

07 Økonomirapport 2010.1

Indstilling:

Direktionen indstiller, at

- Økonomirapport 2010.1 tages til efterretning og godkendes som gældende forventninger til resultatet for 2010
- Den forventede efterregulering på 48,1 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2012
- Nærværende sagsfremstilling gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk.

Beslutning:

Tiltrådt.

Sagsfremstilling:

I økonomirapport 2010.1 forventer Movia en samlet netto efterbetaling til kommuner og regioner på 48,1 mio. kr. Årsagen til efterbetalingen findes hovedsageligt på busområdet, som følge af revurderede skøn for udviklingen i de prisindeks, der regulerer trafikfølskontrakter på baggrund af udviklingen siden september 2009.

Økonomirapport 2010.1 er årets første status til bestyrelsen om den forventede udvikling i Movias økonomi. I henhold til kasse- og regnskabsregulativet skal bestyrelsen orienteres om økonomien 3-4 gange årligt. I årets første økonomirapport revurderes de centrale budgetforudsætninger med ny viden. Budget 2010 blev vedtaget af bestyrelsen på mødet i september

2009.

Tabel 1. Forventet efterregulering 2010

Mio. kr.	Budget 2010	Estimat 1 2010	Skønnet ændring
Driftsresultat	2.835,9	2.721,9	-114,0
Finansielle poster i alt	12,0	12,0	0,0
Finansieringsbehov i alt	2.847,9	2.733,9	-114,0
A conto betalinger	-2.337,3	-2.329,4	7,9
Forbrugsafhængige betalinger	-510,6	-452,7	57,9
Indbetalte tilskud i alt	-2.847,9	-2.782,1	65,9
Efterregulering	0,0	48,1	48,1

Note: + = penge ud, - = penge ind

I Estimat 1 er finansieringsbehovet reduceret med 114 mio. kr. og de indbetalte tilskud med 66 mio. kr. Samlet giver det en forventet efterregulering på 48 mio. kr. Efterreguleringen afregnes med kommuner og regioner i 2012. A conto betalingerne reduceres samlet med 8 mio. kr. efter aftale mellem Movia og enkelte kommuner/regioner. De forbrugsafhængige tilskud er nedskrevet med 58 mio. kr. som følge af et lavere omkostningsniveau i Flextrafik. Da Flextrafik kørslen afregnes med kommuner/regioner efter forbrug og ikke som en del af a conto betalingen, påvirker ændringerne i forretningsområdet ikke efterreguleringen. Det gør derimod bus og banedriften. Udviklingen i driftsresultatet er specificeret i tabel 2 og tabel 3 nedenfor.

Tabel 2. Forventet driftsresultat 2010

Mio. kr.	Budget 2010	Estimat 1 2010	Skønnet ændring
Busruter	1.667,3	1.618,9	-48,4
Flextrafik	547,7	489,8	-57,9
Lokalbaner	307,1	299,5	-7,6
Fællesudgifter	313,8	313,8	0,0
Resultat i alt	2.835,9	2.721,9	-114,0

Note: + = penge ud, - = penge ind

Driftsresultatet (samlede netto driftsudgifter) er forbedret med 114 mio. kr., jf. tabel 2. Driftsforbedringen vedrører hovedsageligt Flextrafik og den almindelige buskørsel og i mindre grad lokalbanedriften. Nedenfor forklares ændringerne detaljeret.

Tabel 3. Skønnet ændring i nettoudgift for hhv. Bus, Flextrafik og Lokalbaner

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	I alt
Indtægter	9,5	3,1	-0,6	11,9
Driftsudgifter	-57,9	-61,0	-7,0	-125,9
Anlæg	0,0	0,0	0,0	0,0
Ændringer i nettoudgifter	-48,4	-57,9	-7,6	-114,0

Note: + = penge ud, - = penge ind

I tabel 3 specificeres driftsændringerne på forretningsområder og overordnede budgetposter. Ændringer er beskrevet nærmere nedenfor for de enkelte forretningsområder.

Busdrift

Nettoudgifter til busdrift er reduceret med 48 mio. kr. i forhold til budget. Reduktionen er sammensat af et fald i indtægter på 9,5 mio. kr. og reduktion af driftsudgifterne på 58 mio. kr.

Indtægter

Indtægtsudviklingen fra budget 2010 til Estimat 1 er opsummeret i tabel 4 nedenfor. Indtægtskønnet for takstområde Hovedstaden nedskrives med 26 mio. kr. Den overordnede budgetforudsætning om uændret passagertal i 2010 i forhold til 2009 er uændret, men da 2009 passagertallet nu er nedjusteret i forhold til vurderingen på tidspunktet for budget 2010, må forventningen til 2010 nedjusteres tilsvarende. Målt i påstigertal svarer nedjusteringen til 4,6 mio. påstigere. Økonomirapportering 2010.2 i juni 2010 vil omfatte en egentlig revurdering af passagerudviklingen i 2010 baseret på de første måneders realiserede passagertal.

Indtægtsforventningen i Syd opjusteres med 16 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes, at salget af uddannelseskort overgår fra et variabelt (boomerangkort) til et fast prisprodukt (periodekort). Indtægten fra uddannelseskort er sammensat af en egen betaling fra den studerende og en kompensation fra staten. Den studerende betaler en fast pris på ca. 10,66 kr. pr. dag og staten differencen op til den fulde pris på produktet. At indtægten stiger skyldes, at uddannelseskortet går fra et variabelt beregnet beløb til en fast pris. DSB har i 2009 overtaget administrationen af uddannelseskortet.

Tabel 4. Ændringer i busindtægter

	Mio. kr.
Hovedstaden	25,7
Syd	-15,9
Vest	-0,4
Ekstern finansiering og kontrolafgifter	0,1
I alt	9,5

Note: + = penge ud, - = penge ind

Driftsudgifter

Udgifterne til busdrift er reduceret med 58 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2010.

Trafikkøbet er opdateret med nye skøn for udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingen til operatørerne. Skønnet for indeksudviklingen er baseret på prognoser og vurderinger fra Nationalbanken og Finansministeriet. Indekset i 2010 begynder på et lavere niveau end forudsat i budget 2010. Dieselindekset er reduceret fra et niveau på 200 til 190 og renten reduceres marginalt med 0,01 procentpoint. Samlet vurderes indeksudviklingen at give en mindre udgift på omkring 36 mio. kr.

Trafikproduktionen – opgjort i vogntimer – er opdateret med nye køreplaner og kendte ændringer aftalt med kommuner og regioner. Vogntimerne reduceres i forhold til det vedtagne budget med ca. 15.000 timer svarende til en udgiftsreduktion på 10 mio. kr.

Ændringen i de rutespecifikke udgifter på 13 mio. kr. kan henføres til Rejsekortet. Afgifterne på rejsekortet forventes at være lavere end forudsat i budgettet pga. forventet mindre omsætning på rejsekortet. Ved udarbejdelsen af budget 2010 var det forventet, at rejsekortet blev introduceret med alle funktioner i et takstområde ad gangen. DSB og Movia har efterfølgende valgt en trinvis udrulning i mindre geografiske områder ad gangen startende med Movia Vest i foråret/sommeren 2010 og hele Syd i december 2010. Som følge heraf er planen for implementeringen af rejsekortet og den forventede omsætning på kortet senere lagt i forhold til forventet i budget 2010. Dermed udskydes også de forventede omkostninger til rejsekortafgifter.

Tabel 5. Ændringer i driftsudgifter for busdrift

	Mio. kr.
Priser	-9,5
Vogntimer	-35,5
Rutespecifikke udgifter	-12,8
I alt	-57,9

Note: + = penge ud, - = penge ind

Flextrafik

I Estimat 1 er forventninger til kørselsomfang og produktivitet opdateret. Opdateringen indebærer, at nettoudgifter til Flextrafik samlet forventes at falde med 58 mio. kr.

Forventningerne til handicapkørsel er reduceret med 28 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2010. Omkring 17 mio. kr. skyldes færre passagerer og mindre kørselsomfang. Antallet af passagerer er reduceret med 30.000 passagerer. De resterende 9 mio. kr. kan henføres til produktivetsforbedringer. Begrebet "en passager" betegner det, at en person er blevet befordret fra A til B. Da der i Flextrafik er en del samkørsel, er antallet af ture mindre end antallet af passagerer

Nettoudgiften for den siddende patientbefordring i Region Sjælland forventes reduceret med 28 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes produktivetsforbedringer. Produktivetsforbedringerne er beregnet til 22 mio. kr. De resterende 6 mio. kr. kan henføres til færre passagerer og mindre kørselsomfang. I Estimat 1 er det forventede passagertal reduceret med 26.000 passagerer.

Tabel 6. Ændringer i udgifter til Flextrafik

	Mio. kr.
Handicap kørsel	-28,4
Åben ordning	-0,1
Kommunale ordninger	-0,9
Siddende patientbefordring	-28,1
Rute	-0,3
I alt	-57,9

Note: + = penge ud, - = penge ind

Banedrift

Nettoudgiften for lokalbanedriften forventes reduceret med 7,6 mio. kr. i forhold til budget 2010.

Tabel 7. Ændringer i nettoudgifter for lokalbanerne

	Mio. kr.
Lokalbanen	-11,4
Regionstog	3,8
I alt	-7,6

Note: + = penge ud, - = penge ind

Nettoudgiften til banedrift i Region Hovedstaden forventes nedskrevet med 11 mio. kr. Resultatet er sammensat af en udvidelse på Gribskovbanen på 3 mio. kr., mindre udgifter i indeksregulering og leasingudgifter for 13 mio. kr., samt en merindtægt på 1 mio. kr., som følge af en marginal stigning i indtægten pr. påstiger.

Nettoudgiften til banedrift i Region Sjælland øges 4 mio. kr. i forhold til budget 2010. Prisreguleringen af betalingen til Regionstog A/S indebærer øgede kontraktudgifter. Til forskel fra lokalbanerne i Region Hovedstaden indgår renten ikke i det prisindeks, der regulerer kontraktbetalingen for Regionstog A/S. Den aftalte køreplan for 2010 er ikke blevet iværksat i januar og februar, hvilket skønnes at give en mindreudgift på 2 mio. kr.

Økonomi:

Som beskrevet.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Kommunikation:

Sagsdokument og bilag offentliggøres på Movias hjemmeside.