af 2 personer, hvis der med kontrakten ikke følger en underskrevet indkøbsrekvisition.

5.2 Ansvar for igangsættelse af indkøb og udbud

Der findes ikke en central kontrakthåndteringsenhed i Movia. Ejerskabet og ansvaret for Movias kontrakter, herunder for igangsættelse af indkøb og udbud, journalisering og kontraktopfølgning i kontraktens løbetid, er således placeret decentralt hos områdechefen ude i de forskellige områder i Movia.

Indkøbsfunktionen skal i samarbejde med den dispositionsansvarlige sørge for at identificere behovet for indkøb af varer eller tjenesteydelser, hvor det samlede indkøb overstiger EU's tærskelværdier.

Gennemførelse af EU-udbud og indkøb under tærskelværdien for EU-udbud i overensstemmelse med udbudslovens afsnit IV og V skal ske i samarbejde mellem den relevante projektgruppe og Indkøbsfunktionen.

5.3 Indkøbsrekvisition og bistand fra Indkøbsfunktionen

Følgende regler skal iagttages ved alle indkøb over 250.000 kr. inkl. moms:

- Indkøbsrekvisition for forhåndsgodkendelse af indkøb skal udfyldes af den dispositionsansvarlige og mailes til Indkøbsfunktionen.
- Den efterfølgende bistand fra Indkøbsfunktionen i det enkelte indkøbsprojekt aftales med den dispositionsansvarlige.

5.4 Indgåelse, forlængelse og opsigelse af kontrakter

Enhver kontrakt skal angive en dato for indgåelse og udløb.

Indkøbsfunktionen skal altid underrettes skriftligt om tiltag i forbindelse med:

- Indgåelse af nye kontrakter over 250.000 kr. inkl. moms, jf. afsnit 3.
- Forlængelse af eksisterende kontrakter
- Opsigelse af kontrakter

Det er områdechefens ansvar, at kontrakter journaliseres korrekt, jf. regnskabsregulativets afsnit 7.2.

5.5 Valg af leverandør

Kontrakter tildeles til den leverandør, der har afgivet 'det økonomisk mest fordelagtige tilbud', der identificeres ved anvendelse af ét af følgende tildelingskriterier:

- Pris
- Omkostninger eller
- Bedste forhold mellem pris og kvalitet

Ved anvendelse af tildelingskriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet" vil tilbuddet – udover pris – blive vurderet på grundlag af en række kvalitative underkriterier, som defineres i et samarbejde mellem Indkøbsfunktionen og den dispositionsansvarlige.

5.6 Procedurer for indkøb og varemottagelse

5.6.1 Ordreafgivelse - bestilling af varer og ydelser

Afgivelse af ordrer skal ske i overensstemmelse med Movias indkøbspolitik, og skal som udgangspunkt være dokumenteret skriftligt.

Det er et krav, at alle ordrer over 15.000 kr. inkl. moms er dokumenteret skriftligt med en e-mail, ordresedel mv. Kravet om skriftlighed har til formål at sikre klarhed hos køber og sælger om ordrens indhold.

Den dispositionsansvarlige skal påse følgende:

- At der er et behov for pågældende vare/ydelse.
- At der er budgetmæssig dækning forud for afgivelse af bestilling.
- At ordre/bestilling sker i henhold til gældende indkøbspolitik/praksis.

5.6.2 Modtagelse af varer og ydelser

Rekvirenten skal påse, at leverancen er i overensstemmelse med den afgivne ordre for så vidt angår

- Antal enheder
- Aftalt pris
- Aftalt ydelse
- Aftalt kvalitet

Dokumentation for korrekt modtagelse af varer i form af påtegnet følgeseddel mv. skal opbevares på lige fod med andet regnskabsmateriale. For varer, hvor der er fastsat regler om beholdningskontrol, skal den budgetansvarlige sikre, at der sker registrering i henhold til denne kontrol.

5.6.3 Godkendelse

Den dispositionsansvarlige skal sikre, at

- Den gældende indkøbspolitik er overholdt
- Kontrol af pris, antal og kvalitet er gennemført

Godkendelse foretages af en anden person end den, der modtager varen, og som hovedregel på et højere organisationsniveau. Direktører kan godkende leverancer på samme organisatoriske niveau. Den administrerende direktør kan dispensere fra ovenstående.

Godkendelse sker via Movias elektroniske faktureringsystem i henhold til anvisningsbeføjelserne.

5.6.4 Implementering

Det påhviler de enkelte områdechefer at følge op på den aftalte leverance og at sikre opbevaring af kontrakten i kontraktperioden jf. regnskabsregulativets afsnit 7.2.

5.7 Betaling

Betaling af fakturaer skal ske i overensstemmelse med de gældende regler.

- Ved afgivelse af bestilling skal oplyses EAN-nummer, bestiller navn og område.
- Leverandøren skal fremsende fakturaen til Movia som elektronisk fakturering via EAN-nummer, påført område og navn på bestiller.
- Betalingsfristen for Movia er som hovedregel 30 dage netto.

5.8 CSR

Samfundsansvar er en grundlæggende forudsætning for Movias virke som en del af den nationale infrastruktur, og Movia har derfor en CSR-politik, som tager udgangspunkt i principperne i FN's Global Compact. Global Compact bygger på principper, som er baseret på internationalt vedtagne konventioner om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljøbeskyttelse og korruptionsbekæmpelse. Leverandøren forpligter sig til i det daglige arbejde at efterleve, fremme og støtte hovedprincipperne i FN's Global Compact ved, at:

- støtte og respektere beskyttelsen af internationalt erklærede menneskerettigheder
- sikre, at der ikke medvirkes til krænkelse af menneskerettighederne
- opretholde foreningsfriheden og effektivt anerkende retten til kollektiv forhandling
- støtteudryddelsen af alle former for tvangsarbejde
- støtte effektiv afskaffelse af børnearbejde
- afskaffe diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold
- støtte en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer
- tage initiativ til at fremme større miljømæssig ansvarlighed
- opfordre til udvikling og spredning af miljøvenlige teknologier
- modarbejde alle former for korruption, herunder afpresning og bestikkelse

CSR-politikken er indarbejdet og specificeret i Movias standard leverandørkontrakter. I Movias CSR-politik fremgår det derudover, at der vil være tilfælde, hvor Leverandøren ikke kan overholde rammerne i Movias CSR-politik på grund af Leverandørens manglende dokumentation i egen leverandørkæde. Det vil i disse tilfælde være acceptabelt at handle med Leverandøren, så længe Leverandøren garanterer, at alle gældende nationale love og aftaler til enhver tid overholdes.

Der henvises generelt til den til enhver tid gældende Movia CSR-politik.

5.9 Bæredygtigt indkøb

Movia prioriterer den grønne omstilling, og bæredygtighed tænkes derfor ind i alle udbud, hvor det er muligt. Bæredygtighed tænkes ind i de indkøb der ikke konkurrenceudsættes, i det omfang det er muligt.

I forbindelse med et givent udbud vil Indkøb sammen med de udpegede repræsentanter for det relevante forretningsområde overveje hvilket fokus på bæredygtighed Movia skal vælge i det konkrete udbud. Valget afhænger af egne erfaringer og de input Movia indhenter hos leverandører under markedsdialogen og den pågældende branches modenhed indenfor bæredygtighed. Dertil vurderes, om der er relevante mærkningsordninger indenfor pågældende udbudsområde som vurderes at give stor værdi for Movia. Det kunne være Svanemærket og EU-blomsten. Generelt vurderes miljømæssig bæredygtighed og bæredygtighedselementer fra gang til gang afhængig af det pågældende udbud. Det tilstræbes at vurdere en eventuel ekstra omkostning ved bæredygtige tiltag. Hvis det vil medføre væsentlige meromkostninger indruges ansvarlig chef.

Områdechefen for det område, der skal være kontraktsansvarlig efter indkøbet, har det overordnede ansvar for proces og beslutninger, herunder også eventuelt involvering og orientering af fagdirektør. I de tilfælde den udbudte ydelse eller tjeneste er dækket af en SKI rammeaftale, vil denne i de fleste tilfælde blive anvendt. SKIs rammeaftaler indeholder forskellige bæredygtige elementer, der kan tilpasses efter Movias behov.

5.10 Fortrolighed

Movia prioriterer at have et forhold til sine leverandører, der er præget af gensidig tillid og respekt. I henhold til bestemmelser efter primært lov om offentlighed i forvaltningen er der aktindsigt om kommunale myndigheders indkøbsaftaler. Dette betyder, at alle indkøbsaftaler er offentligt tilgængelige.

6 Ikrafttræden

Procedure for indkøb er behandlet og godkendt af bestyrelsen 13. december 2024.

Bestyrelsen er orienteret om Procedure for indkøb d. 12. december 2025.

Dokumentnummer
2111405

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december
2025

Godkendelse af anvendt regnskabspraksis

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender

- anvendt regnskabspraksis som vedlagt i bilag 1, herunder
- at anlægsudgift og -tilskud vedr. lokalbaner vises på hver sin linje i regnskabet
- at nye rejsekort-anlæg afskrives over 5 år

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkender hvert år i december anvendt regnskabspraksis forud for aflæggelse af årsregnskabet. For anvendt regnskabspraksis for regnskab indstilles fire ændringer med konsekvens for regnskabsopgørelsen. Der er desuden foretaget mindre redaktionelle rettelser, præciseringer og opdateringer. Der vedlægges sammenligningsdokument mellem gældende og foreslået anvendt regnskabspraksis., jf. bilag 2.

Der er fire ændringer, der skal træffes særskilt beslutning om:

Anlægsudgift og -tilskud vedr. lokalbaner vises på hver sin linje i regnskabet

Hidtil har anlægsudgift og -tilskud været ført på samme konto og udlignet hinanden. Dermed har regionernes anlægstilskud til lokalbaner ikke været synligt i Movias regnskab. Synliggørelse af anlægstilskuddet vil øge informationsværdien af regnskabet.

Nye rejsekort-anlæg afskrives over 5 år som er samme periode som driftskontrakten

Fra 2025 foretages nye investeringer i udstyr til Basiskort. RKRP A/S' drift- og vedligeholdelsesaftale på udstyret er 5-årig, hvorfor det anses som retvisende, at anlægget regnskabsmæssigt afskrives over 5 år. Afskrivninger føres over balancekontoen og har ikke konsekvens for ejernes betalinger til Movia.

Tilføjelse af Hovedstadens Letbane

Hovedstadens Letbane er tilføjet som part i indtægtsdelingen i hovedstaden som følge af idriftsættelsen af letbanens etape 1 i Ring 3-korridoren d. 26. oktober 2025.

Kildefordelte indtægter i hovedstaden

Udviklingen af kildefordelingsmodellen i hovedstaden forventes afsluttet i 2026 og status for arbejdet er opdateret. For 2025 gælder således at Movias indtægter allokeres på baggrund af seneste udgave af den ikke-færdigudviklede model.

Økonomi:

Indstillingen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Offentliggøres på Movias hjemmeside

Bilag:

1. Forslag til anvendt regnskabspraksis.
2. Dokumentsammenligning af Anvendt regnskabspraksis.

Bilag: Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for Movia 2025 er aflagt i henhold til gældende lovgivning herunder bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision mv., kommunestyrelsesloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud tilpasset Movias særlige forhold.

I 2025 er regnskabspraksis ændret således:

- Anlægsudgift og -tilskud vedr. lokalbaner vises på hver sin linje i regnskabet
- Nye rejsekort-anlæg afskrives over 5 år som er samme periode som driftskontrakten
- Tilføjelse af Hovedstadens Letbane som part i indtægtsdelingen
- Overgang til kildefordeling i hovedstaden

Der er desuden foretaget mindre redaktionelle rettelser.

Årsrapporten er aflagt i kr.

Årsrapporten indeholder en afrapportering af selskabets resultat og præsentation af selskabets væsentlige faglige resultater og aktivitetsniveau.

Årsregnskabet er grundlæggende opbygget således:

+ Driftens tilskudsbehov
- Tilskud faktureret
+/- Efterregulering
= Resultat

Ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport jf. finanslovens § 28.53.02.84 er indregnet under særlige poster, som indgår i driftens tilskudsbehov. I 2024 er foretaget efterregulering af a conto tilskuddet i 2023.

Driftens tilskudsbehov finansieres med løbende forbrugs- og a conto indbetalinger fra kommuner, regioner og virksomheder. Difference mellem realiseret tilskudsbehov og forbrugs- og a conto-betalinger, udgør den efterregulering, som endeligt afregnes overfor kommuner og regioner i januar året efter regnskabsaflæggelsen, og overfor virksomheder i 1. halvår efter regnskabsaflæggelsen.

Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.

Indregning af indtægter og udgifter

Indtægterne ved bus- og togtransport opgøres primært som Movias andel af det samlede transportarbejde på tværs af bus, tog, metro og letbane multipliceret med den samlede billetomsætning for DSB, Metroselskabet, Movia og Hovedstadens Letbane. Indtægtsdelingen foretages årligt og baseres på en række kildedata afhængig af geografi, f.eks. omsætningen af rejsehjemmel, brugsdata for rejsekort-systemer, takstblad for rejsehjemmel, prisindeks, fremskrivning m.m. Indtægtsfordeling for rejser internt i hovedstadsområdet er reguleret i en bekendtgørelse, mens indtægtsfordeling for rejser uden for eller til/fra hovedstadsområdet er aftalebaseret.

Det følger af bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, at indtægter fordeles på grundlag af takststrukturen, det udførte transportarbejde og økonomisk incitament til at tilrettelægge linjenettet til tilbringerrejser frem for parallelrejser f.eks. til banelinjer. Indtægtsfordelingen foretages med en kildefordelingsmodel, som anvender fordelingsnøgler baseret på brugsvalideringer af rejsehjemmel, herunder brug af rejsekort-produkter.

Omsætning kildefordeles senest d. 1. januar 2026. Der er imidlertid ingen udsigt til, at landets trafikvirksomheder udvikler salgskanalerne til alene at sælge rejsehjemmel, som genererer brugsvalideringer, og som kan anvendes til kildefordeling. Trafikstyrelsen, som har sektoransvaret, og samarbejdets parter er i erkendelse heraf enige om, at omsætningen for andre rejsehjemmeltyper skal fordeles ved brug af proxy-fordelingsnøgler.

Trafikstyrelsen er fortsat i proces med at udvikle kildefordelingsmodellen. Forventningen er, at modellen er færdigudviklet senest i foråret 2026, hvorfor der vil forekomme en eller flere omkørsler af indtægtsfordelingen for 2025, som regulerer det, der i 2025 er foreløbigt afregnet med den ikke-færdigudviklede model. Parterne og Trafikstyrelsen vurderer løbende i 2025 konsekvenser af, at modellen ikke er færdigudviklet og tager afregningsmæssigt – til dels – højde for eventuelle kendte skævheder for at begrænse store efterreguleringer i 2026 vedr. 2025.

Indtægter genereret ved brug af det landsdækkende produkt Rejsekort, som kort, fordeles i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog, metro og letbane inden for hovedstadsområdet omfordeles i henhold til bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

Forudbetalinger for transportarbejde foretaget ved brug af Rejsekort som kort og forudbetalinger for transportarbejde ved brug af fastprisprodukter indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten ”skyldig rejsehjemmel”, opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen.

Indtægter fra andre rejsekort-systemer, Rejsekort som app og Check Ind i DSB's app, fordeles ligeledes i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog, metro og letbane inden for hovedstadsområdet omfordeles i henhold til bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Systemerne fungerer efter PAYG-princippet (Pay As You Go), hvorfor trafikvirksomhederne først afregnes indtægter for det udførte transportarbejde et tidsrum (typisk inden for få dage afhængigt af kundens valgte betalingsmiddel) efter pågældende rejsers afslutning. Movia vil således først modtage indtægter for en række rejser udført i 2024 i 2025, og indgå i Movias 2025-regnskab, og tilsvarende vil der forekomme rejser udført i 2025, hvis tilhørende indtægter først indgår i Movias 2026-regnskab. Omvendt gælder f.eks. for pendlerkort, at kunderne forudbetaler rejsehjemlen op til 4 måneder forud for, at den sidste rejse inden for kortets gyldighedsperiode gennemføres. Omsætningen allokeres til trafikvirksomhederne umiddelbart efter salget eller – afhængigt af salgskanalen – måneden efter, hvorfor indtægten for en række rejser udført i 2026 indgår i Movias 2025 regnskab, ligesom indtægten for en række rejser udført i 2025 indgår i Movias 2024 regnskab.

Movia modregner tab på debitorer i indtægterne. Tab på fysiske personer udgiftsføres løbende i regnskabsåret, når fordringen overdrages til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Eventuelle indbetalinger fra Gældsstyrelsen indtægtsføres i det regnskabsår, hvor beløbet modtages, i overensstemmelse med god regnskabs-sik.

Tab på juridiske personer udgiftsføres, når tabet anses for endeligt realiseret og er godkendt af bestyrelsen.

Billetindtægter og driftsudgifter indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, de vedrører, forudsat at de er kendte for Movia inden udløbet af supplementsperioden. Herunder indregnes også forventede reguleringer. Supplementsperioden fastlægges i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. og kommunestyrelsesloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud.

Efterregulering af den modtagne forbrugsbetaling og a conto tilskud indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, den vedrører.

Modtagne tilskud fra regionerne til anlægstilskud til lokalbaner og Movias anlægstilskud til lokalbaner indregnes og vises på hver sin linje i resultatopgørelsen.

Afdrag på rejsekortlån udgiftsføres under fællesudgifter. Renteudgifter på rejsekortlån blev aktiveret i anlægsperioden frem til 30. juni 2012. De aktiverede renteudgifter udgiftsføres i takt med ydelserne på lånene.

Ydelser vedrørende Movias udlån af ansvarlig lånekapital til Rejsekort & Rejseplan A/S indtægtsføres under fællesudgifter.

Aktiver

Anlægsaktiver

Movia indregner anskaffelser som anlægsaktiver til kostpris, når aktivet forventes anvendt i mere end ét regnskabsår, når værdien kan måles pålideligt, og når anskaffelsessummen overstiger 100.000 kr. Kostprisen omfatter anskaffelsessummen med tillæg af omkostninger, der direkte er forbundet med at bringe aktivet i den tilstand og placering, hvor den kan anvendes til sit formål.

Anskaffelser og afskrivninger reguleres med modpost på egenkapitalen i overensstemmelse med regnskabsbekendtgørelsen for kommunale fællesskaber.

Udgifter der medfører forbedring af et aktivs egenskaber eller forlænger den forventede brugstid aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye brugstid. Udgifter til løbende vedligeholdelse, mindre reparationer og lignende, der ikke har en væsentlig indflydelse på aktivets brugstid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Finansielt leasede aktiver

Indregnes og måles på tilsvarende vis som aktiver, der ejes af Movia. Kostprisen fastsættes som den laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rente, eller en tilnærmet værdi for denne, som diskonteringsfaktor.

Grupperede aktiver indregnes i balancen, når den samlede værdi af gruppen overstiger minimumsgrænsen for aktivering.

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver indregnes, når aktivet er identificerbart, forventes at give fremtidige økonomiske fordele eller servicepotentiale, og når kostprisen kan måles pålideligt.

Aktiverne måles til kostpris, der omfatter købsprisen med fradrag af eventuelle rabatter samt udgifter, der direkte kan henføres til at bringe aktivet i brug, herunder honorarer til eksterne konsulenter og andre omkostninger relateret til implementering.

Efterfølgende udgifter tillægges kun aktivets værdi, hvis de medfører en forøgelse af aktivets fremtidige økonomiske fordele eller forlængelse af brugstiden. Øvrige udgifter udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Væsentlige udviklingsprojekter aktiveres til anskaffelsespris, mens interne udviklingsprojekter udgiftsføres i takt med færdiggørelsen. Patenter og lignende rettigheder værdiansættes ikke.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, dog maksimalt 10 år, baseret på en vurdering af aktivernes økonomiske levetid.

Patenter værdiansættes ikke.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Udviklingsprojekter	3 - 10 år
---------------------	-----------

Grunde og bygninger

Grunde og bygninger anskaffet før 1. januar 1999 værdiansættes til den offentlige ejendomsvurdering pr. 1. januar 2004, mens grunde og bygninger anskaffet efter 1. januar 1999 optages til kostpris. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet til anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider.

Grunde	Afskrives ikke
Bygninger	15 - 50 år
Indretning af lejede lokaler	10 år

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver optages til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver under opførelse optages til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet.

For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte udgifter til materialer, komponenter og underleverandører.

For rejsekortsystemet omfatter afholdte anlægsomkostninger også renteudgifter på lånefinansieringen, indtil anlægget blev taget i brug. Efter ibrugtagning udgiftsføres renteudgifterne løbende.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske anlæg og biler 3 - 10 år

Rejsekort	Over perioden 2012 – 2026
-----------	------------------------------

Rejsekortanlæg afskrives over perioden 2012 – 2026. Der foretages lineære afskrivninger i anlæggets brugstid baseret på den forventede restlevetid.

Eftersom hovedaktivitetens brugstid er fastsat til 2026, vurderes det som mest retvisende, at eksempelvis en tilgang i 2020 afskrives over hovedaktivitetens resterende brugstid, dvs. 7 år, mens en tilgang i 2022 afskrives over 5 år.

Nye rejsekortanlæg fra 2025 afskrives lineært over 5 år, svarende til varigheden af drift- og vedligeholdelsesaftalen for udstyret.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab reguleres over egenkapitalen.

Anlæg under udførelse

Anlæg under udførelse er aktiver, som er under opførelse eller konstruktion ved årets afslutning. Udgifter afholdt på materielle anlægsaktiver under udførelse indregnes i takt med, at udgiften afholdes, og når de kan afgrænses og opgøres pålideligt.

Ved opførelse af bygninger foretages indregningen på baggrund af kostpris eller færdiggørelsesgrad. Når anlægsaktivet er færdiggjort og taget i brug, overføres det til den relevante aktivkategori, og afskrivning påbegyndes.

Anlæg under udførelse afskrives ikke.

Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele, samt ansvarlig lånekapital)

Kapitalandele i selskaber, som Movia har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Movias ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet.

Den årlige værdiregulering af aktiekapitalen reguleres med modpost på egenkapitalen, jf. bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv. og i henhold til bestemmelserne i kommunestyrelsesloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud.

Grunde og bygninger til videresalg

Grunde og bygninger til videresalg omfatter aktiver, hvor der er truffet beslutning om salg, og som ikke længere anvendes direkte i Movias driftsmæssige aktiviteter. Der foretages ikke afskrivninger på bygninger til videresalg.

Grunde og bygninger til videresalg optages til den offentlige vurdering pr. 1. januar 2004, såfremt anlægget er købt før 1. januar 1999. Aktiver anskaffet efter denne dato måles til anskaffelsessum med tillæg af eventuelle forbedringer og fradrag for tidligere afskrivninger.

Hvis der ikke foreligger en offentlig vurdering, måles aktiverne til den seneste valuarvurdering foretaget af en ekstern valuar.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til nominel værdi med fradrag af nedskrivninger til at imødegå forventede tab. Nedskrivning foretages, når der er identificeret risiko for, at tilgodehavendet ikke kan inddrives. I regnskabet præsenteres det realiserede udgiftsførte konstaterede tab samt bevægelsen af hensættelser til tab. Ændringer i reguleres med modpost på egenkapitalen.

Tilgodehavender, der er overdraget til inddrivelse via Gældsstyrelsen, nedskrives til nul og indgår derfor ikke i balancen på balancedagen. Eventuelle indbetalinger fra Gældsstyrelsen indtægtsføres i det regnskabsår, hvor de modtages.

Eventuelle væsentlige tabsrisici, der ikke kan opgøres, oplyses under eventualforpligtelser.

Tilgodehavender med forfaldstidspunkt senere end ét år præsenteres som langfristede tilgodehavender.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter under omsætningsaktiver omfatter forudbetalinger, der vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Passiver

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser måles til den forventede økonomiske forpligtelse på balancedagen.

Andre hensatte forpligtelser

Miljømæssige forpligtelser og garantiforpligtelser indregnes, når Movia som følge af en tidligere begivenhed har påtaget sig en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at indfrielse af forpligtelsen vil medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

Pensionsforpligtelser

Et begrænset antal af Movias medarbejdere er tjenestemandsansatte. Movia har endvidere indgået pensionsaftaler med visse personalegrupper. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er beregnet aktuarmæssigt ud fra forudsætninger fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Der foretages som minimum hvert femte år en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenestemænd. I år, hvor der ikke gennemføres en aktuarmæssig beregning, reguleres kapitalværdien med årets udbetalte pensioner fratrasket den statsligt fastsatte procent af de udbetalte tjenestemandspensionslønninger.

Ændringer i tjenestemandspensionsforpligtelsen indregnes direkte på egenkapitalen.

Anlægspulje

Nye rejsekortanlæg fra 2025 afskrives lineært over 5 år, svarende til varigheden af drift- og vedligeholdelsesaftalen for udstyret.

Leasinggæld

Finansielt leasede aktiver indregnes i anlægskartoteket og afskrives over den forventede brugstid. Den tilsvarende leasingforpligtelser indregnes som finansiell gæld.

Finansielle instrumenter

Finansielle instrumenter, herunder eventuelle rentesikringsaftaler, måles til amortiseret kostpris. Markedsværdien oplyses i noterne.

Langfristet gæld

Langfristet gæld omfatter forpligtelser, der forfalder senere end 12 måneder efter regnskabsårets afslutning.

Kortfristet gæld

Kortfristet gæld omfatter forpligtelser, med forfald indenfor 12 måneder efter regnskabsårets afslutning.

Periodeafgrænsningsposter under forpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i efterfølgende år.

Forudbetalinger for rejser på rejsekort indregnes i indtægterne i det år, de modtages. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" indregnes under kortfristet gæld, og ændringer heri reguleres over egenkapitalen.

Feriepengeforpligtelsen vedrørende tjenstemandsansatte, medarbejdere ansat på tjenstemandslignende vilkår og funktionæransatte beregnes af den ferieberettigede løn. Reguleringer af feriepengeforpligtelsen føres over egenkapitalen.

Skyldige omkostninger opgøres efter transaktionsprincippet og omfatter leverede varer og ydelser, hvor faktura først modtages efter regnskabsårets afslutning, eller betaling først finder sted herefter.

Disponerede, uforbrugte midler fra omstillingspuljen samt igangværende projekter, der fortsætter ind i det efterfølgende regnskabsår, opretholdes som gæld og indregnes under skyldige omkostninger, indtil projektet afsluttes. Bevarelsen af disse poster forudsætter bestyrelsens godkendelse.

Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

Movias nettoudgifter skal finansieres af kommuner, regioner og virksomheder. Bestyrelsen kan dog vedtage, at særlige udgifter finansieres af kassebeholdningen og dermed ikke fordeles på tilskud fra kommuner, regioner og virksomheder.

Regnskabsprincipper for bus

Der udarbejdes et regnskab for hver buslinje, inden nettotilskuddet fordeles på kommuner, regioner og virksomheder.

Billetindtægter opgøres som Movias andel af betalingen for det samlede transportarbejde på Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Heri modregnes eventuelle tab på debitorer.

I takstområde Hovedstaden baseres fordelingen af indtægter på buslinjer på seneste to rejsehjemmelundersøgelser og på passagertal fra bussernes tællesystem. Billetindtægter i hovedstadsområdet omfatter også lokalbanerne, hvis indtægter fastlægges ud fra fremskrivning af indtægter fra 2001 og udviklingen i passagertal opgjort med lokalbanernes tællesystem. Bussernes samlede indtægt beregnes som Movias indtægtsandel i takstområde Hovedstaden minus lokalbanernes indtægtsandel.

I henholdsvis takstområde Syd og Vest fordeles Movias indtægter fra rejser ved brug af rejsekort på bus- og lokalbanelinjer ud fra en nøgle baseret på brugen af rejsekort på den enkelte linje. Omsætningen fra enkeltbilletter udstedt i busser fordeles på de buslinjer, hvor billetten er solgt. Omsætningen relateret til pendlerkort fordeles ud fra brugen af pendlerkort udstedt på rejsekort i hver bus- eller lokalbanelinje. Tilsvarende fordeles omsætningen af Rejsekort Pendler Kombi, og skolekort ud fra brugernes valideringer på rejsekortudstyr. Bus- og lokalbanelinjernes andel af indtægter fra øvrige billetprodukter beregnes ud fra en billetundersøgelse. Endelig anvendes passagertal fra bussers og lokalbanernes tællesystem til fordeling af omsætningen for diverse rejsehjemmeltyper, statskompensation for gratis befordring af børn samt afregnede indtægter til DSB for deres befor-

dring af passagerer internt i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Andre indtægter, som vedrører busserne, henføres så vidt muligt til den aktuelle buslinje. Indtægter fra kontrolafgifter fordeles efter bustimer. Andre indtægter, der ikke kan henføres direkte til buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer i takstområde Hovedstaden og efter fordelingen af billetindtægter i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Udgifter til busoperatører registreres som udgangspunkt på kontraktnummer eller direkte på buslinjer. Udgifter registreret på buslinjer fordeles ikke yderligere. Timeafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Bus- og chaufførafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal busser inden for den enkelte kontrakt. Opgørelse af busser pr. linje pr. kontrakt tager udgangspunkt i, at myldretidskørsel er "driveren" for antallet af busser. Der beregnes således ikke en busandel på natbusser. Faste operatørudgifter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Andre operatørudgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjerne efter bustimer inden for den enkelte kontrakt, mens udgifter registreret på buslinjer ikke fordeles yderligere. Andre operatørudgifter, der ikke er registreret på kontrakter eller buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer.

Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgler, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant, foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.

Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer:

Udgift	Fordelingsnøgle
Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter
Rejsekort, drift	Busindtægter
Provision	Busindtægter
Rejsehjemmel	Busindtægter

Tilskudsbehovet for hver buslinje fordeles på kommuner, regioner/virksomheder efter følgende principper:

Buslinjer der er bestilt af en virksomhed finansieres af denne virksomhed.

Lokale buslinjer, der kun kører i én kommune, finansieres af denne kommune.

Lokale buslinjer, der kører i mere end én kommune, finansieres således:

- 80 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af de kommuner, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive andel af bussens samlede køreplantimer
- 20 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af alle kommuner i den region, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive befolkningsandele i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

Regionale buslinjer, der kun kører i én region, finansieres af denne region.

Regionale buslinjer, der kører i to regioner, fordeles mellem regionerne efter ovenstående principper for fordeling af tilskud til lokale busser, der kører i mere end én kommune. Hver regions bidrag findes ved at summere det beregnede nettotilskud for de kommuner, der ligger i regionen for den aktuelle buslinje.

Regnskabsprincipper for flextrafik

Kørselsindtægter i flextrafik henføres direkte til kommuner for ordningerne flexhandicap, flexstur og plustur.

Driftsudgifter i flextrafik fordeles på kommuner og regioner efter tre forskellige modeller:

Driftsudgifter i flexrute fordeles på kommuner efter antal borgere tilmeldt flexrute ordningen. Hver borger er tilknyttet en betalingskommune.

For variabel flextrafik (flexhandicap, flexstur, plustur, flexkommune og flexpatient) fordeles indtægter og udgifter for hver tur efter fordelingsnøgler, der udtrykker belastningen på de involverede kommuner/regioner. For flexhandicap, flexkommune og flexpatient er der en entydig sammenhæng mellem passageren og kommunen/regionen. For flexstur og plustur finansieres nettoudgiften af den kommune, hvor turen starter.

For en mindre del af driftsudgifter vedrørende variabel flextrafik, som ikke er tilknyttet en kommune som betalingspart, sker en fordeling på alle kommuner i forhold til antallet af passagerer i alle kommunerne, der får udført variabel flextrafik.

Administrative udgifter til flextrafik, herunder løn, omfatter udgifter afholdt direkte til flextrafik samt en forholdsmæssig andel af kundecenteret. Desuden beregnes et overhead.

Administrative udgifter der alene vedrører hhv. flexrute og flexhandicap fordeles alene på disse to ordninger efter passagertal.

Udgifter til kundecenteret fordeles på kommuner med ordningerne flexhandicap og flexstur i forhold til antallet af opkald til kundecenteret.

Udgifter til drift af IT fordeles på alle ordninger undtagen flexrute efter antallet af passagerer.

Øvrige administrative udgifter fordeles på alle ordninger undtagen flexrute og flexpatientbus efter antallet af passagerer.

Regnskabsprincipper for baneområdet

Baneområdets indtægter tager udgangspunkt i en fordeling af indtægterne mellem busser og tog for hvert takstområde. I takstområde Hovedstaden foretages en fordeling ud fra passagertællinger i togene og fremskrivning af indtægter på baggrund af data fra 2001. Fordelingen tager endvidere højde for en ændring i opgørelsesmetoden af passagertallet på Østbanen i forbindelse med justering af takstområdegrænsen mellem takstområde Hovedstaden og takstområde Syd pr. 20. januar 2013.

I henholdsvis takstområde Syd og Vest tildeles lokalbanelinjerne indtægter efter samme metode som buslinjerne; dog tildeles indtægter for pendlerkort, skolekort og pensionistkort i.h.t. en billetundersøgelse, idet der ikke er krav om validering af de nævnte billettyper udstedt på rejsekort ved brug i lokalbanetog.

Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.

Regnskabsprincipper for fællesudgifter

Tjenestemandspensioner, som vedrører pensionerede tjenestemænd fra Lokalbanen A/S, finansieres 100 pct. af Region Hovedstaden.

Øvrige fællesudgifter dækkes delvis af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region og delvis af de to regioner og de deltagende kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for hen-

holdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Fællesudgifterne fordeles i tre trin:

1. I første trin fordeles fællesudgifterne med 77,8 pct. til Region Hovedstaden og kommuner og virksomheder beliggende i Region Hovedstadens område, mens 22,2 pct. fordeles til Region Sjælland og kommuner og virksomheder beliggende i Region Sjællands område.
2. I andet trin fordeles 40,42 pct. af de 77,8 pct. af udgifterne i Region Hovedstaden til regionen og 1,95 pct. af de 22,2 pct. af udgifterne i Region Sjælland til regionen.
3. I tredje trin fordeles de resterende fællesudgifter på de to regioner og de deltagende kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

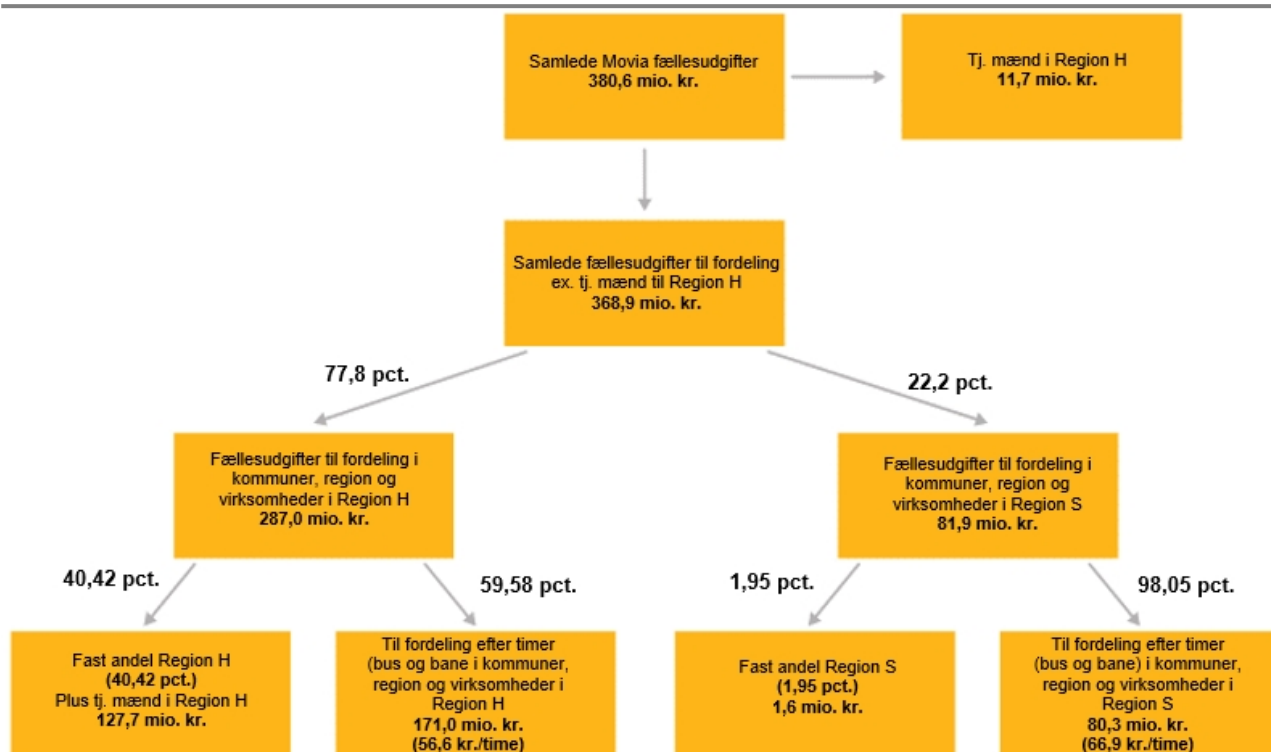
Se også figur 1

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

Regnskabsprincipper for ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport

Forsyningstilskuddet fordeles på kommuner og regioner efter operatørudgifter på bus, bane og flextrafik-ordninger.

Figur 1 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Bilag: Anvendt regnskabspraksis - dokumentsammenligning

Gældende regnskabspraksis	Forslag til ny regnskabspraksis	Bemærkning
Årsregnskabet for 2024 aflægges i henhold til gældende lovgivning og "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelse tilpasset Movias særlige forhold. Principper for indregning og måling er uændrede. Årsregnskabet indeholder en afrapportering af selskabets resultat og præsentation af selskabets væsentlige faglige resultater og aktivitetsniveau.	Årsrapporten for Movia 2025 er aflagt i henhold til gældende lovgivning herunder bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision mv., kommunestyrelseloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud tilpasset Movias særlige forhold. I 2025 er regnskabspraksis ændret således: • Anlægsudgift og -tilskud vedr. lokalbaner vises på hver sin linje i regnskabet • Nye rejsekort anlæg afskrives over 5 år som er samme periode som driftskontrakten • Tilføjelse af Hovedstadens Letbane som part i indtægtsdelingen • Overgang til kildefordeling i hovedstaden Der er desuden foretaget mindre redaktionelle rettelser. Årsrapporten er aflagt i kr. Årsrapporten indeholder en afrapportering af selskabets resultat og præsentation af selskabets væsentlige faglige resultater og aktivitetsniveau.	Tilføjelse af mindre afsnit om væsentlige ændringer, dybere indsigt i den anvendte regnskabspraksis, samt redaktionelle ændringer
Årsregnskabet er grundlæggende opbygget således: + Driftens tilskudsbehov	Årsregnskabet er grundlæggende opbygget således: + Driftens tilskudsbehov	Henvi sning til statskompensation som følge af covid udtaget samt

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

- Tilskud faktureret +/- Efterregulering = Resultat Statskompensation som følge af covid indtægtsføres under særlige poster, som indgår i driftens tilskudsbehov. Statskompensationen opgøres og indregnes i 2023 som den fulde kompensation for januar og februar 2022 minus den i 2022 a conto udbetalte statskompensation. Ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport jf. tekstanmærkning til finanslovens § 28.53.02.84 er indregnet under særlige poster, som indgår i driftens tilskudsbehov. I 2024 er foretaget efterregulering af a conto tilskuddet i 2023. Driftens tilskudsbehov finansieres med løbende forbrugs- og a conto indbetalinger fra kommuner, regioner og virksomheder. Difference mellem realiseret tilskudsbehov og forbrugs- og a conto-betalinger udgør den efterregulering, som endeligt afregnes overfor kommuner og regioner i januar året efter regnskabsaflægningen og overfor virksomheder i 1. halvår efter regnskabsaflægningen. Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.	- Tilskud faktureret +/- Efterregulering = Resultat Ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport jf. finanslovens § 28.53.02.84 er indregnet under særlige poster, som indgår i driftens tilskudsbehov. I 2024 er foretaget efterregulering af a conto tilskuddet i 2023. Driftens tilskudsbehov finansieres med løbende forbrugs- og a conto indbetalinger fra kommuner, regioner og virksomheder. Difference mellem realiseret tilskudsbehov og forbrugs- og a conto-betalinger, udgør den efterregulering, som endeligt afregnes overfor kommuner og regioner i januar året efter regnskabsaflægningen, og overfor virksomheder i 1. halvår efter regnskabsaflægningen. Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.	redaktionelle ændringer
Indregning af indtægter og udgifter Indtægterne ved bus- og togtransport opgøres primært som Movias andel af det samlede transportarbejde på tværs af bus, tog, metro og letbaneindtægter for transport med busser og tog beregnes i hovedsagen som Movias andel af det samlede transportarbejde med bus, tog og metro multipliceret med den	Indregning af indtægter og udgifter Indtægterne ved bus- og togtransport opgøres primært som Movias andel af det samlede transportarbejde på tværs af bus, tog, metro og letbane multipliceret med den samlede billetomsætning for DSB, Metroselskabet, Movia og Hovedstadens Letbane. Indtægtsdelingen foretages årligt og	Indføjelser af Hovedstadens Letbane samt redaktionelle ændringer

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

samlede billetomsætning for DSB, Metroselskabet og Movia. Indtægtsdelingen foretages årligt og baseres på en række kildedata afhængig af geografi, f.eks. omsætningen af rejsehjemmel, brugsdata for rejsekort-systemer, takstblad for rejsehjemmel, prisindeks, fremskrivning m.m. Indtægtsfordeling for rejser internt i hovedstadsområdet er reguleret i en bekendtgørelse, mens indtægtsfordeling for rejser uden for eller til/fra hovedstadsområdet er aftalebaseret. Det overordnede fordelingsprincip – andel af transportarbejde – er dog det samme.	baseres på en række kildedata afhængig af geografi, f.eks. omsætningen af rejsehjemmel, brugsdata for rejsekortsystemer, takstblad for rejsehjemmel, prisindeks, fremskrivning m.m. Indtægtsfordeling for rejser internt i hovedstadsområdet er reguleret i en bekendtgørelse, mens indtægtsfordeling for rejser uden for eller til/fra hovedstadsområdet er aftalebaseret.	
Bekendtgørelsen (BEK nr. 1545 af 19/12/2022) anviser, hvordan indtægter for udført transportarbejde i hovedstadsområdet fra 1. januar 2023 skal fordeles. Princippet er – som i den foregående indtægtsfordelingsmodel – at indtægter fordeles på grundlag af takststrukturen, det udførte transportarbejde og økonomisk incitament for tilbringerrejser. Det nye er, at fordelingen skal foretages med en kildefordelingsmodel, som er uafhængig af passagertal og rejsehjemmelundersøgelser, men afhængig af fordelingsnøgler baseret på brugsvalideringer af rejsehjemmel, herunder brug af rejsekort. Bekendtgørelsen forudsætter, at al omsætning kildefordeles senest d. 1. januar 2026. Der er imidlertid ingen udsigt til, at landets trafikvirksomheder udvikler salgskanalerne til alene at sælge rejsehjemmel, som genererer brugsvalideringer, og som kan anvendes til kildefordeling. Trafikstyrelsen, som har sektoransvaret, og samarbejdets parter er i erkendelse heraf enige om, at omsætningen for andre rejsehjemmeltyper skal fordeles ved brug af proxy-fordelingsnøgler. Trafikstyrelsen er fortsat i proces med at udvikle	Det følger af bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, at indtægter fordeles på grundlag af takststrukturen, det udførte transportarbejde og økonomisk incitament til at tilrettelægge linjenettet til tilbringerrejser frem for parallelrejser f.eks. til banelinjer. Indtægtsfordelingen foretages med en kildefordelingsmodel, som anvender fordelingsnøgler baseret på brugsvalideringer af rejsehjemmel, herunder brug af rejsekort-produkter. Omsætning kildefordeles senest d. 1. januar 2026. Der er imidlertid ingen udsigt til, at landets trafikvirksomheder udvikler salgskanalerne til alene at sælge rejsehjemmel, som genererer brugsvalideringer, og som kan anvendes til kildefordeling. Trafikstyrelsen, som har sektoransvaret, og samarbejdets parter er i erkendelse heraf enige om, at omsætningen for andre rejsehjemmeltyper skal fordeles ved brug af proxy-fordelingsnøgler. Trafikstyrelsen er fortsat i proces med at udvikle kildefordelingsmodellen. Forventningen er, at modellen er færdigudviklet senest i foråret 2026, hvorfor der vil forekomme en eller flere omkørsler af indtægtsfordelingen for 2025, som regulerer det, der i 2025 er foreløbigt afregnet med den ikke-	Henvisninger til overgangsmodel i indtægtsdelingen i 2024 udtaget samt redaktionelle ændringer

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

kildefordelingsmodellen. Forventningen er, at modellen udkommer i to versioner, en "overgangsmode" og den endelige kildefordelingsmodel. Overgangsmode" modellen kildefordeler indtægter genereret ved brug af Rejsekort som kort, mens øvrige rejsehjemmeltyper fordeles med proxy-fordelingsnøgler. Indtægtsfordelingen, som leverer input til Movias årsregnskab 2024, anvender overgangsmode" modellen. Skiftet af indtægtsfordelingsmodel fører ikke til provenuforskydninger i 2024. Indtægter genereret ved brug af det landsdækkende produkt Rejsekort som kort fordeles i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog metro indenfor hovedstadsområdet omfordeles i henhold til førnævnte bekendtgørelse.	færdigudviklede model. Parterne og Trafikstyrelsen vurderer løbende i 2025 konsekvenser af, at modellen ikke er færdigudviklet og tager afregningsmæssigt – til dels – højde for eventuelle kendte skævheder for at begrænse store efterreguleringer i 2026 vedr. 2025. Indtægter genereret ved brug af det landsdækkende produkt Rejsekort, som kort, fordeles i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog, metro og letbane indenfor hovedstadsområdet omfordeles i henhold til bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.	
Forudbetalinger for transportarbejde foretaget ved brug af Rejsekort som kort og forudbetalinger for transportarbejde ved brug af fastprisprodukter indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen.	Forudbetalinger for transportarbejde foretaget ved brug af Rejsekort som kort og forudbetalinger for transportarbejde ved brug af fastprisprodukter indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel", opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen.	Ingen ændringer
Indtægter fra andre rejsekort-systemer, Rejsekort som app og Check Ind i DSB's app, fordeles ligeledes i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog metro inden for hovedstadsområdet omfordeles i henhold til førnævnte bekendtgørelse (BEK nr. 1545). Systemerne fungerer efter PAYG-princippet (Pay As You Go), hvorfor trafikvirksomhederne først afregnes indtægter for det udførte transportarbejde et tidsrum efter pågældende rejsers afslutning. Movia vil således først modtage indtægter for en række rejser udført i slutningen af 2024 i begyndelsen af 2025, og de vil indgå i Movias 2025-regnskab.	Indtægter fra andre rejsekort-systemer, Rejsekort som app og Check Ind i DSB's app, fordeles ligeledes i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog, metro og letbane inden for hovedstadsområdet omfordeles i henhold til bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Systemerne fungerer efter PAYG-princippet (Pay As You Go), hvorfor trafikvirksomhederne først afregnes indtægter for det udførte transportarbejde et tidsrum (typisk inden for få dage afhængigt af kundens valgte betalingsmiddel) efter pågældende rejsers afslutning. Movia vil således først modtage indtægter for en række rejser udført i 2024 i 2025, og indgå i Movias 2025-	Redaktionelle ændringer, herunder præcisering af indtægts- og likviditetsstrømme.

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

	regnskab, og tilsvarende vil der forekomme rejser udført i 2025, hvis tilhørende indtægter først indgår i Movias 2026-regnskab. Omvendt gælder f.eks. for pendlerkort, at kunderne forudbetaler rejsehjemlen op til 4 måneder forud for, at den sidste rejse inden for kortets gyldighedsperiode gennemføres. Omsætningen allokeres til trafikvirksomhederne umiddelbart efter salget eller – afhængigt af salgskanalen – måneden efter, hvorfor indtægten for en række rejser udført i 2026 indgår i Movias 2025 regnskab, ligesom indtægten for en række rejser udført i 2025 indgår i Movias 2024 regnskab.	
	Movia modregner tab på debitorer i indtægterne. Tab på fysiske personer udgiftsføres løbende i regnskabsåret, når fordringen overdrages til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Eventuelle indbetalinger fra Gældsstyrelsen indtægtsføres i det regnskabsår, hvor beløbet modtages, i overensstemmelse med god regnskabsskik. Tab på juridiske personer udgiftsføres, når tabet anses for endelig realiseret og er godkendt af bestyrelsen.	Nyt afsnit om håndtering af tab på debitorer
Billetindtægter og driftsudgifter indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, de vedrører, forudsat at de er kendte for Movia inden udløbet af supplementsperioden. Herunder indregnes også forventede reguleringer. Supplementsperioden følger "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen. Efterregulering af den modtagne forbrugsbetaling og a conto tilskud indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, den vedrører.	Billetindtægter og driftsudgifter indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, de vedrører, forudsat at de er kendte for Movia inden udløbet af supplementsperioden. Herunder indregnes også forventede reguleringer. Supplementsperioden fastlægges i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v., og kommunestyrelsesloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud. Efterregulering af den modtagne forbrugsbetaling og a conto tilskud indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, den vedrører.	Redaktionelle ændringer
Modtagne tilskud fra regionerne til anlægstilskud til lokalbaner	Modtagne tilskud fra regionerne til anlægstilskud til lokalbaner	Adskillelse af

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

og Movias anlægstilskud til lokalbaner indregnes på samme konto og vises som et nettotal i resultatopgørelsen.	og Movias anlægstilskud til lokalbaner indregnes og vises på hver sin linje i resultatopgørelsen.	opgørelse af anlægstilskud
Afdrag på rejsekortlån udgiftsføres under fællesudgifter. Renteudgifter på rejsekortlån blev aktiveret i anlægsperioden frem til 30. juni 2012. De aktiverede renteudgifter udgiftsføres i takt med ydelserne på lånene. Ydelser fra Rejsekort & Rejseplan A/S på ansvarlig lånekapital - udlånt fra Movia til Rejsekort & Rejseplan A/S - indtægtsføres under fællesudgifter.	Afdrag på rejsekortlån udgiftsføres under fællesudgifter. Renteudgifter på rejsekortlån blev aktiveret i anlægsperioden frem til 30. juni 2012. De aktiverede renteudgifter udgiftsføres i takt med ydelserne på lånene. Ydelser vedrørende Movias udlån af ansvarlig lånekapital til Rejsekort & Rejseplan A/S indtægtsføres under fællesudgifter.	Redaktionelle ændringer
<u>Anlægsaktiver</u> Forbedring af et aktivs egenskaber eller forlængelse af et aktivs brugstid aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye brugstid. Udgifter til mindre reparationer og lignende, som ikke har en væsentlig indflydelse på aktivets brugstid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.	<u>Anlægsaktiver</u> Movia indregner anskaffelser som anlægsaktiver til kostpris, når aktivet forventes anvendt i mere end ét regnskabsår, når værdien kan måles pålideligt, og når anskaffelsessummen overstiger 100.000 kr. Kostprisen omfatter anskaffelsessummen med tillæg af omkostninger, der direkte er forbundet med at bringe aktivet i den tilstand og placering, hvor den kan anvendes til sit formål. Anskaffelser og afskrivninger reguleres med modpost på egenkapitalen i overensstemmelse med regnskabsbekendtgørelsen for kommunale fællesskaber. Udgifter der medfører forbedring af et aktivs egenskaber eller forlænger den forventede brugstid aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye brugstid. Udgifter til løbende vedligeholdelse, mindre reparationer og lignende, der ikke har en væsentlig indflydelse på aktivets brugstid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.	Uddybende forklaring om håndteringen af anlægsaktiver, som er i overensstemmelse med Indenrigs- og Sundhedsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, kapitel 8.
<u>Finansielt leasede aktiver</u> indregnes og måles på tilsvarende vis som aktiver, der ejes af Movia. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af	<u>Finansielt leasede aktiver</u> Indregnes og måles på tilsvarende vis som aktiver, der ejes af Movia. Kostprisen fastsættes som den laveste værdi af	Redaktionelle ændringer og præcisering

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor eller en tilnærmet værdi for denne. Der optages grupperede aktiver i balancen i det omfang, grupperingen overstiger minimumsbeløbet for aktivering.	dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rente, eller en tilnærmet værdi for denne, som diskonteringsfaktor. Grupperede aktiver indregnes i balancen, når den samlede værdi af gruppen overstiger minimumsgrænsen for aktivering.	
<u>Immaterielle anlægsaktiver</u> Væsentlige udviklingsprojekter aktiveres til anskaffelsespris. Interne udviklingsprojekter udgiftsføres i takt med projektets færdiggørelse. Patenter værdiansættes ikke.	<u>Immaterielle anlægsaktiver</u> Immaterielle anlægsaktiver indregnes, når aktivet er identificerbart, forventes at give fremtidige økonomiske fordele eller servicepotentiale, og når kostprisen kan måles pålideligt. Aktiverne måles til kostpris, der omfatter købsprisen med fradrag af eventuelle rabatter samt udgifter, der direkte kan henføres til at bringe aktivet i brug, herunder honorarer til eksterne konsulenter og andre omkostninger relateret til implementering. Efterfølgende udgifter tillægges kun aktivets værdi, hvis de medfører en forøgelse af aktivets fremtidige økonomiske fordele eller forlængelse af brugstiden. Øvrige udgifter udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes. Væsentlige udviklingsprojekter aktiveres til anskaffelsespris, mens interne udviklingsprojekter udgiftsføres i takt med færdiggørelsen. Patenter og lignende rettigheder værdiansættes ikke. Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, dog maksimalt 10 år, baseret på en vurdering af aktivernes økonomiske levetid. Patenter værdiansættes ikke.	Uddybende forklaring om håndteringen af immaterielle anlægsaktiver, som er i overensstemmelse med Indenrigs- og Sundhedsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, kapitel 8.

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider: Udviklingsprojekter: 3 - 10 år	Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider: Udviklingsprojekter: 3 - 10 år	Uændret
<u>Grunde og bygninger</u> Grunde og bygninger anskaffet før 1. januar 1999 værdiansættes til den offentlige ejendomsvurdering pr. 1. januar 2004, mens grunde og bygninger anskaffet efter 1. januar 1999 optages til kostpris. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet til anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.	<u>Grunde og bygninger</u> Grunde og bygninger anskaffet før 1. januar 1999 værdiansættes til den offentlige ejendomsvurdering pr. 1. januar 2004, mens grunde og bygninger anskaffet efter 1. januar 1999 optages til kostpris. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet til anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.	Uddybende forklaring om håndteringen af grunde og bygning, som er i overensstemmelse med Budget- og regnskabssystem for kommuner se: kap 8.pdf
Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider: Grunde: Afskrives ikke Bygninger: 15 - 50 år Indretning af lejede lokaler: 10 år <u>Materielle anlægsaktiver</u> Materielle anlægsaktiver optages til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Materielle anlægsaktiver under opførelse optages til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte udgifter til materialer, komponenter og underleverandører. For rejsekortsystemet omfatter afholdte anlægsomkostninger	Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider. Grunde: Afskrives ikke Bygninger: 15 - 50 år Indretning af lejede lokaler: 10 år <u>Materielle anlægsaktiver</u> Materielle anlægsaktiver optages til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Materielle anlægsaktiver under opførelse optages til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte udgifter til materialer, komponenter og underleverandører. For rejsekortsystemet omfatter afholdte anlægsomkostninger	Redaktionelle ændringer

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

også renter på lånefinansieringen, indtil anlægget blev taget i brug. Derefter er rentetilskrivningen på lån udgiftsført.	også renteudgifter på lånefinansieringen, indtil anlægget blev taget i brug. Efter ibrugtagning udgiftsføres renteudgifterne løbende.	
Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider: Tekniske anlæg og biler: 3 - 10 år Rejsekort: Over perioden 2012 – 2026 Rejsekortanlæg afskrives over perioden 2012 – 2026. Der foretages lineære afskrivninger i anlæggets brugstid baseret på den forventede restlevetid. Eftersom hovedaktivitetens brugstid er fastsat til 2026, vurderes det som mest retvisende, at eksempelvis en tilgang i 2020 afskrives over hovedaktivitetens resterende brugstid, dvs. 7 år, mens en tilgang i 2022 afskrives over 5 år. Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag for salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab reguleres over egenkapitalen.	Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider: Tekniske anlæg og biler: 3 - 10 år Rejsekort: Over perioden 2012 – 2026 Rejsekortanlæg afskrives over perioden 2012 – 2026. Der foretages lineære afskrivninger i anlæggets brugstid baseret på den forventede restlevetid. Eftersom hovedaktivitetens brugstid er fastsat til 2026, vurderes det som mest retvisende, at eksempelvis en tilgang i 2020 afskrives over hovedaktivitetens resterende brugstid, dvs. 7 år, mens en tilgang i 2022 afskrives over 5 år. Nye rejsekortanlæg fra 2025 afskrives lineært over 5 år, svarende til varigheden af drift- og vedligeholdelsesaftalen for udstyret. Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab reguleres over egenkapitalen.	Nyt afsnit om afskrivning af nyt rejsekortanlæg – redaktionelle ændringer

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

<u>Anlæg under udførelse</u> Anlæg under udførelse er aktiver, som er under opførelse eller konstruktion ved årets slutning. Udgifter afholdt på materielle anlægsaktiver under udførelse indregnes i takt med, at udgiften afholdes, og når de kan afgrænses og opgøres pålideligt. Ved opførelse af bygninger vil indregningen blive foretaget på baggrund af kostpris eller færdiggørelsesgrad. Anlæg under udførelse afskrives ikke.	<u>Anlæg under udførelse</u> Anlæg under udførelse er aktiver, som er under opførelse eller konstruktion ved årets afslutning. Udgifter afholdt på materielle anlægsaktiver under udførelse indregnes i takt med, at udgiften afholdes, og når de kan afgrænses og opgøres pålideligt. Ved opførelse af bygninger foretages indregningen på baggrund af kostpris eller færdiggørelsesgrad. Når anlægsaktivet er færdiggjort og taget i brug, overføres det til den relevante aktivkategori, og afskrivning påbegyndes. Anlæg under udførelse afskrives ikke.	Præcisering og uddybning af håndtering ved udførelsen og dermed reklassificering af aktivet.
<u>Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele samt ansvarlig lånekapital)</u> Kapitalandele i selskaber, som Movia har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Movias ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet. Den årlige værdiregulering af aktiekapitalen reguleres med modpost på egenkapitalen, jf. bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.	<u>Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele, samt ansvarlig lånekapital)</u> Kapitalandele i selskaber, som Movia har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Movias ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet. Den årlige værdiregulering af aktiekapitalen reguleres med modpost på egenkapitalen, jf. bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv., og i henhold til bestemmelserne i kommunestyrelsesloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud.	Præcisering
<u>Grunde og bygninger til videresalg</u>	<u>Grunde og bygninger til videresalg</u>	Præcisering

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

Grunde og bygninger til videresalg omfatter aktiver, hvor der er truffet beslutning om salg, og aktivet ikke længere anvendes direkte i "produktionen". Der foretages ikke afskrivninger på bygninger til videresalg. Grunde og bygninger til videresalg optages til den offentlige vurdering pr. 1. januar 2004, såfremt anlægget er købt før 1. januar 1999. Anlæg købt efter denne dato optages til anskaffelsessum tillagt forbedringer og fradrag for tidligere afskrivninger. Forefindes ingen offentlig vurdering, optages aktiverne til valuar vurdering. Vurderingen foretages af eksterne valuarer.	Grunde og bygninger til videresalg omfatter aktiver, hvor der er truffet beslutning om salg, og som ikke længere anvendes direkte i Movias driftsmæssige aktiviteter. Der foretages ikke afskrivninger på bygninger til videresalg. Grunde og bygninger til videresalg optages til den offentlige vurdering pr. 1. januar 2004, såfremt anlægget er købt før 1. januar 1999. Aktiver anskaffet efter denne dato måles til anskaffelsessum med tillæg af eventuelle forbedringer og fradrag for tidligere afskrivninger. Hvis der ikke foreligger en offentlig vurdering, måles aktiverne til den seneste valuarvurdering foretaget af en ekstern valuar.	
<u>Tilgodehavender</u> Tilgodehavender værdiansættes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for, at tilgodehavendet ikke kan betales. I regnskabet vil det fremgå, hvor meget der er udgiftsført som konstaterede tab, samt hvor meget, der er hensat til tab. De årlige forskydninger i hensættelse til tab reguleres med modpost på egenkapitalen. Kontrolafgifter, der oversendes til inddrivelse via Gældsstyrelsen nedskrives til nul kroner og indgår således ikke i tilgodehavender. Indbetalinger fra Gældsstyrelsen indtægtsføres i regnskabet.	<u>Tilgodehavender</u> Tilgodehavender måles til nominel værdi med fradrag af nedskrivninger til at imødegå forventede tab. Nedskrivning foretages, når der er identificeret risiko for, at tilgodehavendet ikke kan inddrives. I regnskabet præsenteres det realiserede udgiftsførte konstaterede tab samt bevægelsen af hensættelser til tab. Ændringer i reguleres med modpost på egenkapitalen. Tilgodehavender, der er overdraget til inddrivelse via Gældsstyrelsen, nedskrives til nul og indgår derfor ikke i balancen på balancedagen. Eventuelle indbetalinger fra Gældsstyrelsen indtægtsføres i det regnskabsår, hvor de modtages. Eventuelle væsentlige tabsrisici, der ikke kan opgøres, oplyses under eventualforpligtelser.	Præcisering

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

Eventuelle væsentlige tabssici, der ikke kan opgøres, omtales under eventualforpligtelser. Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år, indregnes som langfristede tilgodehavender.	Tilgodehavender med forfaldstidspunkt senere end ét år præsenteres som langfristede tilgodehavender.	
--	---	--

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

<u>Periodeafgrænsningsposter</u> Periodeafgrænsningsposter, indregnet under omsætningsaktiver, omfatter omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.	<u>Periodeafgrænsningsposter</u> Periodeafgrænsningsposter under omsætningsaktiver omfatter forudbetalinger, der vedrørende efterfølgende regnskabsår.	Præcisering
Passiver <u>Hensatte forpligtelser</u> Hensatte forpligtelser medtages til den forventede økonomiske forpligtelse.	Passiver <u>Hensatte forpligtelser</u> Hensatte forpligtelser måles til den forventede økonomiske forpligtelse på balancedagen.	Præcisering
<u>Andre hensatte forpligtelser</u> Omkostninger til miljøforpligtelser og garantiforpligtelser indregnes alene, når Movia som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at indfrielse af forpligtelsen vil medføre et forbrug af Movias økonomiske ressourcer.	<u>Andre hensatte forpligtelser</u> Miljømæssige forpligtelser og garantiforpligtelser indregnes, når Movia som følge af en tidligere begivenhed har påtaget sig en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at indfrielse af forpligtelsen vil medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.	Præcisering
<u>Pensionsforpligtelser</u> Et begrænset antal af Movias medarbejdere er tjenestemandsansatte. Movia har endvidere indgået pensionsaftaler med visse personalegrupper. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er beregnet aktuarmæssigt ud fra forudsætninger fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenestemænd. I år, hvor der ikke foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen, nedskrives kapitalværdien af pensionsforpligtelsen med de udbetalte pensioner fratrullet den statsligt fastsatte procent af de udbetalte	<u>Pensionsforpligtelser</u> Et begrænset antal af Movias medarbejdere er tjenestemandsansatte. Movia har endvidere indgået pensionsaftaler med visse personalegrupper. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er beregnet aktuarmæssigt ud fra forudsætninger fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Der foretages som minimum hvert femte år en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenestemænd. I år, hvor der ikke gennemføres en aktuarmæssig beregning, reguleres kapitalværdien med årets udbetalte pensioner fratrullet den statsligt fastsatte procent af de udbetalte tjenestemandspensionslønninger.	Præcisering

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

tjenestemandspensionslønninger. Regulering af tjenestemandspensions-forpligtelsen foretages over egenkapitalen.	Ændringer i tjenestemandspensionsforpligtelsen indregnes direkte på egenkapitalen.	
---	---	--

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

<u>Anlægspulje</u> Som gæld på balancen kan optages forudbetalinger fra kommuner/regioner til senere afholdelse af anlægsudgifter samt beløb, som bestyrelsen måtte beslutte at hensætte til senere afholdelse af anlægsudgifter. Ved afholdelse af anlægsudgifter nedskrives gælden i balancen.	<u>Anlægspulje</u> Nye rejsekortanlæg fra 2025 afskrives lineært over 5 år, svarende til varigheden af drift- og vedligeholdelsesaftalen for udstyret.	Ny tekst om rejsekortanlæg
<u>Leasinggæld</u> Finansielt leasede aktiver indregnes i anlægskartoteket og afskrives. Den kapitaliserede leasingforpligtelse indgår under finansielle forpligtelser.	<u>Leasinggæld</u> Finansielt leasede aktiver indregnes i anlægskartoteket og afskrives over den forventede brugstid. Den tilsvarende leasingforpligtelse indregnes som finansiel gæld.	Præcisering
<u>Langfristet gæld</u> Langfristet gæld omfatter poster, der forfalder senere end 12 måneder efter regnskabsafslutningen.	<u>Langfristet gæld</u> Langfristet gæld omfatter forpligtelser, der forfalder senere end 12 måneder efter regnskabsårets afslutningen.	Redaktionelle ændringer
<u>Kortfristet gæld</u> Kortfristet gæld omfatter poster, der forfalder indenfor 12 måneder efter regnskabsafslutningen. Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende år. Forudbetalinger for rejser på rejsekort indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen. Feriepengeforpligtelsen vedrørende tjenestemandsansatte, medarbejdere ansat på tjenstemandslignende vilkår og funktionæransatte beregnes af den ferieberettigede løn. Reguleringer føres over egenkapitalen.	<u>Kortfristet gæld</u> Kortfristet gæld omfatter forpligtelser, med forfald indenfor 12 måneder efter regnskabsårets afslutning. Periodeafgrænsningsposter under forpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i efterfølgende år. Forudbetalinger for rejser på rejsekort indregnes i indtægterne i det år, de modtages. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" indregnes under kortfristet gæld, og ændringer heri reguleres over egenkapitalen. Feriepengeforpligtelsen vedrørende tjenestemandsansatte, medarbejdere ansat på tjenestemandslignende vilkår og funktionæransatte beregnes af den ferieberettigede løn. Reguleringer af feriepengeforpligtelsen føres over egenkapitalen.	Præcisering

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

Skyldige omkostninger tager udgangspunkt i transaktionsprincippet og omfatter leverede varer eller ydelser, hvor faktura først fremkommer til registrering efter regnskabsårets afslutning, eller betaling først sker efter regnskabsårets afstemning. Som gæld på balancen under skyldige omkostninger kan optages disponerede uforbrugte midler fra omstillingspuljen og fra projekter hvor bestyrelsen har godkendt overførslen.	Skyldige omkostninger opgøres efter transaktionsprincippet og omfatter leverede varer og ydelser, hvor faktura først modtages efter regnskabsårets afslutning, eller betaling først finder sted herefter. Disponerede, uforbrugte midler fra omstillingspuljen samt igangværende projekter, der fortsætter ind i det efterfølgende regnskabsår, opretholdes som gæld og indregnes under skyldige omkostninger, indtil projektet afsluttes. Bevarelsen af disse poster forudsætter bestyrelsens godkendelse.	
---	---	--

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

<u>Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab</u> Movias nettoudgifter skal finansieres af kommuner, regioner og virksomheder. Bestyrelsen kan dog vedtage, at særlige udgifter finansieres af kassebeholdningen og dermed ikke fordeles på tilskud fra kommuner, regioner og virksomheder. Regnskabsprincipper for bus Der udarbejdes et regnskab for hver buslinje, inden nettotilskuddet fordeles på kommuner, regioner og virksomheder. Billetindtægter opgøres som Movias andel af betalingen for det samlede transportarbejde på Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Heri modregnes eventuelle tab på debitorer. I takstområde Hovedstaden baseres fordelingen af indtægter på buslinjer på seneste to rejsehjemmel-undersøgelser og på passagertal fra bussernes tællesystem. Billetindtægter i hovedstadsområdet omfatter også lokalbanerne, hvis indtægter fastlægges ud fra fremskrivning af indtægter fra 2001 og udviklingen i passagertal opgjort med lokalbanernes tællesystem. Bussernes samlede indtægt beregnes som Movias indtægtsandel i takstområde Hovedstaden minus lokalbanernes indtægtsandel.	<u>Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab</u> Movias nettoudgifter skal finansieres af kommuner, regioner og virksomheder. Bestyrelsen kan dog vedtage, at særlige udgifter finansieres af kassebeholdningen og dermed ikke fordeles på tilskud fra kommuner, regioner og virksomheder. Regnskabsprincipper for bus Der udarbejdes et regnskab for hver buslinje, inden nettotilskuddet fordeles på kommuner, regioner og virksomheder. Billetindtægter opgøres som Movias andel af betalingen for det samlede transportarbejde på Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Heri modregnes eventuelle tab på debitorer. I takstområde Hovedstaden baseres fordelingen af indtægter på buslinjer på seneste to rejsehjemmel-undersøgelser og på passagertal fra bussernes tællesystem. Billetindtægter i hovedstadsområdet omfatter også lokalbanerne, hvis indtægter fastlægges ud fra fremskrivning af indtægter fra 2001 og udviklingen i passagertal opgjort med lokalbanernes tællesystem. Bussernes samlede indtægt beregnes som Movias indtægtsandel i takstområde Hovedstaden minus lokalbanernes indtægtsandel.	Uændret
I henholdsvis takstområde Syd og Vest fordeles Movias indtægter fra rejser ved brug af rejsekort på bus- og lokalbanelinjer ud fra en nøgle baseret på brugen af rejsekort på den enkelte linje. Omsætningen fra enkeltbilletter udstedt i busser fordeles på de buslinjer, hvor billetten er solgt. Omsætningen relateret til pendlerkort fordeles ud fra brugen af pendlerkort udstedt på rejsekort i hver bus- eller lokalbanelinje.	I henholdsvis takstområde Syd og Vest fordeles Movias indtægter fra rejser ved brug af rejsekort på bus- og lokalbanelinjer ud fra en nøgle baseret på brugen af rejsekort på den enkelte linje. Omsætningen fra enkeltbilletter udstedt i busser fordeles på de buslinjer, hvor billetten er solgt. Omsætningen relateret til pendlerkort fordeles ud fra brugen af pendlerkort udstedt på rejsekort i hver bus- eller lokalbanelinje.	Uændret

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

Tilsvarende fordeles omsætningen af Rejsekort Pendler Kombi, og skolekort ud fra brugernes valideringer på rejsekortudstyr. Bus- og lokalbanelinjernes andel af indtægter fra øvrige billetprodukter beregnes ud fra en billetundersøgelse. Endelig anvendes passagertal fra bussers og lokalbanernes tællesystem til fordeling af omsætningen for diverse rejsehjemmeltyper, statskompensation for gratis befordring af børn samt afregnede indtægter til DSB for deres befordring af passagerer internt i henholdsvis takstområde Syd og Vest. Andre indtægter, som vedrører busserne, henføres så vidt muligt til den aktuelle buslinje. Indtægter fra kontrolafgifter fordeles efter bustimer. Andre indtægter, der ikke kan henføres direkte til buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer i takstområde Hovedstaden og efter fordelingen af billetindtægter i henholdsvis takstområde Syd og Vest.	Tilsvarende fordeles omsætningen af Rejsekort Pendler Kombi, og skolekort ud fra brugernes valideringer på rejsekortudstyr. Bus- og lokalbanelinjernes andel af indtægter fra øvrige billetprodukter beregnes ud fra en billetundersøgelse. Endelig anvendes passagertal fra bussers og lokalbanernes tællesystem til fordeling af omsætningen for diverse rejsehjemmeltyper, statskompensation for gratis befordring af børn samt afregnede indtægter til DSB for deres befordring af passagerer internt i henholdsvis takstområde Syd og Vest. Andre indtægter, som vedrører busserne, henføres så vidt muligt til den aktuelle buslinje. Indtægter fra kontrolafgifter fordeles efter bustimer. Andre indtægter, der ikke kan henføres direkte til buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer i takstområde Hovedstaden og efter fordelingen af billetindtægter i henholdsvis takstområde Syd og Vest.	
Udgifter til busoperatører registreres som udgangspunkt på kontraktnummer eller direkte på buslinjer. Udgifter registreret på buslinjer fordeles ikke yderligere. Timeafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Bus- og chaufførafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal busser inden for den enkelte kontrakt. Opgørelse af busser pr. linje pr. kontrakt tager udgangspunkt i, at myldretidskørsel er "driveren" for antallet af busser. Der beregnes således ikke en busandel på natbusser. Faste operatørudgifter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Andre operatørudgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjerne efter bustimer inden for den enkelte kontrakt, mens udgifter registreret på buslinjer ikke fordeles yderligere. Andre operatørudgifter, der ikke er registreret på kontrakter eller buslinjer, fordeles på alle	Udgifter til busoperatører registreres som udgangspunkt på kontraktnummer eller direkte på buslinjer. Udgifter registreret på buslinjer fordeles ikke yderligere. Timeafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Bus- og chaufførafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal busser inden for den enkelte kontrakt. Opgørelse af busser pr. linje pr. kontrakt tager udgangspunkt i, at myldretidskørsel er "driveren" for antallet af busser. Der beregnes således ikke en busandel på natbusser. Faste operatørudgifter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Andre operatørudgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjerne efter bustimer inden for den enkelte kontrakt, mens udgifter registreret på buslinjer ikke fordeles yderligere. Andre operatørudgifter, der ikke er registreret på kontrakter eller buslinjer, fordeles på alle	Uændret

buslinjer efter bustimer. Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgle, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant, foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.	buslinjer efter bustimer. Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgle, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant, foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.																					
Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer: <table><tr><td>Udgift</td><td>Fordelingsnøgle</td></tr><tr><td>Rejsekort, abonnementsafgift</td><td>Bus- og baneindtægter</td></tr><tr><td>Rejsekort, drift</td><td>Busindtægter</td></tr><tr><td>Provision</td><td>Busindtægter</td></tr><tr><td>Rejsehjemmel</td><td>Busindtægter</td></tr></table> Tilskudsbehovet for hver buslinje fordeles på kommuner, regioner/virksomheder efter følgende principper: Buslinjer der er bestilt af en virksomhed finansieres af denne virksomhed. Lokale buslinjer, der kun kører i én kommune, finansieres af denne kommune. Lokale buslinjer, der kører i mere end én kommune, finansieres således:	Udgift	Fordelingsnøgle	Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter	Rejsekort, drift	Busindtægter	Provision	Busindtægter	Rejsehjemmel	Busindtægter	Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer: <table><tr><td>Udgift</td><td>Fordelingsnøgle</td></tr><tr><td>Rejsekort, abonnementsafgift</td><td>Bus- og baneindtægter</td></tr><tr><td>Rejsekort, drift</td><td>Busindtægter</td></tr><tr><td>Provision</td><td>Busindtægter</td></tr><tr><td>Rejsehjemmel</td><td>Busindtægter</td></tr></table> Tilskudsbehovet for hver buslinje fordeles på kommuner, regioner/virksomheder efter følgende principper: Buslinjer der er bestilt af en virksomhed finansieres af denne virksomhed. Lokale buslinjer, der kun kører i én kommune, finansieres af denne kommune. Lokale buslinjer, der kører i mere end én kommune, finansieres således:	Udgift	Fordelingsnøgle	Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter	Rejsekort, drift	Busindtægter	Provision	Busindtægter	Rejsehjemmel	Busindtægter	Uændret
Udgift	Fordelingsnøgle																					
Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter																					
Rejsekort, drift	Busindtægter																					
Provision	Busindtægter																					
Rejsehjemmel	Busindtægter																					
Udgift	Fordelingsnøgle																					
Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter																					
Rejsekort, drift	Busindtægter																					
Provision	Busindtægter																					
Rejsehjemmel	Busindtægter																					

Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

• 80 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af de kommuner, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive andel af bussens samlede køreplantimer • 20 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af alle kommuner i den region, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive befolkningsandele i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i. Regionale buslinjer, der kun kører i én region, finansieres af denne region.	• 80 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af de kommuner, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive andel af bussens samlede køreplantimer • 20 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af alle kommuner i den region, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive befolkningsandele i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i. Regionale buslinjer, der kun kører i én region, finansieres af denne region.	
Regionale buslinjer, der kører i to regioner, fordeles mellem regionerne efter ovenstående principper for fordeling af tilskud til lokale busser, der kører i mere end én kommune. Hver regions bidrag findes ved at summere det beregnede nettotilskud for de kommuner, der ligger i regionen for den aktuelle buslinje. <u>Regnskabsprincipper for flextrafik</u> Kørselsindtægter i flextrafik henføres direkte til kommuner for ordningerne flexhandicap, flextur og plustur. Driftsudgifter i flextrafik fordeles på kommuner og regioner efter tre forskellige modeller: Driftsudgifter i flexrute fordeles på kommuner efter antal borgere tilmeldt flexrute ordningen. Hver borger er tilknyttet en betalingskommune. For variabel flextrafik (flexhandicap, flextur, plustur, flexkommune og flexpatient) fordeles indtægter og udgifter for hver tur efter fordelingsnøgler, der udtrykker belastningen på	Regionale buslinjer, der kører i to regioner, fordeles mellem regionerne efter ovenstående principper for fordeling af tilskud til lokale busser, der kører i mere end én kommune. Hver regions bidrag findes ved at summere det beregnede nettotilskud for de kommuner, der ligger i regionen for den aktuelle buslinje. <u>Regnskabsprincipper for flextrafik</u> Kørselsindtægter i flextrafik henføres direkte til kommuner for ordningerne flexhandicap, flextur og plustur. Driftsudgifter i flextrafik fordeles på kommuner og regioner efter tre forskellige modeller: Driftsudgifter i flexrute fordeles på kommuner efter antal borgere tilmeldt flexrute ordningen. Hver borger er tilknyttet en betalingskommune. For variabel flextrafik (flexhandicap, flextur, plustur, flexkommune og flexpatient) fordeles indtægter og udgifter for hver tur efter fordelingsnøgler, der udtrykker belastningen på	Uændret

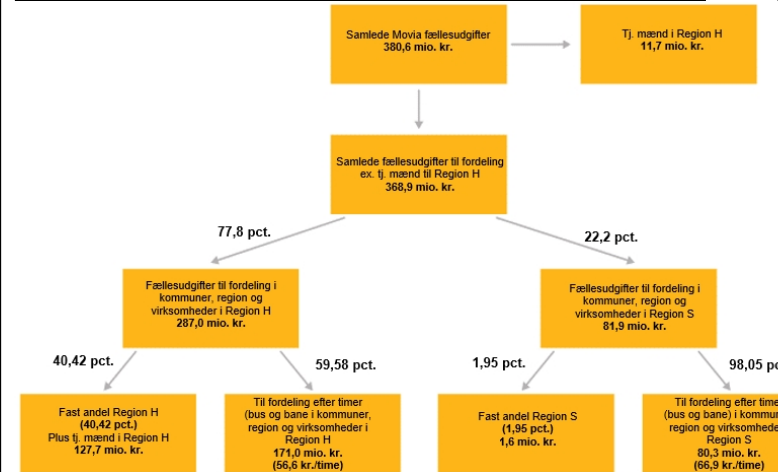
Dokumentsammenligning 'anvendt regnskabspraksis'

de involverede kommuner/regioner. For flexhandicap, flexkommune og flexpatient er der en entydig sammenhæng mellem passageren og kommunen/regionen. For flextur og plustur finansieres nettoudgiften af den kommune, hvor turen starter. For en mindre del af driftsudgifter vedrørende variabel flextrafik, som ikke er tilknyttet en kommune som betalingspart, sker en fordeling på alle kommuner i forhold til antallet af passagerer i alle kommunerne, der får udført variabel flextrafik. Administrative udgifter til flextrafik, herunder løn, omfatter udgifter afholdt direkte til flextrafik samt en forholdsmæssig andel af kundecenteret. Desuden beregnes et overhead.	de involverede kommuner/regioner. For flexhandicap, flexkommune og flexpatient er der en entydig sammenhæng mellem passageren og kommunen/regionen. For flextur og plustur finansieres nettoudgiften af den kommune, hvor turen starter. For en mindre del af driftsudgifter vedrørende variabel flextrafik, som ikke er tilknyttet en kommune som betalingspart, sker en fordeling på alle kommuner i forhold til antallet af passagerer i alle kommunerne, der får udført variabel flextrafik. Administrative udgifter til flextrafik, herunder løn, omfatter udgifter afholdt direkte til flextrafik samt en forholdsmæssig andel af kundecenteret. Desuden beregnes et overhead.	
Administrative udgifter til flextrafik, herunder løn, omfatter udgifter afholdt direkte til flextrafik samt en forholdsmæssig andel af kundecenteret. Desuden beregnes et overhead. Administrative udgifter der alene vedrører hhv. flexrute og flexhandicap fordeles alene på disse to ordninger efter passagertal. Udgifter til kundecenteret fordeles på kommuner med ordningerne flexhandicap og flextur i forhold til antallet af opkald til kundecenteret. Udgifter til drift af IT fordeles på alle ordninger undtagen flexrute efter antallet af passagerer. Øvrige administrative udgifter fordeles på alle ordninger undtagen flexrute og flexpatientbus efter antallet af passagerer.	Administrative udgifter der alene vedrører hhv. flexrute og flexhandicap fordeles alene på disse to ordninger efter passagertal. Udgifter til kundecenteret fordeles på kommuner med ordningerne flexhandicap og flextur i forhold til antallet af opkald til kundecenteret. Udgifter til drift af IT fordeles på alle ordninger undtagen flexrute efter antallet af passagerer. Øvrige administrative udgifter fordeles på alle ordninger undtagen flexrute og flexpatientbus efter antallet af passagerer.	Mindre redaktionelle rettelser og præcisering af administrative udgifter og fordelingen heraf.

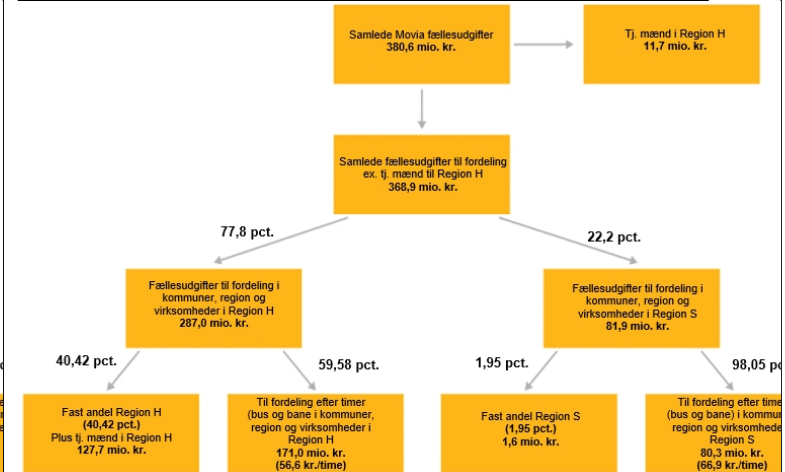
<u>Regnskabsprincipper for baneområdet</u> Baneområdets indtægter tager udgangspunkt i en fordeling af indtægterne mellem busser og tog for hvert takstområde. I takstområde Hovedstaden foretages en fordeling ud fra passagertællinger i togene og fremskrivning af indtægter på baggrund af data fra 2001. Fordelingen tager endvidere højde for en ændring i opgørelsesmetoden af passagertallet på Østbanen i forbindelse med justering af takstområdegrænsen mellem takstområde Hovedstaden og takstområde Syd pr. 20. januar 2013. I henholdsvis takstområde Syd og Vest tildeles lokalbanelinjerne indtægter efter samme metode som buslinjerne; dog tildeles indtægter for pendlerkort, skolekort og pensionistkort i.h.t. en billetundersøgelse, idet der ikke er krav om validering af de nævnte billettyper udstedt på rejsekort ved brug i lokalbanetog. Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.	<u>Regnskabsprincipper for baneområdet</u> Baneområdets indtægter tager udgangspunkt i en fordeling af indtægterne mellem busser og tog for hvert takstområde. I takstområde Hovedstaden foretages en fordeling ud fra passagertællinger i togene og fremskrivning af indtægter på baggrund af data fra 2001. Fordelingen tager endvidere højde for en ændring i opgørelsesmetoden af passagertallet på Østbanen i forbindelse med justering af takstområdegrænsen mellem takstområde Hovedstaden og takstområde Syd pr. 20. januar 2013. I henholdsvis takstområde Syd og Vest tildeles lokalbanelinjerne indtægter efter samme metode som buslinjerne; dog tildeles indtægter for pendlerkort, skolekort og pensionistkort i.h.t. en billetundersøgelse, idet der ikke er krav om validering af de nævnte billettyper udstedt på rejsekort ved brug i lokalbanetog. Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.	Præcisering af administrative udgifter og fordelingen heraf.
<u>Regnskabsprincipper for fællesudgifter</u> Tjenestemandspensioner, som vedrører pensionerede tjenestemænd fra Lokalbansen A/S, finansieres 100 pct. af Region Hovedstaden. Øvrige fællesudgifter dækkes delvis af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region og delvis af de to regioner og de deltagende kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Fællesudgifterne fordeles i tre trin:	<u>Regnskabsprincipper for fællesudgifter</u> Tjenestemandspensioner, som vedrører pensionerede tjenestemænd fra Lokalbansen A/S, finansieres 100 pct. af Region Hovedstaden. Øvrige fællesudgifter dækkes delvis af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region og delvis af de to regioner og de deltagende kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Fællesudgifterne fordeles i tre trin:	Uændret.

1. I første trin fordeles fællesudgifterne med 77,8 pct. til Region Hovedstaden og kommuner og virksomheder beliggende i Region Hovedstadens område, mens 22,2 pct. fordeles til Region Sjælland og kommuner og virksomheder beliggende i Region Sjællands område. 2. I andet trin fordeles 40,42 pct. af de 77,8 pct. af udgifterne i Region Hovedstaden til regionen og 1,95 pct. af de 22,2 pct. af udgifterne i Region Sjælland til regionen. 3. I tredje trin fordeles de resterende fællesudgifter på de to regioner og de deltagende kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Se også Error! Reference source not found. De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.	4. I første trin fordeles fællesudgifterne med 77,8 pct. til Region Hovedstaden og kommuner og virksomheder beliggende i Region Hovedstadens område, mens 22,2 pct. fordeles til Region Sjælland og kommuner og virksomheder beliggende i Region Sjællands område. 5. I andet trin fordeles 40,42 pct. af de 77,8 pct. af udgifterne i Region Hovedstaden til regionen og 1,95 pct. af de 22,2 pct. af udgifterne i Region Sjælland til regionen. 6. I tredje trin fordeles de resterende fællesudgifter på de to regioner og de deltagende kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Se også Error! Reference source not found. De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.	
<u>Regnskabsprincipper for statskompensation vedr. covid.</u> Den statskompensation for covid udgifter, som Movia modtager direkte fra Trafikstyrelsen, fordeles så vidt muligt på kommuner/regioner med samme fordeling som de beregnede covid relaterede udgifter. Det betyder, at f.eks. kompensation for manglende indtægter fordeles på kommuner/regioner på samme måde som fordelingen af manglende indtægter relateret til covid. <u>Regnskabsprincipper for ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport</u> Forsyningstilskuddet fordeles på kommuner og regioner efter operatørudgifter på bus, bane og flextrafik-ordninger.	<u>Regnskabsprincipper for ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport</u> Forsyningstilskuddet fordeles på kommuner og regioner efter operatørudgifter på bus, bane og flextrafik-ordninger.	Fjernet tekst vedrørende regnskabsprincipper for indregning af statskompensation vedr. covid.

Figur 2 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Figur 2 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Uændret

Dokumentnummer
2111437

Bestyrelsen

Mødedato:
12. december 2025

Godkendelse af budgetoverførsler i omstillingspuljen og budgetoverførsler fra 2025 til 2026

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at

- der reserveres 5,0 mio. kr. i program Nyt Rejsekort til medfinansiering af udviklingsomkostninger, så de nye rejsekortløsninger virker i Nærbus
- der indtægtsføres restbeløb på 5,3 mio. kr. primært vedr. projekterne BRT og Nyt Rejsekort
- der overføres 11,2 mio. kr. fra omstillingspuljen i 2025 til 2026
- der overføres 3,2 mio. kr. til Traffic Management System-projektet (TMS) fra 2025 til 2026
- der overføres 8,3 mio. kr. til IT-understøttelse til flextrafik og mobilitet fra 2025 til 2026
- der gives mandat til formandskabet til at godkende de foreløbige budgetoverførsler til 2026 senest 12. januar 2026
- Såfremt de endelige overførselsbeløb opgjort i årsregnskabet for 2025 afviger med mere end 10 pct. i alt, forelægges overførslerne til godkendelse i det nye formandskab

Sagsfremstilling:

Til og med 2024 havde Movia en omstillingspulje, som led i den økonomiske politik. Puljen finansierer fler-årige projekter og indsatser, som kan effektivisere Movias drift eller omstille virksomheden til nye forretningsområder. Finansieringen godkendes af bestyrelsen og der er overførselsadgang mellem de enkelte regnskabsår.

Bestyrelsen har desuden besluttet, at der kan overføres budgetmidler på projekterne

- Traffic Management System (TMS)
- IT-understøttelse til flextrafik og mobilitet (IFM)

Bestyrelsen godkender de foreløbige overførsler på bestyrelsesmødet i december, og formandskabet godkender de endelige overførsler ifm. årsregnskabet primo februar. Da der primo januar 2026 gennemføres nyvalg til bestyrelsen og den ny konstituering af bestyrelsen forventes at tiltræde 13. januar indstilles, at formandskabet godkender *de foreløbige budgetoverførsler til 2026 senest 12. januar 2026*. Der kan imidlertid forekomme ændringer i det endelige årsregnskab helt frem til primo februar. Såfremt ændringerne er større end 10 pct. i alt indstilles, at de endelige overførsler forelægges til godkendelse i formandskabet i den ny bestyrelse.

Der er ikke i budgettet til Rejsekort afsat midler til udvikling af funktionalitet i Rejsekort-app og Basiskort til betaling i Nærbus. Der indstilles derfor reserveret 5 mio. kr. i puljen til Nyt Rejsekort til medfinansiering af denne udvikling. Forslag om udmøntning vil blive forelagt bestyrelsen til godkendelse.

På projekterne BRT og Nyt Rejsekort er der vurderet et lavere budgetbehov, og det indstilles, at restbudgetterne indtægtsføres i 2025. Sammen med andre mindre beløb indstilles samlet en besparelse på 5,6 mio. kr. i 2025.

Der indstilles således en samlet overførsel på i alt 22,7 mio. kr. fra 2025 til 2026. Beløbet er baseret på forbrug til og med oktober samt skøn for årets samlede forbrug. Forbruget opgøres endeligt i årsregnskabet.

Forventede budgetoverførsler til 2026

	Overført beløb/ Budget 2025	Forventet forbrug 2025	Forventes sparet i 2025	Forventes overført til 2026	Afsluttes
Udmøntet 2020					
Kollektiv mobilitet uden for de større byer	0,1	0,0	0,1	0,0	2025
Udmøntet 2022					
BRT-program	4,6	1,0	3,3	0,3	2026
Forsøg med billigere digitale løsninger på stoppesteder	0,1	0,0	0,1	0,0	2025
Udmøntet 2023					
Cloudstrategi	1,3	1,3		0,0	2025
Fremtidens Trafikinformation	2,4	0,2		2,2	2026
Cybersikkerhed	0,6	0,6		0,0	2025
Udmøntet 2024					
Program Nyt Rejsekort, herunder Nærbus på rejsekort	8,2	0,4	1,8	6,0	2026
Nærbus	6,1	4,3		1,8	2026
Movia forbereder til Road-pricing	1,4	0,4		1,0	2026
Omstillingspuljen i alt	24,7	8,2	5,3	11,2	
Øvrige projekter					
Traffic Management System (TMS)	3,2	0,0		3,2	2026
IT-understøttelse til flextrafik og mobilitet (IFM)	10,0	1,7		8,3	2031
Projekter med overførselsadgang i alt	37,9	9,9	5,3	22,7	

Økonomi:

Beskrevet ovenfor.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Offentliggøres på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Projektbeskrivelser

Dokumentnummer
2117239

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december
2025

Bilag: Projektbeskrivelser

I dette dokument beskrives projekter, som er enten afsluttede, eller hvor der indstilles budgetoverførsel fra 2025 til 2026.

Kollektiv mobilitet uden for de større byer

Bestyrelsen besluttede i 2018 at afsætte 5,0 mio. kr. til en task force til fremme af kollektiv mobilitet overalt på Sjælland. Af denne bevilling er 4,0 mio. kr. anvendt på BRT og afsluttet i 2020.

Der blev afsat 1,0 mio. kr. til mobilitetsindsatsen i områder uden for de større byer, der sammen med finansiering fra de to regioner har udgjort programmet kollektiv mobilitet uden for de større byer. Her har kommuner, lokale aktører samt mobilitetsudbydere kunne ansøge om finansiering til lokalt forankrede demonstrationsprojekter. Projektet blev afsluttet i 2024 i forbindelse med afslutning af de sidste forsøgsprojekter, herunder *Samkørsel i Køge Bugt* og *Natdrift på Lollandsgangen*.

Med medfinansiering fra Region Sjælland og Region Hovedstaden har det i projektet været muligt at gennemføre 15 forsøgsprojekter på tværs af 16 kommuner i perioden 2019 – 2024.

Resultaterne har bidraget til følgende indsatser i Mobilitetsplan 2024; *Storskalaforsøg med samkørsel*, *Fælles overblik over mindre knudepunkter* og *Partnerskaber om unges transport til uddannelse*.

En restsaldo på 0,1 mio. kr. bortfalder og indtægtsføres i 2025.

BRT-program

Bestyrelsen har 19. september 2022 bevilget 5,9 mio. kr. til BRT-programmet. Heraf har bestyrelsen 18. september 2024 omdisponeret 1,4 mio. kr. fra BRT til Roadpricing, jf. omtale nedenfor. Primo 2025 var der 4,6 mio. kr. resterende på BRT-programmet.

Den forberedende undersøgelse af BRT 200S er afsluttet i foråret 2025. I den forbindelse har Movia været med til at præsentere resultatet for teknisk udvalg i Gladsaxe Kommune.

Miljøkonsekvensvurdering (MKV) af BRT 400S er sat i høring i 2025 og der har været afholdt to borgermøder. Derudover har Movia deltaget i præsentationen af MKV'en for tekniske udvalg i henholdsvis Gladsaxe og Høje Taastrup Kommune.

MKV BRT 400S viste, at en BRT vil medføre et driftsoverskud. På trods af dette viste de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger, at projektet ikke er samfundsøkonomisk rentabelt. Af denne grund blev der iværksat en analyse af grundlaget for beregning af samfundsøkonomi. Gennemgangen viser at der er flere

punkter, hvor metoden og bagvedliggende modeller bør opdateres, så den kollektive transport vurderes på lige fod med biltrafikken. En sådan justering vil medføre, at den interne rente lander på 2,8 pct.

Sideløbende har kommunerne ønsket Movias assistance til mulige løsninger for både BRT 200S og BRT 400S, der kan håndteres indenfor en mere overskuelig økonomi (en BRT-light løsning, med inspiration fra PlusBus i Aalborg). Det vurderes, at det videre arbejde frem mod et evt. udbudsprojekt af BRT 400S i light-udgave kan blive iværksat medio 2026.

Movia assisterer derudover med en BRT screeningsopgave på Frederiksberg, der forventes afsluttet 1. kvartal 2026. En mulig analyse af BRT på Frederikssundsvej i stil med en forberedende undersøgelse vurderes p.t. at blive igangsat medio 2026. Det forventes, at der i 2025 vil blive anvendt ca. 1,0 mio. kr. af puljen. Der forventes anvendt 0,3 mio. kr. til revision af BR- konceptet i 2026. En restsaldo, der forventes at udgøre 3,3 mio. kr., bortfalder og indtægtsføres i 2025.

Ovenstående opgaver forventes afsluttet 2028 afhængig af de politiske beslutninger om igangsættelse samt afklaring af rammebetingelserne. Eventuelle udgifter hertil forventes afholdt indenfor rammen til sup-portudgifter.

Forsøg med billigere digitale løsninger på stoppesteder

Bestyrelsen har 30. juni 2022 bevilget 1,0 mio. kr. til forsøg med forskellige billigere løsninger til digital trafikinformation på stoppesteder end de nuværende countdown moduler. Projektet er afsluttet i 2025. Bestyrelsen blev orienteret 7. marts 2025.

En restsaldo på 0,1 mio. kr. bortfalder og indtægtsføres.

Cloudstrategi

Bestyrelsen bevilgede i december 2022 4,4 mio. kr. til Cloudstrategi, hvoraf 1,3 mio. kr. blev overført til 2025.

Cloud er en IT-leverancemodel, hvor eksterne leverandører står for systemdriften, og medarbejdere tilgår systemer via internettet. Dette giver fleksibilitet i ressourcanskaffelse og skalering.

Cloudstrategien baseres på en handlingsplan, der fokuserer på effektiv IT-leverance og teknologisk udvikling, samtidig med at persondatasikkerhed og EU-reguleringer overholdes. Handlingsplanen skal tilvejebringe de kompetencer, organisatorisk udvikling og værktøjer, der er behov for, samt løbende sikre en kontrolleret overgang til Cloud-løsninger. Implementeringen af denne plan indebærer ekstraomkostninger til opbygning af et fundament for cloudløsninger og omstilling af eksisterende IT-systemer. For langt størstedelen af systemerne er den fremtidige cloud-løsning valgt, og systemerne er blevet flyttet til cloud-løsninger. Overgangen til cloud-løsninger forventes afsluttet i 2025 og de 1,3 mio. kr. anvendt.

Fremtidens Trafikinformation

I en række projekter sættes der fokus på at forbedre formidlingen af trafikinformation, da den bedste kundeoplevelse opnås med en kombination af nemt forståelig digital og analog information i rette tid og på rette sted. Projektet understøtter strategiens retning om at skabe sammenhæng for alle.

I 2025 er udviklet standard for wayfinding, der skal bidrage til en brugerorienteret og ensartet standard for vejvisning på de knudepunkter og skiftesteder, hvor der ikke er optimal vejvisning til bus eller lokaltog i dag. Det forventes at et katalog med standarder for wayfinding er klar i 4. kvartal 2025. En del af løsningerne er testet og implementeret på Nørreport st. Standarderne forventes at blive brugt i forbindelse med wayfinding fremadrettet.

I forbindelse med lukningen af DOT billetter app, har Movias bestyrelse d. 7. maj 2025 besluttet at bruge resten af budgettet til udvikling af ny digital trafikinformationsplatform, som gør alle stoppesteder digitale og giver passagerne nemmere adgang til afgangstider og et livekort over busser og lokaltog. Desuden udvikles et interaktivt livekort til trafikinformation. Udviklingen er i gang og løber ind i 1. kvartal 2026.

Der forventes et forbrug på 0,4 mio. kr. i 2025 og der søges overført 2 mio. kr. til 2026.

Cybersikkerhed

Bestyrelsen besluttede 10. marts 2023 at igangsætte et flerårigt cybersikkerhedsprogram i tre faser. Programmet er baseret på det internationalt anerkendte CIS18 rammeværk, der angiver best practice metoder til sikring af tilstrækkelig cybersikkerhed. Bestyrelsen besluttede, at Movias cybersikkerhedsmodenhed efter endt implementering af hele programmet skal være på 2,75 på CIS18 rammeværkets skala fra 0-5.

Bestyrelsen har 3. maj 2023 bevilget 3,6 mio. kr. til projektet, hvoraf 0,6 mio. kr. blev overført til 2025. Bestyrelsen blev senest orienteret om projektet på bestyrelsesmødet 7. maj 2025.

Første fase af cybersikkerhedsprogrammet er gennemført i 2023/2024 og er afsluttet.

Cybersikkerhedsprogrammets anden fase er målrettet en række nye områder, som ikke var omfattet af første fase:

- Øget databeskyttelse: Klassificering og overvågning af dokumenter og data med henblik på beskyttelse mod uautoriseret deling
- Øget logning: Automatiseret overvågning af organisationens logfiler giver mulighed for hurtigere respons på identificerede sårbarheder
- E-mail og browser beskyttelse: Beskyttelse mod medarbejderrettet angreb fra eksterne og usikre brugere og miljøer
- Malware beskyttelse: Beskyttelse mod udbredelse af skadelige applikationer, koder og scripts
- Datagenskabelse: Konsolidering af den eksisterende backup beskyttelse
- Administration af netværksinfrastruktur: Beskyttelse mod sårbarheder i netværksservices og adgangspunkter

Finansiering fra omstillingspuljen er afsluttet i 2025, hvor de 0,6 mio. kr. er anvendt. Fremover finansieres cybersikkerhedsprogrammet indenfor budgetrammen til supportudgifter.

Program Nyt Rejsekort

Implementering af nye billetsystemer- og løsninger til erstatning af det eksisterende rejsekort er en forretningskritisk opgave for Movia. Bestyrelsen er løbende orienteret om fremdrift på projektet. Det er fortsat forventningen, at det nuværende Rejsekort lukkes medio 2026 og at der kan opnås den forventede betydelige driftsbesparelse varigt fra 2029, når investeringen i det nye Rejsekort er betalt tilbage. Største økonomiske risiko er en udskydelse af lukningen, der er opgjort til ca. 6 mio. kr. pr. måned.

Bestyrelsen har 15. december 2023 besluttet at udmønte 6,0 mio. kr. fra omstillingspuljen i 2024 til programmet, der understøtter Movias implementering af de ny rejsekort-produkter og -systemer. Bestyrelsen besluttede samtidig at omprioritere restbudgetter på i alt 2,8 mio. kr. fra afsluttede projekter til programmet. Ved formandskabets endelige godkendelse af overførslen til 2025, som bestyrelsen blev orienteret om 7. marts 2025, blev endvidere disponeret restbeløb fra andre projekter på 0,6 mio. kr. ligesom forbruget i 2024 kunne opgøres til 1,2 mio. kr., hvorefter der primo 2025 var 8,2 mio. kr. til rådighed.

Midlerne anvendes i tillæg til de budgetterede omkostninger i programmet samt de ordinære ressourcer i

Movia, der arbejder med Program Nyt Rejsekort. I 2025 forventes et samlet forbrug på 0,4 mio. kr. til understøttelse af Movias implementering af Nyt Rejsekort. I 2026 forventes behov for 1,0 mio. kr. til det fortsatte implementerings- og nedlukningsarbejde. Der forventes desuden behov for op til 5 mio. kr. til finansiering af udvikling af rejsekort appen til betaling i nærbus. Eventuel beslutning om dette vil blive forelagt bestyrelsen til beslutning.

En restsaldo, der forventes at udgøre 1,8 mio. kr., bortfalder og indtægtsføres i 2025.

Fleksibel Offentlig Transport Service/Nærbus

Bestyrelsen besluttede på mødet 3. november 2023, at anvende indtil 9,7 mio. kr. fra omstillingspuljen til at gennemføre pilotforsøg med Nærbus i Faxe Kommune i 2024 og 2025. Movias bidrag er gået til udvikling af projektet samt medfinansiering af kommunens ekstra driftsudgifter. Ultimo 2024 blev overført 6,1 mio. kr. fra omstillingspuljen til 2025. På bestyrelsesmødet 17. september 2025 besluttede bestyrelsen at overføre 1,0 mio. kr. fra pilotforsøget i Faxe Kommune til et nyt forsøg med nærbus på Vestmøn i Vordingborg Kommune.

I 2025 forventes trækket på omstillingspuljen at være 4,3 mio. kr. Ved udgangen af 2025, forventes der således at være 1,8 mio. kr. tilbage i puljen, som søges overført til 2026. I 2026 forventes omkostninger til evaluering af forsøget i Faxe Kommune på 0,2 mio. kr. og udgifter til forsøget med nærbus på Vestmøn på 1,0 mio. kr. De resterende 0,6 mio. kr. fastholdes som reserve frem til afslutning af forsøget.

Trafikstyrelsen har tildelt Movia 5,5 mio. kr. til i samarbejde med Faxe Kommune at forsætte forsøget frem til udgangen af februar 2027. I 2026-2027 vil nye driftsinitiativer blive testet.

Road pricing

Bestyrelsen har 18. september 2024 omdisponeret 1,4 mio. kr. fra BRT til en forberedende undersøgelse af roadpricings mulige betydning for Movias trafik jf. Mobilitetsplan 2024. En forberedende undersøgelse skal gennem modelberegninger og strategisk trafikplanlægning belyse konsekvenserne af en eventuel indførelse af roadpricing. Relevante interessenter, herunder samarbejdspartnere i kommuner og regioner, vil blive inddraget, og kommunikation af resultaterne vil blive gennemført.

Projektet har indgået aftale med ekstern rådgiver om modelberegninger m.v. Arbejdet er påbegyndt i oktober 2025. Der er d. 8. december 2025 opstartsmøde med følgegruppe med deltagelse af repræsentanter fra Movias ejere i kommuner og regioner. Første afrapportering til bestyrelsen forventes til maj 2026.

Der forventes omkostninger i 2025 på 0,4 mio. kr. og de resterende 1,0 mio. kr. søges overført til 2026. Heraf forventes den indgåede kontrakt at have et afløb på 0,2 – 0,6 mio. kr. De resterende midler vil blive anvendt til supplerende arbejde med roadpricing, herunder formidling. Eventuelt uforbrugte midler vil blive forelagt bestyrelsen til disponering.

Traffic Management System (TMS)

Bestyrelsen besluttede på mødet 10. april 2019 at igangsætte udskiftningen af det system, som håndterer de centrale driftsprocesser i planlægning, daglig afvikling og afregning af bustrafikken i Movia (kaldet TMS).

Trafikstyringssystemet (TMS) hos Movia understøtter de mest centrale driftsprocesser i planlægning, daglig afvikling og afregning af trafikken. Det nuværende TMS-system har en lang række snitflader til Movias øvrige systemer samt til Rejseplanen og Rejsekort. Op til idriftsættelsen af det nye TMS-system vil der være en kortvarig periode med paralleldrift, hvor integrationerne gradvist overføres fra det eksisterende system til det nye. Derudover vil implementeringen af systemet omfatte en oplæringsfase samt tilpasning til nye arbejdsprocedurer. Dette kan midlertidigt medføre en reduceret kvalitet i formidlingen af trafikinformation.

Bestyrelsen har besluttet, at ikke forbrugt projekt-budget kan overføres til efterfølgende år. Der blev overført 3,2 mio. kr. fra 2024 til 2025. Der forventes ikke forbrug i 2025 og 3,2 mio. kr. søges derfor overført til 2026. Restbudgettet forventes anvendt i 2026.

IFM – IT-understøttelse til flextrafik og mobilitet

Bestyrelsen godkendte 28. juni 2024 at gennemføre en afklaring af markedet for it-understøttelse til flextrafik og mobilitet efter afslutning af et tidligere projekt hos FlexDanmark. I det årlige budget til supportudgifter er afsat 5,9 mio. kr. til medfinansiering af projektet. Bestyrelsen har besluttet, at ikke forbrugt projekt-budget kan overføres til efterfølgende år. Der blev overført 4,1 mio. kr. fra 2024 til 2025. Heraf forventes 1,7 mio. kr. anvendt i 2025. Der søges overført 8,3 mio. kr. til 2026.

Bestyrelsen besluttede 31. oktober 2025 at forhøje Movias budget til supportudgifter med yderligere 9 mio. kr. fra 2027. Projektet er herefter overgået fra analyse- til anskaffelsesfasen. Udbudsdesignet udarbejdes af Flexdanmark frem til og med 1. kvartal 2026 under inddragelse af trafiksselskaberne. Herefter udarbejdes selve udbudsmaterialet. Det forventes at udbuddet kan sættes i gang i 3. kvartal 2026.

Dokumentnummer
2118599

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december
2025

Godkendelse af mandat til tiltrædelse af DOTs budget for 2026

Indstilling

Det indstilles, at

- bestyrelsen giver administrationen mandat til at tiltræde budget for DOT på op til 43 mio. kr. for 2026

Sagsfremstilling:

DOT Billetter app lukker 31. december 2025 som en konsekvens af beslutningen om at fokusere på de fælles landsdækkende salgskanaler hos Rejsekort & Rejseplan. Aktiviteterne i DOT reduceres hermed og DOT's bestyrelse har vurderet, at det er hensigtsmæssigt at DOT-samarbejdet fremover har en mindre og mere enkel konstruktion. Det skyldes, at de primære driftsopgaver overgår til Rejsekort & Rejseplan A/S, at der er et ønske om at sikre en mere robust organisation i forhold til medarbejderressourcer, og at der er et ønske om at opnå administrative fordele og økonomiske besparelser i forhold til i dag. Samarbejdet videreføres med en ny samarbejdsaftale mellem Movia, DSB, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane. Movia er sekretariat for DOT samarbejdet. Movias bestyrelse godkendte den nye struktur på bestyrelsesmødet 13. december 2024.

Fokus i 2026 vil være på gennemgang af øvrige billettyper samt kommunikation omkring nedlukningen af det fysiske rejsekort og den heraf følgende overflytning til andre salgskanaler. Målsætningen for DOT-samarbejdet i 2026 er fortsat at motivere flere til at rejse sammen på tværs af transportformer. God kunde-kommunikation i det fysiske rum skal gøre det enkelt at være kunde i den kollektive transport.

Udkast til budget er på 43 mio. kr. De forventes i hovedtræk fordelt på:

- | | |
|----------------------------------|-------------|
| • Salgskanaler | 13 mio. kr. |
| • Kommunikation og markedsføring | 12 mio. kr. |
| • Trafikinformation | 5 mio. kr. |
| • Sekretariat og indtægtsdeling | 9 mio. kr. |
| • Reserve | 5 mio. kr. |

Det indstilles derfor, at administrationen kan godkende budgettet i DOT for 2026 på op til 43 mio. kr.

Økonomi:

DOTs budget er reduceret fra 58 mio. kr. i 2025 til 43 mio. kr. (ekskl. moms) i budget 2026. Movias andel af 43 mio. kr. er 18 mio. kr. (inkl. moms). Det er en besparelse på 7 mio. kr. ift. budget 2025. Hvis reserven i budgettet ikke udmøntes, bliver Movias andel af DOTs budget 2026 16 mio. kr. Det vil give en besparelse på 9 mio. kr. ift. budget 2025. En del af besparelsen vil blive realiseret som udgifter til rejsekort indenfor den afsatte ramme til supportudgifter.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der er ingen særskilt kommunikation knyttet til sagen.

Godkendelse af mandat til brug for ekstraordinær generalforsamling i Lokaltog A/S

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender, at Movias administrerende direktør får fuldmagt med substitutionsret til at udøve stemmeret på Movias vegne på den ekstraordinære generalforsamling i Lokaltog A/S.

Sagsfremstilling:

Movias bestyrelse besluttede 7. marts 2025, at bestyrelsessammensætningen i Lokaltog A/S fremover består af 8 generalforsamlingsudpegede bestyrelsesmedlemmer, herunder en ekstern bestyrelsesformand og en ledelsesrepræsentant fra Movia som menigt medlem.

17. september 2025 godkendte Movias bestyrelse forslag til proces for rekruttering af ny bestyrelsesformand for Lokaltog A/S, og at der blev nedsat en styregruppe i Lokaltogs bestyrelse bestående af formandskabet, et bestyrelsesmedlem (der er generalforsamlingsudpeget) og en medarbejderrepræsentant. Lokaltogs nuværende bestyrelsesformand, som også er Movias administrerende direktør, er styregruppeformand med henblik på koordination med Movias bestyrelsesformand og administration samt for at kunne agere bindeled til regionernes administration og regionsrådsformændene.

Movias bestyrelse besluttede 31. oktober 2025 at godkende Movias ejerpolitik endeligt. Ejerpolitikken forudsætter, at Lokaltog afholder to ordinære generalforsamlinger årligt hhv. i maj (regnskab) og december måned (budget).

Lokaltog A/S holder ekstraordinær generalforsamling i slutningen af december, hvor der skal træffes beslutning om valg af ny bestyrelsesformand og et bestyrelsesmedlem fra Movias administrative ledelse, jf. nedenfor, samt en tilpasning af vedtægterne, der fastlægger, at Lokaltog har en eksternt valgt bestyrelsesformand og at et medlem af bestyrelsen vælges fra Movias administrative ledelse.

Movia har som ejer af ca. 75 pct. af Lokaltog A/S bestemmende indflydelse ved generalforsamlingen. Der er følgende punkter på dagsordenen:

1. Valg af dirigent
2. Opdatering af vedtægter vedr. antallet af ordinære generalforsamlinger og ekstern bestyrelsesformand
3. Valg af ny bestyrelsesformand
4. Valg af bestyrelsesmedlem fra Movias administrative ledelse
5. Eventuelle forslag fra bestyrelsen og/eller aktionærerne

På bestyrelsesmødet gives en fortrolig orientering om punkt 3. Økonomichef Peter Lawaetz Winkler er indstillet som nyt bestyrelsesmedlem, jf. punkt 4. Administrationen kan anbefale, at Movia stemmer for forslagene.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben.

Kommunikation:

I uge 51 indkalder Lokaltog til afholdelse af generalforsamling inden nytår. Regionerne orienteres forud for, at Lokaltog udsender pressemeddelelse ligeledes i uge 51.

Dokumentnummer
2110739

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december
2025

Godkendelse af mandat til brug for ekstraordinær generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender at Movias administrerende direktør får fuldmagt med substitutionsret til at udøve stemmeret på Movias vegne på den ekstraordinære generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S.

Sagsfremstilling:

Rejsekort & Rejseplan A/S er ejet af de kollektive trafikvirksomheder i Danmark. Selskabet har en vigtig rolle som leverandør af fælles digital infrastruktur til trafikvirksomhederne i den kollektive transport i Danmark. Movia er medejer med en ejerandel medio 2025 på 28,9 pct.

Rejsekort & Rejseplan A/S udarbejder hvert år en forretningsplan og en redegørelse, som i henhold til lov om trafikkselskaber §27 skal fremsendes til transportministeren. For at sikre at alle ejere af Rejsekort & Rejseplan A/S står bag, godkendes forretningsplanen og redegørelsen på en ekstraordinær generalforsamling, inden den oversendes til Transportministeriet.

Folketinget har endvidere fastlagt i "Lov om ændring af lov om trafikkselskaber og jernbaneloven fra 2019 (L206)", at Rejsekort & Rejseplan A/S skal fremme udviklingen af digitale mobilitetstjenester. Selskabet har på den baggrund besluttet en strategi, der sikrer, at selskabet kan fremme denne udvikling, men også at selskabet kan levere digitale mobilitetstjenester, der med tiden kan dække mere end lovens krav.

De centrale ændringer i forhold til forretningsplanen og redegørelsen for 2025 omhandler:

- Rejsekort-appen: Opdatering af status for implementering, herunder at Rejsekort-appen i september 2025 er lanceret til alle kundetyper, mens det forventes at det eksisterende Rejsekort-system lukkes i maj 2026. Baggrundssystemerne for det eksisterende system lukkes et par måneder senere, når tilbagebetaling af restsaldo til kunderne er gennemført.
- Basiskort: I 2024 blev det afklaret, at den mest hensigtsmæssige og kundevendte løsning, er en udnyttelse af den eksisterende software til de fysiske Rejsekort. Det forventes, at der åbnes for kundetyperne voksen, pensionister, personer med handicap, og førtidspensionister nationalt primo 2026. Herefter sker gradvis udrulning af øvrige kundetyper.
- Billetapps: Lukning af salg af billetter i DOT-app ved udgangen af 2025 og i Midttrafiks app primo 2026. Rejsebillet konsolideres som en sektorfælles billetapp for forudbetalte billetter.
- MaaS-app: Der er foretaget en indledende analyse, som peger på, at den fremtidige MaaS-app integreres i den eksisterende Rejseplan-app. Der sigtes fortsat efter integrering af private mobilitetsløsninger, men det bemærkes, at FDM og DonkeyRepublic har opsagt deres aftaler med rejseplanen, hhv. grun-

det lukning af FDM's samkørselstjeneste Ta'Med, mens DonkeyRepublic har vurderet at omkostningerne ikke står mål med antal bookinger.

- Den åbne flextrafik, kommercielle produkter fra trafikvirksomhederne og øvrige tilsluttede mobilitetsydere tilbydes integreret, som led i ovenstående arbejde med MaaS-app som én samlende indgang.

Økonomi:

Økonomien ligger inden for den af bestyrelsen godkendte økonomiske politik for Movias supportudgifter, der bygger på business casen for nyt Rejsekortsystem.

Forudsætningen for den positive business case er, at det eksisterende Rejsekortsystem nedlukkes medio 2026. En forsinkelse vil medføre, at der fortsat skal betales driftsomkostninger til leverandøren af det gamle Rejsekortsystem. Dette blev bestyrelsen orienteret om på bestyrelsesmødet 31. oktober 2025.

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent, men bilaget til sagen behandles på lukket dagsorden af hensyn til Rejsekort & Rejseplan A/S' igangværende og kommende udbud.

Kommunikation:

Der kommunikeres ikke særskilt fra Movia om sagen. Rejsekort og Rejseplan A/S sender forretningsplan og redegørelse for 2025 til Transportministeriet, når disse er godkendt af alle trafikvirksomhederne på ekstraordinær generalforsamling 16. december 2025.

Bilag:

1. Forslag til forretningsplan og redegørelse for 2025 for Rejsekort & Rejseplan A/S (lukket)

Dokumentnummer
2124395

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december
2025

Godkendelse af proces for Movias høringssvar vedr. ændring af trafikskabsloven

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tiltræder at behandle høringssvar til ændring af trafikskabsloven i skriftlige votering

Sagsfremstilling:

Til februar planlægger regeringen at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.), der bl.a. implementerer det politisk aftalte tillæg for rejser til og fra Københavns Lufthavn. Lovforslaget forventes i høring inden jul, sandsynligvis med kort svarfrist. Administrationen har ikke forhåndskendskab til indholdet i udkastet til lovforslag.

Som bestyrelsen tidligere er blevet orienteret om, kan implementeringen af tillægget have væsentlige konsekvenser for busdriften, ikke mindst lokalt i Tårnby og Dragør, hvor det er væsentligt at kunne afgive et politisk godkendt høringssvar. Det foreslås derfor, at bestyrelsen tiltræder, at Movias høringssvar kan behandles i skriftlig votering.

Økonomi:

Sagen medfører ikke økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der kommunikeres ikke særskilt om sagen.

Bilag:

-

Godkendelse af forsøg med natbetjening med Flextrafik

Indstilling:

Det indstilles, at bestyrelsen

- beslutter at pilotforsøget med natbetjening med Flextrafik igangsættes med Holbæk, Furesø og Egedal kommuner som forsøgsområde.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet 17. september 2025 besluttede bestyrelsen, at administrationen kunne indlede en dialog med relevante kommuner og interessenter med henblik på at igangsætte et pilotforsøg med natbetjening med Flextrafik. Formålet er at tilbyde en transportmulighed på steder, hvor der om natten reelt ikke eksisterer en taxibetjening.

Tre forsøgskommuner

Baseret på input fra Dansk Persontransport (DPT – brancheorganisation for taxi) og Movias nuværende natkapacitet i Flextrafikken indledte administrationen dialog med Holbæk, Furesø og Egedal kommuner om at være forsøgskommuner. Der har været en positiv modtagelse af Movias henvendelse i alle tre kommuner. Også dialogen med operatør-/taxibranchen i form af DPT har været positiv og DPT indgår i samarbejdet i det videre forløb.

Pris

På baggrund af tilgængelige data fra Movias handicapkørsel og patientbefordring i tidsrummet kl. 23-06, samt data fra forsøg i Nordjyllands Trafikselskab, vurderes det at starttaksten bør være på 150 kr. med en kilometertakst på 16 kr. (svarende til den nuværende høje kilometertakst på Flextur). Taksten vil være per rejsende og vil skulle virke på samme måde som taksten i Flextur i øvrigt, hvor de første 10 kilometer er inkluderet i starttaksten, hvorefter yderligere kilometer betales med kilometertakst. Bestyrelsen lagde ved behandlingen vægt på, at ordningen ikke må drive omkostninger i kommunerne. Det er vanskeligt at fastsætte en takst i en forsøgsordning, der helt præcist gør løsningen omkostningsneutral for kommunerne, men det vurderes at det valgte niveau kan give et godt grundlag til at fastsætte den endelige takst efter forsøget, og at der alene er en lille risiko for at takstfastsættelsen i forsøget driver omkostninger, som i givet fald dækkes af Movias projektmidler.

Håndtering af risiko for taxi

Med de bestillingsregler der gælder for Flextur, vil det fortsat være mest attraktivt for borgerne at anvende taxi, hvis muligheden er til stede. Det er således ikke muligt at bestille en spontan tur med Flextur, da alle Flexture skal bestilles mindst to timer før og senest kl. 20.00. Desuden betales der i Flextur-ordningen per passager, hvorfor borgere som ønsker at dele en kørsel om natten vil skulle betale markant mindre i en taxi. I udgangspunktet er det mest hensigtsmæssigt, at bestillingskriterierne for flextur om natten ligner dem borgerne kender fra dagtiden. Men det kan i løbet af forsøget vise sig hensigtsmæssigt at afprøve kortere

bestillingstid og fjerne kl. 20.00 grænsen, med henblik på at gøre tilbuddet mere relevant. Evt. ændringer vurderes i samarbejde med kommunerne og DPT.

Geografi

Der lægges ikke op til begrænsninger i forhold til, hvor Flextur om natten kan køre. Ligesom i dagtiden vil det være muligt at køre overalt i de kommuner, som er med i forsøget. Såfremt der i løbet af forsøget justeres i bestillingsvilkårene, skal det samtidig overvejes om der f.eks. fortsat kan foretages interne ture i byerne, da dette vil kunne være i mere direkte konkurrence med taxi.

Videre arbejde og tidsplan

Administrationen forventer at intensivere dialogen med kommunerne i starten af 2026. I den forbindelse udarbejder administrationen en mere detaljeret tids- og aktivitetsplan og fastlægger en projektorganisering med de tre kommuner og DPT. Der sigtes mod opstart af forsøgsdriften den 1. august 2026. Forsøget evalueres senest et år efter driftsstart.

Økonomi:

Omkostningerne til forsøget finansieres indenfor Movias budget.

Den forventede økonomi for et forsøg fremgår af tabellen nedenfor, som er baseret på en forsøgsperiode med drift i et år. Der er lagt et beløb ind til en kommunikationsindsats, som matcher det beløb, der blev afsat til Flextur Rabat-projektet.

Da det er vanskeligt på forhånd at fastlægge et takstniveau der gør flexturene økonomisk selv bærende, er der lagt et beløb ind til dækning af evt. mer-operatørudgifter. Nedenstående finansiering skal derfor sikre, at kommunerne ikke kommer til at have udgifter ved forsøget. Forsøget skal bidrage med viden om hvordan der skrues en ordning sammen som er økonomisk selv bærende.

Udgift	Beløb
Finansieringsbehov til evt. ekstra operatørudgifter	100.000 kr.
Finansieringsbehov til administrative omkostninger	25.000 kr.
Kommunikationsindsats (inkl. moms)	75.000 kr.
Samlet for ét års forsøg	200.000 kr.

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent.

Kommunikation:

Der vil ikke være særskilt kommunikation som følge af sagen.

Dokumentnummer
2117734

Bestyrelsen

Mødedato:
12. december 2025

Godkendelse af billetløsninger i Nærbus

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender at Rejsebillet anvendes som midlertidig rejsehjemmel på nærbus når de blå punkter slukkes i busserne i slutningen af maj 2026, og at der tilbydes en rabatteret nærbusbillet, der alene kan købes og har gyldighed i lokalområdet.

Sagsfremstilling:

Det forventes, at de blå punkter i nærbusserne slukkes i slutningen af maj 2026, når Rejsekort-appen og Basiskort som planlagt fuldt ud erstatter det fysiske plasticrejsekort. Rejsekort-app og Basiskort identificerer kundernes ture via underliggende køreplaner. Da nærbus ikke kører efter en foruddefineret køreplan, er det ikke muligt at anvende Rejsekort-appen eller Basiskort i nærbussen. Langt hovedparten af passagererne anvender periodekort og skolekort. Der skal derfor findes en anden midlertidig løsning for de ca. 1.200 rejser i Haslev pr. måned, der i dag benytter rejsekort. På Vestmøn forventes antallet at være i størrelsesordenen 400-500 pr. måned.

Der skal etableres et midlertidigt alternativ, der gælder indtil Rejsekort & Rejseplan A/S har udviklet en permanent løsning for anvendelse af Rejsekort-app i behovsstyret transport. Administrationen finder, at den eksisterende Rejsebillet suppleret med en lokal Nærbusbillet, der er rabatteret med cirka 50 pct. er den bedste løsning. På den måde imødekommes de rabatterede Rejsekortprodukter, såsom rabat til kundetype handicap m.fl. Nærbusbilletten vil kunne anvendes lokalt i Haslev og fra juni 2026 også på Vestmøn. Nordjyllands Trafikselskab (NT) forventes at introducere lignende rejsehjemmel i deres behovsstyrede transport. De ikke-digitale kunder vil blive tilbudt at købe en kontantbillet hos chaufføren til halv pris (børnebillet).

Økonomi:

Det forventes, at salget af rabatterede Nærbusbilletter vil være forholdsvis lille, og at en eventuel mindre-indtægt vil kunne indeholdes i projektbudgettet.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

I april/maj 2026 kommunikeres til pressen på kommunens, DOT's og Movias hjemmesider og direkte til passagererne via nærbus-appen. Der anvendes muligvis yderligere kanaler til at nå målgruppen.

Bilag:

-

Dokumentnummer
2104961

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december
2025

Godkendelse af disposition for ESG-rapporten 2025 og reviderede målsætninger

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender vedhæftede disposition for ESG-rapporten 2025, jf. bilag 1
- godkender de reviderede målsætninger som fremgår af sagsfremstillingen nedenfor.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen forelægges med denne sag udkast til disposition for ESG-rapporten for 2025 til godkendelse. Bestyrelsen godkendte i december 2023 en række målsætninger for Movias samfundsansvar, som der efterfølgende er blevet afrapporteret på. Administration indstiller med nærværende sag, at tre af målsætningerne fra 2023 revideres.

Bestyrelsen blev på mødet 17. september 2025 orienteret om, at Movia afventer reviderede EU-krav til ESG-rapportering, og vil tage stilling til, hvad det vil indebære at overgå til en ESG-rapportering, når de reviderede krav er vedtaget af EU-kommissionen. Det indstilles derfor, at ESG-rapporten for 2025 følger samme struktur som sidste år, hvor der rapporteres i tre overordnede afsnit vedr. Miljø (environment), Samfund (society) og Ledelse (governance). Indholdsmæssigt vil rapporten overordnet set også indeholde de samme informationer som i 2024. Det forventes, at formatet genbesøges i 2026, når der er mere klarhed omkring EU-reguleringen.

Reviderede målsætninger

Bestyrelsen besluttede på mødet 7. maj 2025, at målsætningen *"Gennem samskabelse sikres bæredygtig vækst for alle"* ikke skulle indgå i ESG-rapporten for 2024, fordi der var uklarhed om afgrænsning og underliggende målepunkter. Det blev ligeledes besluttet, at bestyrelsen ville få forelagt revideret forslag til formulering af målsætningen for rapporten for 2025.

Derudover har administrationen identificeret yderligere to målsætninger, hvis formuleringer foreslås ændret i forbindelse med rapporten for 2025. Alle tre målsætninger fremgår af tabellen nedenfor med forslag til justering og årsag til dette.

Tabel 1: Målsætninger der foreslås ændret i rapporten for 2025

Oprindelig målsætning	Revideret målsætning	Årsag til ændring	Indgik i 2024 rapporten
Movias flextrafik sikrer mobilitet for alle (S)	Movias flextrafik understøtter mobilitet for alle	Der er tale om et pejlemærke for Movias arbejde med den samfundsmæssige opgave det er at sikre mobilitet for grupper, som ellers har svært ved at transportere sig, og ikke en kvantificerbar målsætning.	Ja
Omstillingen af flextrafikkens liftvogne til transport af kørestolsbrugere afventer yderligere modning af markedet for de relevante køretøjer (E)	Senest fra 2030 kører alle nye større flexbiler på el.	Denne mulighed er nu tilgængelig på markedet.	Ja
Gennem samskabelse sikres bæredygtig vækst for alle (S)	Movia lytter til vores passage-rer og inddrager aktivt borgerne	Uklar afgrænsning og målepunkter, som er forsøgt præciseret.	Nej

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

ESG-rapport for 2025 forelægges på bestyrelsesmødet i maj 2026. Rapporten offentliggøres efterfølgende på Movias hjemmeside. Der vil blive udarbejdet en pressemeddelelse og elementer fra rapporten deles også på sociale medier. Den endelige rapport vil desuden blive sendt til kommuner og regioner til orientering samt omdelt til repræsentantskabets medlemmer til orientering. Der trykkes et begrænset oplag til mødebrug.

Bilag:

1. Disposition for ESG-rapporten 2025

Dokumentnummer
2105848**Bestyrelsen****Mødedato:** 12. december
2025**Bilag: Disposition for ESG-rapport 2025****Indledende afsnit**

Rapporten vil indeholde følgende indledende afsnit:

- Forord (Movias rolle og ansvar)
- Kort beskrivelse af formatet
- ESG-nøgletal 2025

Opbygning af rapportens kapitler

Nedenstående tabel angiver de foreslåede overskrifter indenfor de tre overordnede ESG-områder Miljø (E), Samfund (S) og Ledelse (G).

Tabel 1. Indhold i ESG-rapporten

	Overskrifter	Målsætninger
Miljø	Fokus på klima-indsatser	• I 2030 kører alle Movias busser fossilfrit eller på el • I 2030 er der i alle nye busser krav om emissionsfrihed (kommunebus og nærbus undtaget) • I 2030 er personbilerne i flextrafik elbiler • Senest fra 2030 kører alle nye større flexbiler på el • Alle nye Lokaltog udbydes som eltog
	Movias indkøbspolitik, forbrug, og understøttende tiltag	• Movia reducerer løbende organisationens forbrug og omstiller til mere bæredygtig drift • I 2028 vil alle Movias egne servicebiler køre på el • Movia har fokus på grønne indkøb, hvis muligheden eksisterer og er økonomisk forsvarlig
	Renere luft og reduktion af støj	
Samfund	Egen arbejdsstyrke	• Movia arbejder for at fremme medarbejdernes trivsel og reducere sygefravær
	Andre medarbejdere i Movias værdikæde	• Movia udfører kontrol af vognmandsvirksomheder i Flextrafikken, for at sikre, at operatørerne overholder vores krav vedr. overenskomstvilkår • Movia samarbejder med kommuner, regioner og relevante interes-

Overskrifter	Målsætninger
	seorganisationer
Passagerer og borgere	• 95 pct. af passagererne i bus og tog er tilfredse med deres rejse • 95 pct. af passagererne i bus er tilfredse med chaufføren • 90 pct. af flextrafikkens passagerer er tilfredse med deres rejse • Movias flextrafik understøtter mobilitet for alle • Movia lytter til vores passagerer og inddrager aktivt borgerne
Ledelse	
Movia og omverden	• Movia arbejder for bæredygtig mobilitet med åbenhed og gennemsigtighed som nøgleprincipper
Samarbejdet med operatører og leverandører	• Movia overholder gældende lovgivningsmæssige krav og internationale standarder for at sikre troværdighed og tillid til os som arbejdsplads.
Ansvarlig ledelse og transparens	• Movia sigter mod at opnå målet om 40 pct. af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen ved nyvalg i 2026

Dokumentnummer
2110330

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december 2025

Godkendelse af bestyrelsens årshjul 2026

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender vedlagte årshjul for bestyrelsen 2026

Sagsfremstilling:

Dagsordenen til bestyrelsesmøderne består dels af faste, tilbagevendende emner og dels af aktuelle sager, der fordrer bestyrelsens involvering. Bestyrelsen godkendte senest i december 2024 årshjulet for bestyrelsens arbejde i 2025, og dermed hvornår bestyrelsen behandler de sager, der på regelmæssig basis forelægges bestyrelsen.

Det bemærkes, at bestyrelsen på bestyrelsesmødet 31. oktober godkendte den overordnede plan for bestyrelsesmøder i 2026, på ugebasis. Årshjulet er derfor ikke angivet med konkrete datoer, da disse først fastlægges i det nye år sammen med den nyvalgte bestyrelse. Det bemærkes endvidere, at årshjulet for 2026 forelægges den nuværende bestyrelse til godkendelse, men også vil blive forelagt for den nye bestyrelse på første ordinære bestyrelsesmøde i 2026.

Det foreslås, at årshjulet for 2026 justeres således at:

- Dispositionen for samfundsansvarsrapporten behandles på bestyrelsesmødet i november, i stedet for december, for bedre at understøtte administrationens arbejde med udarbejdelse af rapporten.
- Godkendelse af dagsorden for det andet repræsentantskabsmøde er tilføjet til september-mødet.
- Godkendelse af Rejsekort & Rejseplan A/S forretningsplan er tilføjet decembermødet.
- Årshjulssag om miljø i kontrakter udgår som fast rapportering.
- Status på Movias strategi og Mobilitetsplan deles op, så status på strategien fortsat forelægges i september, mens status på Mobilitetsplan forelægges på maj-mødet. Dette for at sikre opdaterede sager og mindst muligt overlap.

Movias bestyrelse vil, jf. ejerpolitikken, løbende blive forelagt væsentlige forhold, herunder politikker, måltal og forretningsstrategi fra selskaberne.

Årshjulet vil blive forelagt den nye bestyrelse på første ordinære bestyrelsesmøde i marts 2026, inklusiv ovennævnte tilføjelser.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der kommunikeres ikke særskilt om sagen.

Bilag:

1. Bestyrelsens årshjul 2026

Notat



Til

Dokumentnummer
2118434

Dato
21 11 2025

Kopi til

Sagsbehandler
LIF

Direkte
+45 36 13 16 40

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Udkast til bestyrelsens årshjul

ÅRSHJUL FOR BESTYRELSEN 2026 - 1. halvår			
	Møde 1 (xx. marts)	Møde 2 (xx. maj)	Møde 3 (xx. juni)
Økonomi			
Budget og regnskab	Godkendelse af årsregnskab	Godkendelse af budgetforudsætninger	Godkendelse af budget 1. behandling
Estimat			Godkendelse af estimat 1
Takster			Godkendelse af mandat til udarbejdelse af næste års takster
Revision	Forelæggelse af revisionsrapport		
Omstillingspulje			
Datasikkerhed			
Cybersikkerhed og IT-status		Orientering om cybersikkerhed og IT-status (To separate sager)	
DPO-rapport			Databeskyttelsesrådgiverens DPO-rapport
Udbud			
		Status udbud	
DOT/Rejsekort og Rejseplan/Lokaltog			
DOT-budget			
Generalforsamlinger		Godkendelse af mandat til generalforsamling hos Rejsekort & Rejseplan A/S og Lokaltog A/S	Godkendelse af mandat til generalforsamling FlexDanmark
Lokalbaner			
Status på lokalbaneområdet			Status på lokalbaneområdet
Flextrafik			
Julekørsel			
Repræsentantskabsmøder			
Dagsordener	Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde (forår)		
Bestyrelsen			
Evaluerings af bestyrelsesarbejdet			
Øvrigt			
Movia medarbejdere			
Strategi		Status på indsatser i Mobilitetsplanen	
Produkter og passagerer			Orientering om turistprodukterne
Samfundsansvar		Godkendelse af ESG-rapport	

ÅRSHJUL FOR BESTYRELSEN 2026 - 2. halvår			
	Møde 4 (xx. september)	Møde 5 (xx. november) Afholdes på teams	Møde 6 (xx. december)
Økonomi			

Budget og regnskab			Godkendelse af budget 2. behandling
Estimat		Godkendelse af estimat 2	
Takster	Godkendelse af takster for det kommende år		
Revision			
Regulativ			Godkendelse af opdatering af regnskabsregulativ
regnskabsprincipper			Godkendelse af regnskabsprincipper for 2025
Omstillingspulje			Status for omstillingspuljen (økonomisk politik)
Datasikkerhed			
Cybersikkerhed og IT-status		Orientering om cybersikkerhed og IT-status (2 separate sager)	
DPO-rapport			
Udbud			
		Status udbud	
DOT/Rejsekort og Rejseplan/Lokaltog			
DOT-budget			Godkendelse af mandat til tiltrædelse af DOT's budget
Generalforsamlinger			Mandat til generalforsamlinger i Rejsekort & Rejseplan A/S (herunder forretningsplan) samt Lokaltog A/S
Lokalbaner			
Status på lokalbaneområdet			Status på lokalbaneområdet
Flextrafik			
Julekørsel			Orientering om handicapkørsel i juleen
Repræsentantskabsmøder			
Dagsordener	Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde (efterår)		
Bestyrelsen			
Evaluerings af bestyrelsesarbejdet			Evaluerings af bestyrelsesarbejdet
Øvrigt			
	Møde 4 (xx. september)	Møde 5 (xx. november) Afholdes på teams	Møde 6 (xx. december)
Movia medarbejdere	Orientering om udviklingen i sygefravær, medarbejderomsætning mv.		
Strategi	Status for Movias strategi		
	Status for Movias image		
Produkter og passagerer			
Samfundsansvar		Godkendelse af disposition for ESG-rapport	

Dokumentnummer
2118025

Bestyrelsen

Mødedato: 12. december 2025

Godkendelse af betalingsfri buskørsel i Frederiksberg Kommune og i Slagelse Kommune

Indstilling

Det indstilles, at

- Bestyrelsen godkender betalingsfri kørsel på følgende linjer:
 - Linje 71,72 og 74 (Frederiksbergbusserne) i Frederiksberg Kommune
 - Linje 909 mellem Slagelse St. – Vikingeborgen "Trelleborg" i Slagelse Kommune

Sagsfremstilling:

Movias administration har i forbindelse med trafikbestilling 2026 modtaget to anmodninger om betalingsfri buskørsel. Movias bestyrelse har i 2019 besluttet en administrationsmodel, hvor betalingsfri buskørsel skal godkendes af bestyrelsen, hvis kørslen har en varighed længere end én uge pr. år. Administrationens indstilling lægges derfor op til bestyrelsens godkendelse.

Frederiksberg Kommune

Frederiksberg Kommune har trafikbestilt, at der indføres betalingsfri kørsel på kommunens servicebusser, lokalt navngivet "Frederiksbergbusserne". Begrundelsen fra kommunen er, at der er et politisk ønske om at styrke tilbuddet om kollektiv transport til gruppen af ældre og gangbesværede ved at gøre adgangen til Frederiksberg busserne gratis. Finansieringen af den gratis kørsel hentes ved, at kommunen har trafikbestilt en samtidig besparelse på linje 12.

Siden 2009 har der i Movia været et bestyrelsesgodkendt princip om, at servicebuslinjer inden for en kommune kan gøres betalingsfri, henset til den særlige målgruppe, servicebusser henvender sig til.

Slagelse Kommune

Slagelse Kommune har i sin trafikbestilling for 2026 bestilt linje 909 på strækningen mellem Slagelse St. og Vikingeborgen "Trelleborg", Nationalmuseet. Linjen kørte som et forsøg i 2025 i perioden fra juni til august måned, hvor 3.200 kunder benyttede denne service. Både Slagelse Kommune og Nationalmuseet var tilfredse med forsøget, og begge parter bakker fortsat op om betjeningen, hvorfor kommunen i sin trafikbestilling har bestilt, at linje 909 gøres til et permanent kollektivt transporttilbud i museets åbningssæson syv måneder om året.

Movias bestyrelses godkendte på bestyrelsesmødet i maj 2025 en anmodning fra Slagelse Kommune om, at buslinjen i forsøgsperioden skulle være gratis at benytte. Kommunens ønske om at videreføre linjen med betalingsfrihed begrundes med, at det ligger i tråd med kommunens ønske og strategi om at fremme egne

borgeres og turisters adgang til kulturelle oplevelser i kommunen.

Indstilling

Både Frederiksberg-busserne og linje 909 kører alle kun internt i de to respektive kommuner og vurderes ikke at være dækket af eller i konkurrence med anden kollektiv transport. Administrationen indstiller på den baggrund, at bestyrelsen godkender at imødekomme både Frederiksberg Kommunes og Slagelse Kommunes forespørgsel om betalingsfrihed indtil kommunerne skulle træffe beslutning om, at disse linjer igen skal være med betaling.

Økonomi:

Linje	Årlige køreplanstimer	Kommunalt tilskud pr. år	Årlige passagerer	Selvfinansierungsgrad (2024)
Linje 71	2400	1,6 mio. kr.	36.000	19%
Linje 72	2400	1,1 mio. kr.	88.000	45%
Linje 74	2400	1,4 mio. kr.	64.000	29%
Linje 909	990	*1,1 mio. kr.	7.000	-%

**Estimat på grundlag af historiske priser, da kørslen skal i udbud*

Sagen medfører ikke økonomiske konsekvenser for Movias administration eller særskilte økonomiske konsekvenser for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Hvis den betalingsfri buskørsel godkendes, vil ændringerne blive kommunikeret til kunderne i et samarbejde mellem hver af de respektive kommuner og Movias administration.

Dokumentnummer
2123696

Bestyrelsen

Mødedato:
12. december 2025

Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde 13. januar 2026

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender vedlagte forslag til dagsorden til repræsentantskabsmødet 13. januar 2026.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte 31. oktober 2025, at det konstituerende repræsentantskabsmøde i det nyvalgte repræsentantskab afholdes 13. januar 2026 kl. 15.00-16.00. Forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet forelægges bestyrelsen til godkendelse forud for repræsentantskabsmødet 13. januar.

Administrationen indstiller følgende forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet:

Kl. 15.00	Valg af mødeleder
Kl. 15.05	Velkomst v/bestyrelsesformand Kirsten Jensen
Kl. 15.10	Registrering af fremmødte
Kl. 15.20	Valg af seks medlemmer til Movias bestyrelse
Kl. 15.35	Valg af seks stedfortrædere for de valgte bestyrelsesmedlemmer
Kl. 15.40	Direktionens beretning v/ Dorthe Nøhr Pedersen
Kl. 16.00	Afrunding

Det bemærkes, at der er mulighed for, at partier/valggrupper kan afholde møder fra kl. 13.00, ligeledes i Movias lokaler.

Økonomi:

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Dagsorden udsendes til repræsentantskabet så vidt muligt mindst fire dage før mødets afholdelse jf.

Movias vedtægt §12 stk. 2.

Bilag:

Ingen bilag.

Orientering om resultater af kundeanalysen

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen om resultaterne af kundeanalysen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Til brug for udarbejdelse af ny Movia Strategi 2026-2029 har Movia netop fået gennemført en kundeanalyse. Formålet med denne er at danne indsigter og beslutningsstøtte til fremtidige initiativer ift. ejere og interessenter, samt udvikling af koncepter der skal motivere flere ikke-kunder til at benytte Movias produkter og fastholde eksisterende passagerer. Samtidig skal analysen give input til målepunkter ift. motiver og barrierer, som skal kunne måles løbende for at følge effekten af indsatser.

I analysen har fokus været på at forstå forskelle og ligheder mellem kunder og ikke-kunder i forskellige geografiske områder (Hovedstadsområdet, øvrige byer samt landdistrikter) og demografi (fx aldersgrupper, bil til rådighed).

Analysen er gennemført som en kvantitativ repræsentativ spørgeskemaundersøgelse i Movias område, suppleret med ekstra interviews i landområderne, for også at opnå indsigter om netop dette geografiske segment. I alt er der gennemført 3.500 kvantitative interviews.

På bestyrelsesmødet gives en orientering om undersøgelsens resultater. Administrationen arbejder på en mindre publikation (en folder) der kan deles med Movias ejere, kommuner og regioner, så de ligeledes kan orienteres.

Indholdet i kundeanalysen er følgende:

Kendskab

- Til brandet Movia samt Movias produkttilbud (bus, lokaltog, havnebus, flextrafik)
- Til ruter og køreplaner for de forskellige transportmuligheder i dit område

Rejseadfærd

- Hvilke transportmidler har respondenter adgang til i hverdagen
- Hvor ofte benyttes forskellige transportmidler i forbindelse med pendling hhv. fritid

Holdninger til buskørsel

- En række udsagn til bussen før/under/efter rejsen samt mere tværgående udsagn
- Overordnet opfattelse af bussen
- Sandsynlighed for at benytte bussen

Barrierer til at tage bussen

Holdninger til offentlig transport

- En række udsagn til offentlig transport (identisk med nogle af bus-spørgsmålene)

Baggrundsvariable

- Fx Køn, alder, børn, bilejerskab

Økonomi:

Der er igen økonomiske konsekvenser for Movia forbundet med sagens indstillinger.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Det er planen at resultaterne fra kundeanalysen vil blive offentliggjort løbende over 2026 på Movias hjemmeside, i form af en folder med hovedkonklusioner, i forbindelse med konferencer, samt på udvalgte emner blive suppleret med pressemeddelelser. Folderen med hovedkonklusioner sendes i fysisk form til kommuner og regioner samt til repræsentantskabets medlemmer til orientering. Der udvælges desuden relevante temaer fra analysen, som kommunikeres på Movias sociale medie-kanaler.

Orientering om Movias arbejde med risikovurdering af elbusser og elbiler

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Der er fra forskellig side sat spørgsmål ved, hvordan kinesiske elbusproducenter indsamler og håndterer data, herunder om der sker misbrug af data til overvågning af danskere, træning af kunstig intelligens mv. Movia rettede i august 2025 henvendelse til Styrelsen for Samfundssikkerhed (SAMSIK) og bad styrelsen om at vurdere risici for cybersikkerhed og datasikkerhed ved kinesiske elbusser. SAMSIK peger i sit svar på en række kendte trusler og opfordrer Movia til at afdække risici ved at gennemføre en risikovurdering af anvendelse af elbusser.

Det norske trafikselskab Ruter i Oslo og Akershus offentliggjorde i slutningen af oktober 2025 resultater af en test af cybersikkerhedsrisici ved en kinesisk elbus (produceret af Yutong). Testen viste, at elbussens softwaresystemer har webadgang med henblik på softwareopdatering og diagnostik, og at dette principielt kan misbruges af producenten til at fjerne-deaktivere bussen. Ruters konsulent har tidligere gennemført en test af en kinesisk elbil, som viser, at elbilens cybersikkerhed var utilstrækkelig, hvilket kan kompromittere trafiksikkerheden, og medfører at elbilen vil kunne misbruges til ulovlig overvågning/spionage.

Både danske og internationale medier har henvendt sig til Movia og spurgt ind til, hvordan Movia vil håndtere risici for fjern-deaktivering af operatørernes elbusser. Movia har i vores besvarelser forklaret, at Movia i samarbejde med vores operatører er ved at gennemføre en risikovurdering af cybersikkerhed og fjerndeaktivering ved operatørernes elbusser.

Administrationen er pt. i dialog med busoperatørernes brancheorganisation, Dansk PersonTransport (DPT), om, hvordan arbejdet med risikovurdering af operatørernes elbusser samt elbiler i flextrafikken kan gribes an. Det er udgangspunktet, at alle køretøjer skal leve op til gældende internationale standarder på området. DPT's foreløbige konsultation med sine medlemmer peger på, at operatørerne ligesom Movia ser et behov for at få bekræftet, at køretøjerne lever op til de relevante standarder, og at risikoen for fjerndeaktivering er håndteret på tilfredsstillende vis.

Administrationen er derudover i færd med at udarbejde et arbejdsgrundlag for risikovurderinger, som dels skal dække Movias og DPT/operatørernes behov og dels skal håndtere de anbefalinger, som SAMSIK har givet Movia for håndtering af risici ved kinesiske elbusser og ved elbiler, som anvendes/kan anvendes i flextrafikken.

Arbejdet med at etablere et grundlag for risikovurderingerne planlægges igangsat inden årets udgang, og de foreløbige resultater og anbefalinger i forhold til håndtering af eventuelle risici forventes at kunne forelægges for bestyrelsen ved bestyrelsesmødet i maj 2026.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der er foreløbigt ingen proaktiv kommunikation knyttet til sagen, men det forventes, at der i den kommende tid vil komme opfølgende spørgsmål fra bl.a. pressen til status på Movias videre arbejde med risikovurderinger af busser. Disse vil blive håndteret løbende af administrationen.

Nærværende sag taler ind i den del af Movias strategi, der vedrører et øget fokus på innovation og brug af ny teknologi.

Orientering om kundeundersøgelsen i Movias Flextrafik i 2025

Indstilling

Det indstilles

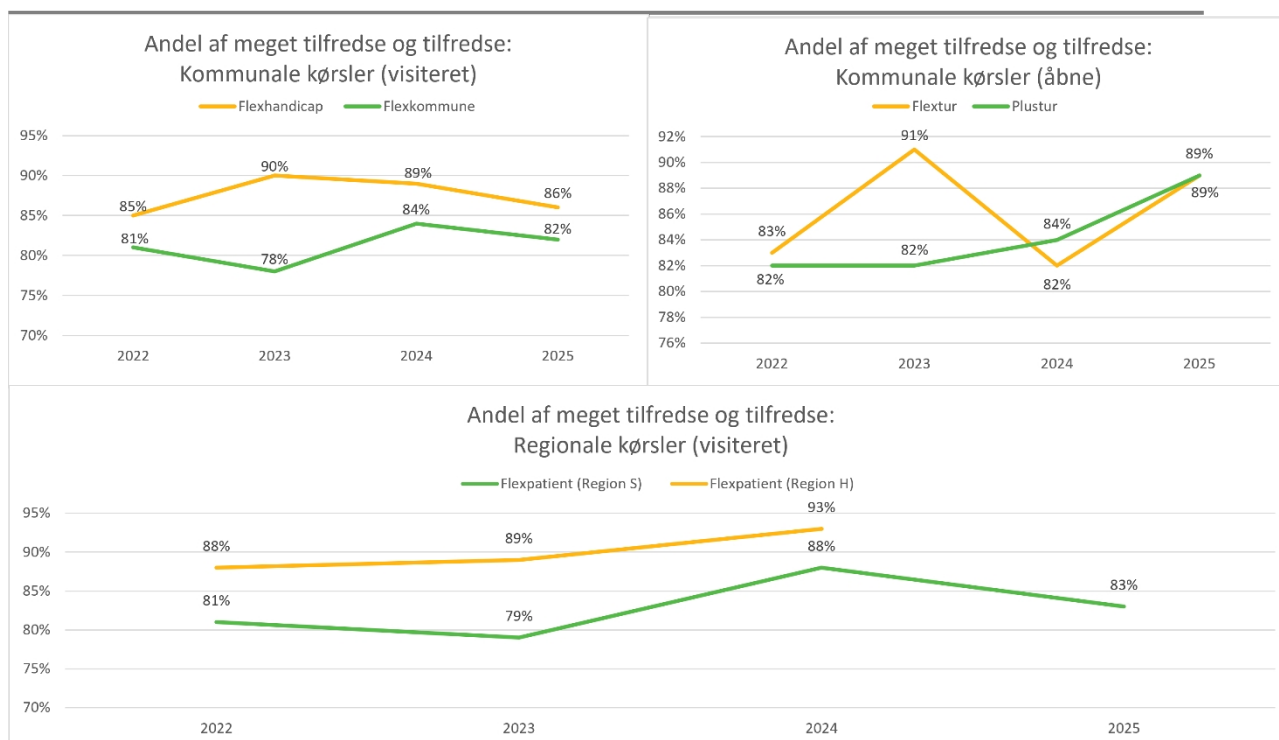
- at bestyrelsen tager orientering om kundeundersøgelsen vedr. Flextrafik i 2025 til efterretning.

Sagsfremstilling:

Megafon har i perioden 15. til 29. september 2025, foretaget den årlige kundetilfredshedsundersøgelse blandt kunderne i Movias Flextrafik. Samlet for alle ordninger angiver 86 pct. af de adspurgte kunder at være enten tilfredse eller meget tilfredse med Movias Flextrafik, hvilket Megafon betegner som *et meget højt niveau*. Det er dog fortsat lidt under Movias målsætning om, at mindst 90 pct. af alle kunderne af Flextrafik skal være tilfredse eller meget tilfredse. Andelen af tilfredse og meget tilfredse kunder har ligget mellem 83 og 87 pct. siden 2017.

Udviklingen i den generelle tilfredshed kan ses i figur 1, der viser udviklingen i den overordnede tilfredshed i Movias flextrafikordninger.

Figur 1: Andel meget tilfredse og tilfredse kunder i 2022-2025 i flextrafikordningerne¹



¹ "Region Hovedstaden indgår ikke i årets kundeundersøgelse, da Movia ikke varetager den siddende patientbefordring efter 1. oktober 2025. Derfor vil Movia ikke kunne handle på de data, som var indsamlet.

I Plustur ses en stigning i tilfredsheden fra 84 pct. i 2024 til 89 pct. i 2025, hvilket kan forklares med nogle af de justeringer, Movias administration har foretaget i ordningen i løbet af det seneste år. De åbne løsninger, Flextur og Plustur, er de ordninger, som kunderne er mest tilfredse med.

Kundeundersøgelsen viser også en stigning i andelen af meget utilfredse eller utilfredse kunder. For begge typer visiterede flextrafikordninger gælder, at Movia i september har haft kapacitetsudfordringer i flextrafikken, hvilket har ført til øget ventetid og mere omvejskørsel for kunderne. Begge faktorer må antages at have påvirket tilfredsheden i negativ retning.

For Flexkommune er andelen utilfredse og meget utilfredse steget fra 7 til 14 pct. Ændringen er signifikant. Det vurderes, at dette også kan skyldes, at nogle kunder tidligere har været visiteret til andre ordninger, hvor serviceniveauet har været oplevet som højere eller bedre.

For Flexpatientordningen i Region Sjælland er andelen af utilfredse og meget utilfredse kunder steget fra 6 til 11 pct. Megafon har oplyst, at ændringen ikke er signifikant, men peger på, at det er en udvikling Movia bør være opmærksom på.

Kunderne responderer generelt fortsat meget positivt på flextrafikchaufførerne, og når man spørger kunderne om deres seneste rejse, er det over 90 pct. af flextrafik kunderne, som oplever at chaufførerne sørger for bl.a. en sikker og tryk rejse. Det vidner om, at kunderne er glade for chaufførerne og den service de giver, og det understreger vigtigheden af det arbejde, som chaufførerne udfører for borgere med særlige behov hver dag. Men der er også rum for forbedringer, bl.a. oplyser en lille andel, 14 pct., af kunderne, at de

oplever sprogveskigheder.

I forbindelse med kundeundersøgelsen i 2024 var der særligt fokus på kundernes kendskab til mulighederne for selvbetjening og muligheden for at bestille ture online eller via app. I 2024 svarede hhv. 49 og 54 pct. af Flextur- og Flexhandicapkunderne, at de kendte til muligheden for at bestille online. I 2025-undersøgelsen er disse tal steget til hhv. 61 og 62 pct. En del af den stigning kan tilskrives det øgede fokus på at fortælle om muligheden for selvbetjeningen, bl.a. via telefonspeak. Selvbetjeningsprocenten har ligget stabilt på 17-18 pct. og ca. 55 pct. for hhv. Flexhandicap og Flextur, og næste skridt er at arbejde med at øge denne.

Administrationen har fortsat stort fokus på at skaffe den nødvendige kapacitet i flextrafikken, så også den oplevede service hos kunderne kan forblive god. Tilbagemeldingerne fra operatørmarkedet omhandler især vanskeligheder med at skaffe kvalificerede chauffører.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Resultaterne af undersøgelsen offentliggøres på Movias hjemmeside og kommunikeres til kommuner, regioner, operatører, Movias tilgængelighedsforum og internt i organisationen. Derudover udsendes en pressemeddelelse i januar 2026. Eventuelle henvendelser håndteres af administrationen.

Bilag:

Ingen.

Orientering om status på lokalbaneområdet

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen om status på lokalbaneområdet til efterretning.

Sagsfremstilling:

Der gives i denne halvårsstatus på lokalbaneområdet en redegørelse for driftsforhold af væsentlig karakter, og en status på større igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter. Begge regioner har bestilt driftsudvidelser, som Lokaltog er ved at implementere og forberede. Og efter beslutning i begge regioner er Lokaltog i gang med udbud og indkøb af nye batteritog til lokalbanetrafikken og etablering af tilhørende ladeinfrastruktur. I bilaget gives en status på udviklingen i passagertal, rettidighed, pålidelighed og kundetilfredshed.

Nye processer på lokalbaneområdet

I henhold til Movias ejerpolitik for Lokaltog A/S afholder regionerne, Movia og Lokaltog fra 2026 hvert kvartal et kvartalsmøde på direktørniveau, hvor kvartalsrapporteringen gennemgås og drøftes. Møderne bruges desuden til at behandle særlige og principielle forhold, hvor dialogen skal understøtte et godt samarbejde om politiske beslutninger i regionerne, lokaltogstrafikken, -investeringerne og -økonomien. Kvartalsmøderne tager udgangspunkt i et årshjul. Årshjulet er baseret på underliggende processer for trafikbestilling og kontraktopfølgning. De nye processer på lokalbaneområdet skal sikre systematisk bestilling af drift, infrastruktur og analyser samt løbende opfølgning på de igangsatte bestillinger. Processerne skal også sikre mere åbenhed og transparens i det løbende samarbejde.

Infrastruktur

Udmøntning af Infrastrukturanalysen

I Movias kommende kontrakt med Lokaltog A/S, der træder i kraft 1. januar 2026, er det aftalt, at forretningen skal effektiviseres, samt at dette skal give besparelser på kontraktbetalingerne. Effektiviseringen forudsætter, at Lokaltog A/S får finansiering til vedligehold af infrastrukturen svarende til det behov, der er identificeret i Infrastrukturanalysen for 2026-2035, for at undgå et vedligeholdelsefterslæb med restriktioner for driften som konsekvens. For Region Sjælland betyder det et behov for ca. 30 mio. kr. ekstra årligt. Region Sjælland har finansieret den ekstra vedligeholdelse i 2026 og delvist i 2027 ved at bevilge ekstraordinære vedligeholdelsestilskud i 2025. Lokaltog arbejder på at konkretisere Infrastrukturanalysen for 2026-2035 og udarbejde en plan for infrastrukturens præcise tilstand og kapaciteten i Lokaltog til at gennemføre de nødvendige fornyelses- og vedligeholdelsesprojekter. På den baggrund afklares den langsigtede nødvendige økonomi for vedligehold og fornyelse af lokalbanerne. Arbejdet forventes afsluttet ved årsskiftet 2025/2026.

Togmateriel

Batteritog til Region Sjælland

Lokaltog A/S har i oktober 2024 underskrevet kontrakt med Stadler Bussnang AG (Schweiz) om levering af 14 batteritog til indsættelse i driften på Østbanen og Tølløsebanen. I juli 2025 underskrev Lokaltog A/S kontrakt på 10 ekstra batteritog, der skal køre på Odsherredsbanen og forlængelsen af Tølløsebanen til Holbæk. De første batteritog forventes leveret og idriftsat i andet halvår 2028.

Desiro-tog er leveret tilbage

Lejekontrakten for de tre Desiro-tog, som har kørt i Region Sjælland, er udløbet, og togene er leveret tilbage. For at sikre en fortsat høj driftsstabilitet på især Tølløsebanen, forventer Lokaltog A/S i perioden 2026-2028 at bruge ca. 3 mio. kr. årligt til ekstraordinært vedligehold af IC2-togene. Region Sjællands Udvalg for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde behandler denne anmodning 9. december 2025.

Batteritog til Nærumbanen

Regionsrådet i Region Hovedstaden har i september 2024 godkendt, at Lokaltog A/S kan iværksætte udbud af fire nye batteritog med tilhørende ladeinfrastruktur til Nærumbanen. Lokaltog A/S er i gang med udbudsprocessen, og har i oktober 2025 prækvalificeret tre bydere, der skal levere deres endelige tilbud juni 2026. De tre prækvalificerede bydere er:

- Bozankaya Rayli Sistemler A.S. (Tyrkiet) i samarbejde med Efacec Engenharia e Sistemas S.A. (Portugal)
- Koncar Inc. (Kroatien)
- Stadler Deutschland GmbH (Tyskland) i samarbejde med Furrer+Frey AG (Schweiz)

Kontrakten med den vindende byder forventes underskrevet i oktober 2026 efter godkendelse i regionsrådet, og togene forventes leveret i løbet af 2029-2030.

Driftsudvidelser

Natbetjening og øget aftenbetjening i Region Hovedstaden

Region Hovedstaden bestilte i 2025 natbetjening på banerne i Nordsjælland (eksklusive Nærumbanen) med én afgang i timen natten efter fredag og lørdag. Derudover bestilte Region Hovedstaden halvtimesdrift på hverdage på Frederiksværkbanen og Lille Nord (Hillerød – Helsingør) frem til klokken 22. Den øgede togbetjening implementeres 14. december 2025.

Øget weekend og aftenbetjening på Østbanen

I køreplanen for 2025 har det ikke været muligt at implementere den i december 2023 bestilte betjening af Østbanen fuldt ud. I dagtimerne på hverdagene kører der tog til/fra Roskilde hver halve time, men i weekenderne og om aftenen kører togene kun hver time. Region Sjælland har derfor i 2025 genbestilt halvtimesdrift til Roskilde i weekender og aftener, som idriftsættes fra december 2026.

Natbetjening i Region Sjælland

Region Sjælland har med trafikbestilling 2026 besluttet at etablere natbetjening en gang i timen natten efter fredag og lørdag på Østbanen fra december 2027 og på Odsherredsbanen fra juni 2029. Region Sjælland ville gerne have startet natbetjeningen tidligere, men Lokaltog har ikke haft mulighed herfor på grund af lokomotivførerkapaciteten i Lokaltog. Derfor vil Region Sjælland starte natbetjeningen med busser fra juni 2026. Natbetjeningen er et 2-årigt forsøg. Natbetjeningen med tog samfinansieres med de kommuner, som betjenes med nattog (Faxe, Stevn, Køge, Solrød, Roskilde, Holbæk og Odsherred).

Forlængelse af Tølløsebanen til Holbæk

Region Sjælland har bestilt, at Tølløsebanens drift forlænges til Holbæk. Det vil betyde bedre sammenhæng i Vestsjælland, hvor blandt andet mange studerende fra stationerne langs Tølløsebanen skal til Holbæk, og samtidig reduceres behovet for investeringer i ladeinfrastruktur til de nye batteritog og fornyelse af Lokaltog A/S sporanlæg på Tølløse station. Den bestilte driftsudvidelse kan først effektueres, når Banedanmarks nye signalsystem er ibrugtaget på strækningen mellem Tølløse og Holbæk, hvilket forventes at ske i december 2027 under forudsætning af, at Lokaltog kan skaffe tilstrækkeligt med tog.

Visioner for Lollandsbanen

Region Sjælland har bestilt et katalog over mulige forbedringer af Lollandsbanen, som udarbejdes af Movia. Mulighederne spænder bredt fra forbedring af infrastrukturen på Lollandsbanen og øget drift på Lollandsbanen til direkte tog mod København og togbetjening til Lübeck i forbindelse med ibrugtagning af den kommende Femern-forbindelse. Kataloget med visionerne er præsenteret for udvalget i Region Sjælland 9. december 2025.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Der er ingen særskilt kommunikation knyttet til sagen.

Bilag:

1. Nøgletal på lokalbaneområdet december 2025

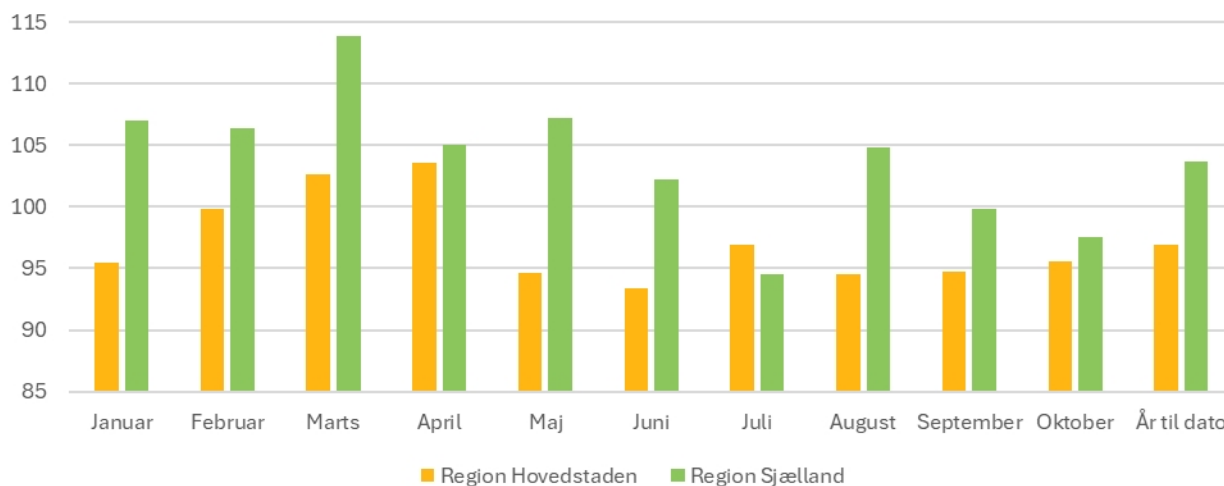
Dokumentnummer
2118834

Bestyrelsen

Mødedato:
12. december 2025**Bilag: Nøgletal på lokalbaneområdet december 2025****Passagerer og drift***Passagertal, udvikling*

Passagertallene for lokalbanerne i Region Hovedstaden ligger samlet set som budgetteret for årets første fire måneder, hvorefter der fra maj til oktober er sket et fald. Faldet vurderes at skyldes det store sporarbejde på Nordbanen (S-banen) mellem Svanemøllen og Hillerød, der først afsluttes i november 2025. For lokalbanerne i Region Sjælland er det samlede passagertal højere end forventet i budget 2025, blandt andet som følge af, at Østbanen har fået en ny og bedre køreplan efter sporfornyelsen.

Figur 1: Passagertal i lokalbaner januar – oktober 2025 (indeks 100 = Budget 2025)

*Pålidelighed og rettidighed*

Pålideligheden (andelen af ikke-aflyste tog) er i januar – oktober 2025 gennemsnitligt på 99,2 pct. for alle baner, jf. tabel 1. Som det fremgår, er pålideligheden lavest på Tølløsebanen på grund af materielsituationen, grundet værkstedsforholdene på banen og udfordringer med at opretholde en stabil drift med de aldrende IC2-tog. Driften af togtrafikken på Tølløsebanen er aktuelt et fokusområde for Lokaltog A/S.

I de nuværende kontrakter stilles krav om en gennemsnitlig rettidighed på 93 pct, mens der i de nye kontrakter der træder i kraft 1. januar 2026 stilles krav om rettidighed på 93 pct. for de enkelte baner. Den gen-

nemsnitlige rettidighed for lokalbanerne er i perioden januar – oktober 2025 på 95,8 pct. for alle baner. I Tabel 1 ses den gennemsnitlige rettidighed for hver banestrækning. Kravet om rettidighed er bonus-/bodsbelagt i de to kontrakter vedrørende banerne i Region Hovedstaden og banerne i Region Sjælland, og den præsterede rettidighed i perioden januar – oktober 2025 har ført til udbetaling af bonus til Lokaltog A/S i begge regioner. Rettidigheden er i 2025 indtil videre bedst på Nærumbanen med 98,4 pct. og dårligst på Gribskovbanen med 91,7 pct. Den gennemsnitlige rettidighed er 95,5 pct. for Region Hovedstaden og 96,1 pct. for Region Sjælland. Lokaltog A/S har oplyst, at den primære årsag til Gribskovbanens dårlige rettidighed er ny køreplansstruktur på banen, som det har været nødvendigt at justere ultimo januar og igen ultimo juni, samt en usædvanlig stor del uddannelseskørsel for nyansatte lokomotivførerelever i forbindelse med den store driftsudvidelse i Region Hovedstaden. Uddannelseskørslen er i oktober (og november) kompliceret af løvfald (der medfører glatte skinner). Derudover har det i september-oktober været vanskeligt at indhente forsinkelser på banen, da det ikke har været muligt for to tog at krydse på Gilleleje station, som følge af sporarbejde på stationen.

Tabel 1: Lokaltogs pålidelighed og rettidighed, januar til oktober 2025

Banestrækning	Gennemsnitlig pålidelighed januar - oktober 2025	Gennemsnitlig rettidighed januar - oktober 2025
Frederiksværkbanen	99,6 pct.	97,6 pct.
Gribskovbanen	99,6 pct.	91,7 pct.
Hornbækbanen	99,6 pct.	94,6 pct.
Lille Nord	99,4 pct.	97,8 pct.
Nærumbanen	99,0 pct.	98,4 pct.
Østbanen	98,7 pct.	97,6 pct.
Lollandsbanen	99,7 pct.	96,0 pct.
Odsherredsbanen	99,3 pct.	94,2 pct.
Tølløsebanen	97,8 pct.	95,2 pct.

Lokaltog offentliggør hver måned data om rettidighed og pålidelighed for de enkelte baner

Kundetilfredshed

Kundetilfredshed måles på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er meget utilfreds, mens 5 er meget tilfreds. Den gennemsnitlige kundetilfredshed fra januar til og med september 2025 var på 4,11 for Lokaltog A/S som helhed. Kundetilfredsheden på de enkelte baner ses i tabel 2 nedenfor. Det generelle niveau svarer til det, som Lokaltog A/S har præsteret gennem en længere årrække. Kravet i kontrakten er på 3 ud af 5. Lokaltog har derfor i perioden fået bonus for præsteret kundetilfredshed vedr. begge kontrakter. Den gennemsnitlige kundetilfredshed er 4,15 for Region Hovedstaden og 4,05 for Region Sjælland.

Tabel 2: Lokaltogs kundetilfredshed, januar til september 2025

Januar-september 2025	
Frederiksværkbanen	4,04
Gribskovbanen	4,17
Hornbækbanen	4,23
Lille Nord	4,13
Nærumbanen	4,21
Østbanen	4,19
Lollandsbanen	4,08
Odsherredsbanen	4,00
Tølløsebanen	3,91

Orientering om Trafikbestilling 2026

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Hvert år i oktober måned afgiver kommuner og regioner deres årlige bestilling af ændringer i den kollektive trafik til Movia. Til trafikbestilling 2026 har 21 af Movias ejere afgivet trafikbestillinger, der samlet giver øgede investeringer i den kollektive trafik på ca. 45 mio. kr.

Frem mod trafikbestillingerne har Movias rådgivningsafdeling bistået kommuner og regioner med planlægning, driftsoplæg og beregninger. Movias administration har haft et tæt samarbejde med Næstved Kommune, hvor kommunens administration, en ekstern konsulent og Movia sammen har udarbejdet en ny busplan, hvor den samlede betjening er analyseret. Næstveds kommunalbestyrelse havde ønsket en mindre samlet besparelse på 1 mio. kr. i rammen til kollektiv trafik, og det er med optimering og replanlægning lykkedes at finde midler til mere kollektiv trafikservice på det strategiske net med en udvidelse af linje 601A, der forlænges til Fensmark. Herudover er det strategiske net styrket med beslutningen i Region Sjælland om at permanentgøre det nuværende forsøg med de to nye R-linjer, 240R (Roskilde-Ringsted) og 680R (Ringsted-Næstved). Roskildes kommunalbestyrelse har besluttet forbedringer på 202A i Roskilde, der fra næste skoleår får 8 afgangse i timen til ungdomsuddannelserne i "Musicon"-området.

Årets trafikbestillinger indfrier også lokale betjeningsønsker og mere drift på linjer udenfor det strategiske net. Eksempler herpå er bestilling af ny servicebus i Høje-Taastrup. Og Frederiksberg har bestilt at gøre servicebusserne gratis, hvilket finansieres ved en samtidig bestilling af reduktioner på linje 12, jf. særskilt sagsfremstilling herom.

Samlet øges driften årligt med 60.000 køreplantimer, fordelt med 15.000 timer på det strategiske net og 45.000 timer udenfor det strategiske net. Hertil kommer bestillingen om at permanentgøre de to nye R-linjer 240R og 680R, som udgør godt 9.000 flere timer i det strategiske net, som blev idriftsat i juni 2025.

26 kommuner har bestilt uændret drift. Det gælder særligt for kommunerne i Storkøbenhavn, hvor fokus er på implementeringen af sidste års trafikbestillinger, med tilpasning i busnettet i forbindelse med åbningen af hhv. Sydhavnsmetroen, hvor de sidste ændringer trådte i kraft primo januar 2025, og Letbanen, hvor Nyt Ringnet åbner 14. december 2025.

Oversigt over de enkelte kommuners trafikbestillinger fremgår af nedenstående figur.

Trafikbestillinger 2026

Til implementering i 2026

Udvidelser:

• Ballerup	+3,0 mio. kr.
• Fredensborg	+0,1 mio. Kr.
• Frederikssund	+2,7 mio. kr.
• Gentofte	+5,5 mio. kr.
• Gribskov	+0,2 mio. kr.
• Helsingør	+4,0 mio. Kr.
• Hillerød	+1,7 mio. kr.
• Holbæk	+3,0 mio. Kr.
• Høje-Taastrup	+1,8 mio. kr.
• Hørsholm	+0,9 mio. kr.
• Kalundborg	+0,1 mio. kr.
• Lyngby-Taarbæk	+1,4 mio. kr.
• Roskilde	+0,3 mio. kr.
• Rudersdal	+0,2 mio. kr.
• Slagelse	+3,4 mio. kr.
• Sorø	+1,0 mio. kr.
• Vordingborg	+5,6 mio. kr.

Udvidelser:

• Region H.	+0,5 mio. kr.
• Region Sj.	+13,7 mio. kr.

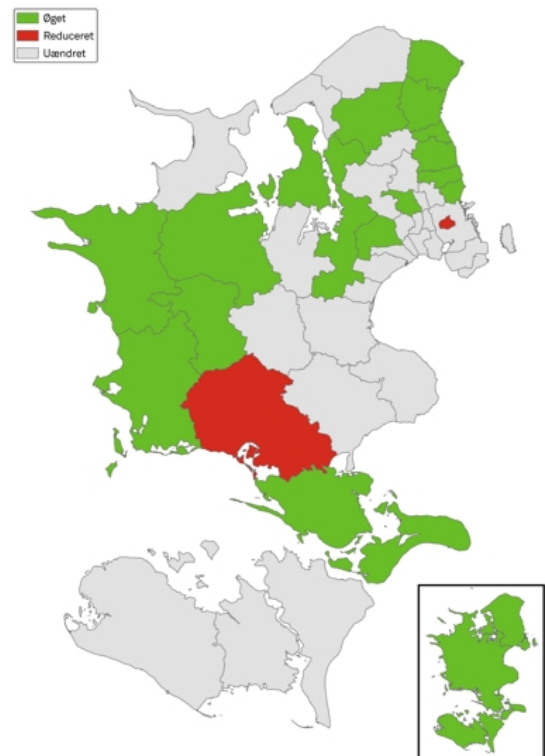
Reduktioner:

• Frederiksberg	-2,2 mio. kr.
• Næstved	-1,0 mio. kr.
• Furesø*	-0,4 mio. kr.

Samlet: +45,5 mio. kr.

Ændring i bustimer (helårseffekt):

• Strategisk net	+15.000 timer
• Øvrige linjer	+45.000 timer
Øget drift i alt	+ 60.000 timer



* Omfordeling af økonomi – ingen reduktion i betjening

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben.

Kommunikation:

Der er ikke planlagt særskilt kommunikation til sagen.

Bilag:

1. Trafikbestilling 2026 - overblik

Til Bestyrelsen

Dokumentnummer
2118485Dato
21 11 2025Sagsbehandler
ESTDirekte
+45 36 13 16 10CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Trafikbestillinger fra kommuner og regioner oktober 2025

Bestiller	Tilskud (mio. kr)	Ændring
Ballerup	3,0	Ny servicebuslinje, øget drift linje 156 og overtagelse af økonomi på 153 og 158 (Novo Måløv)
Fredensborg	0,1	Øget drift på linje 386
Frederiksberg	-2,2	Finansiering af gratis Frederiksbergbusser (lokale servicebusser) sker gennem ruteændring på linje 12 i Frederiksberg Kommune
Frederikssund	2,7	Indførsel af kommunebusser på el, samt afsat budget til håndtering af omlægninger ifm. lukning af Kronprins Frederiks bro i 2026
Furesø	-0,4	Medfinansiering af linje 153 i Ballerup ophører, men betjening uændret (omfordeling af linjeøkonomi).
Gentofte	5,5	Øget frekvens på linje 179, samt ændrede rute og øget frekvens på linje 171 og 172. Finansierer Lyngby-Taarbæks andel af linje 171
Gribskov	0,2	Overtagelse af natdriften på linje 360R og 380R fra Region Hovedstaden
Helsingør	4,0	Oprettelse af linje 341 på nordkysten
Hillerød	1,7	Overtagelse af driften på linje 60E fra Novo Nordisk, samt overtagelse af natdriften på linje 380R
Holbæk	3,0	Ruteændring på linje 504 og øget drift på linje 530
Høje-Taastrup	1,8	Ny servicebuslinje oprettes
Hørsholm	0,9	Øget drift på linje 386
Kalundborg	0,1	Linje 553 forlænges til Røsnæs Naturskole i weekenden

Bestiller	Tilskud (mio. kr)	Ændring
Lyngby-Taarbæk	1,4	Tilkøb af ny linje 194 i Nyt Ringnet, samt øget frekvens på linje 179
Næstved	-1,0	Nyt busnet bestilt og alle linjer påvirkes. Linjerne 601A, 602, 611 og 615 styrkes, mens linjerne 603, 604, 605, 607 og 608 nedlægges.
Roskilde	0,3	202A får 7½ min. drift på hverdage ml. 7-16
Rudersdal	0,2	Tilkøb af ny linje 194 i Nyt Ringnet
Slagelse	3,4	Øget drift på linje 431, 907, 908 og 963 og permanentgørelse af 909
Sorø	1,0	Medfinansiering af ruteændring på linje 420
Vordingborg	5,6	Øget drift på linje 664, 667 og 669, samt midler til Nærbusforsøg
Region Hovedstaden	0,5	Medfinansiering af linje 60E i 2026
Region Sjælland	13,7	Øget drift på linje 420, R-drift på 240R og 680R samt puljeprojekter: 460R forlænges til campusområder, timesdrift på 540, natdrift på Østbanen og Odsherredsbanen (køres som natbus indtil Lokaltog kan idriftsætte banebetjening)