

## 04 Økonomirapport 2010.4 (Estimat 4)

### Indstilling:

Direktionen indstiller, at

- Estimat 4, 2010 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultatet for 2010
- Den forventede efterregulering på 148,8 mio. kr. bliver tillagt kassebeholdningen til endelig afregning med kommuner og regioner i 2012
- Nærværende sagsfremstilling gøres tilgængelig på [www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk)

### Beslutning:

Tiltrådt.

Bestyrelsen finder det vigtigt, at større ændringer i budgetforudsætninger kommer til kommunernes kendskab så hurtigt som muligt.

### Sagsfremstilling:

I Estimat 4, 2010 forventer Movia en samlet efterbetaling til kommuner og regioner på 148,8 mio. kr. Årsagen til efterbetalingen skal hovedsageligt findes på busområdet, hvor prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne, er blevet revurderet.

Estimat 4, 2010 er den fjerde status i 2010 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 estimat 4 er centrale budgetforudsætninger revurderet i forhold til forventningerne i estimat 3.

**Tabel 1. Forventet efterregulering 2010**

Mio. kr.	Budget 2010	Estimat 1 2010	Estimat 2 2010	Estimat 3 2010	Estimat 4 2010	Skønnet ændring
<b>Finansieringsbehov i alt</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.733,9</b>	<b>2.671,7</b>	<b>2.599,0</b>	<b>2.600,3</b>	<b>1,3</b>
A conto betalinger	2.337,3	2.329,4	2.326,0	2.319,6	2.318,8	<b>-0,8</b>
Forbrugsafhængige betalinger	510,6	452,7	437,6	425,9	430,3	<b>4,4</b>
<b>Indbetalte tilskud i alt</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.782,1</b>	<b>2.763,5</b>	<b>2.745,5</b>	<b>2.749,1</b>	<b>3,6</b>
<b>Efterregulering</b>	<b>0,0</b>	<b>48,1</b>	<b>91,9</b>	<b>146,5</b>	<b>148,8</b>	<b>2,3</b>

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post. For efterregulering gælder at et plus angiver en tilbagebetaling til kommuner/regioner mens et minus angiver en ekstraopkrævning hos kommuner/regioner.

Finansieringsbehovet er i estimat 4 steget med 1,3 mio. kr. Ændringen kan henføres til ændringer i forretningsområdernes forventede driftsresultat. Driftsresultatets ændringer kan ses i tabel 2.

Den forventede efterregulering er i estimat 4 på 148,8 mio. kr., hvilket er en stigning fra estimat 3 på 2,3 mio. kr. Efterreguleringen afregnes med kommuner og regioner primo 2012.

De indbetalte tilskud er i estimat 4 øget med 3,6 mio. kr. A conto betalingerne reduceres med 0,8 mio. kr. efter aftale med de berørte kommuner og regioner. De forbrugsafhængige betalinger øges med 4,4 mio. kr. som følge af et stigende omfang af kommunale kørselsordninger under Flextrafik. Da Flextrafik kørslen afregnes med kommuner og regioner efter forbrug, har ændringen i den forbrugsafhængige betaling ikke indflydelse på efterreguleringen. Efterreguleringen er således kun påvirket af ændringer i driftsresultatet for bus- og banedriften samt fællesudgifter.

**Tabel 2. Forventet finansieringsbehov 2010**

Mio. kr.	Budget 2010	Estimat 1 2010	Estimat 2 2010	Estimat 3 2010	Estimat 4 2010	Skønnet ændring
Bus	1.667,3	1.618,9	1.563,6	1.515,3	1.512,0	-3,3
Flextrafik	547,7	489,8	475,2	463,5	467,9	4,4
Lokalbaner	307,1	299,5	307,5	303,1	303,3	0,3
Fællesudgifter	325,8	325,8	325,4	317,1	317,1	0,0
<b>Driftsresultat i alt</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.733,9</b>	<b>2.671,7</b>	<b>2.599,0</b>	<b>2.600,3</b>	<b>1,3</b>

Note: Fra estimat 3, 2010 er finansielle poster medtaget i fællesudgifterne. Tidligere tal er derfor reguleret for sammenlignelighedens skyld.

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

I Økonomirapport 1 og 2 har ydelser til driftslån været opgjort separat som finansielle poster. I tabel 2 er ydelser på driftslån medtaget i fællesudgifterne. Tallene i tabel 2 er opdateret således, at de er sammenlignelige, men tabellen vil ikke være direkte sammenlignelig med tabeller i tidligere orienteringer til bestyrelsen.

Driftsresultatet forventes øget med 1,3 mio. kr. jf. tabel 2. Forøgelseerne vedrører primært Flextrafik pga. stigende passagertal. Desuden har lokalbanerne forøgede driftsudgifter på 0,3 mio. kr., mens busområdet har driftsbespærelser på 3,3 mio. kr.

**Table 3. Skønnet ændring i finansieringsbehovet for hhv. Bus, Flextrafik og Lokalbaner, E3.2010 til E4.2010**

Mio. kr.	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	I alt
Indtægter	1,9	-0,2	0,5	2,1
Driftsudgifter	-1,5	4,1	0,7	3,4
<b>Ændringer i finansieringsbehovet</b>	<b>-3,3</b>	<b>4,4</b>	<b>0,3</b>	<b>1,3</b>

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Ændringer i de enkelte forretningsområder er nærmere beskrevet nedenfor.

## Busdrift

Finansieringsbehovet til busdrift er reduceret med 3,3 mio. kr. i forhold til estimat 3. Reduktionen er sammensat af en indtægtsstigning på 1,9 mio. kr. og et fald i driftsudgifterne på 1,5 mio. kr.

### Indtægter

Passagertallene for estimat 4 justeres kun marginalt således at der er en marginal stigning i passagertallet for takstområde Hovedstaden og et marginalt passagerfald for takstområde Vest.

De samlede indtægter på busområdet stiger ca. 1,9 mio. kr. Den væsentligste ændring i indtægterne er et forventet fald i indtægterne fra uddannelseskort på 3,9 mio. kr.

**Table 4. Changes in bus revenue, E3.2010 to E4.2010**

	Mio. kr.
Hovedstaden	2,6
Syd	-0,7
Vest	0,0
Ekstern finansiering og kontrolafgifter	0,0
<b>I alt</b>	<b>1,9</b>

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Indtægterne i takstområde Hovedstaden forventes at stige med ca. 2,6 mio. kr.

I takstområde Syd forventes en indtægtsreduktion på 0,7 mio. kr. De generelle billetindtægter er opjusteret med knap 2,2 mio. kr., indtægterne fra skolebus stiger med 0,9 mio. kr. mens indtægterne fra uddannelseskort forventes at falde med 3,9 mio. kr. Efter at uddannelseskortene er overgået til DSB kommer indtægterne i klumper og der er fra måned til måned store variationer i indtægten hvorfor budgetlægning er vanskelig.

I takstområde Vest forventes ingen større ændringer på indtægtsiden.

### Driftsudgifter

Udgifterne til busdrift reduceres med 1,5 mio.kr i estimat 4 i forhold til estimat 3.

**Tabel 5. Ændringer i udgifter til busdriften, E3.2010 til E4.2010**

	<b>Mio. kr.</b>
Køreplantimer	-6,7
Priser	6,5
Øvrige operatørudgifter	3,1
Rutespecifikke udgifter	-4,4
<b>I alt</b>	<b>-1,5</b>

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

Priserne er i estimat 4 opdateret med nye skøn for udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne. Skønnet er opdateret på baggrund af nye, realiserede indeks, prognoser og analyser fra Nationalbanken, Finansministeriet, KL, samt de største banker. Samlet betyder opdatering af priserne en øget udgift på ca. 6,5 mio. kr., navnlig forårsaget af en svag rentestigning. De realiserede indeks er opdateret til oktober 2010. Der er siden da sket en stigning i oliepriserne, og der må derfor forventes en udgiftsforøgelse ved opgørelse af årsregnskabet for 2010.

Antallet af timer er nedjusteret med ca. 10.600 timer hvilket betyder et fald i udgifterne på ca. 6,7 mio. kr. Den væsentligste årsag er, at effekterne af Østtrafiks konkurs den 7. maj 2010 nu er indarbejdet i estimatet. Konkursen betød, at en række buslinjer i Køge Kommune blev erstattet med Flextur samt kørsel med andre linjer i kommunen. Det betyder en væsentlig reduktion i Køge Kommunes udgifter til busdriften i 2010.

### Øvrige operatørudgifter

Øvrige operatørudgifter omfatter udover arbejdsnedlæggelser og ekstrakørsel udgifter til kvalitetsbonus og udgifter vedrørende kvalitetsmålinger samt modregninger i betalingerne til operatørerne for kvalitetsbrist og manglende kvalitetsopfyldelse. I estimat 4 forventes en samlet stigning på 3,1 mio. kr. i forhold til estimat 3.

Udgifter vedrørende ekstrakørsel var i estimat 3 vurderet til 16,3 mio. kr., men er på baggrund af foreløbige erfaringer fra 2010, herunder øgede udgifter til diesel opskrevet til 18,7 mio. kr. i estimat 4.

Herudover er effekterne for kvalitetsbonus og kvalitetsbrist steget med 0,7 mio. kr. fra estimat 3 til estimat 4. Reguleringen skal ikke ses som et udtryk for ændring i kvaliteten, men snarere at posterne traditionelt budgetteres lavt og efterfølgende reguleres i takt med den faktiske udvikling.

#### Rutespecifikke udgifter

De rutespecifikke udgifter er i estimat 4 nedjusteret med 4,4 mio. kr.

Udgifterne til provision er faldet med 1,5 mio. kr. på grund af justerede provisionssatser.

Driftsudgifter til rejsekort aktualiseres, når rejsekortet sættes i drift, og udgifterne optræder således fra det tidspunkt som driftsudgifter hos Movia. Forventningerne til afgifter og driftsudgifter til rejsekort er i estimat 4 justeret ned med 2,6 mio. kr. som følge af ændret forventning til udrulningen af rejsekortet.

Desuden er EDB-omkostningerne nedjusteret med 0,3 mio. kr., da ikke alle udgifterne til skolekort i område syd bliver realiseret i år.

#### **Flextrafik**

I Estimat 4 er forventningerne til kørselsomfang og produktivitet opdateret. Opdateringen betyder, at finansieringsbehovet til Flextrafik samlet set forventes at stige med 4,4 mio. kr. fra estimat 3 til estimat 4.

**Tabel 6. Ændringer i finansieringsbehov for Flextrafik, E3.2010 til E4.2010**

	<b>Mio. kr.</b>
Handicap kørsel	0,0
Flextur	0,0
Kommunale ordninger	6,9
Siddende patientbefordring	-2,5
Rute	0,0
<b>I alt</b>	<b>4,4</b>

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

### Handicapkørsel

Det samlede finansieringsbehov for handicapkørsel forbliver samlet set uændret.

Passagertallet opjusteres med ca. 2.300 passagerer fra estimat 3 til estimat 4, hvilket medfører, at udgifterne stiger med ca. 1,0 mio. kr.

Administrationsudgifterne til handicapkørsel falder med ca. 1,0 mio. kr., hvilket primært skyldes den store stigning i passagertallet for den kommunale ordning. De samlede administrationsudgifter er uændrede, men fordelingen på kørselsordningerne ændres.

### Flextur

Det samlede finansieringsbehov for Flextur forbliver uændret i forhold til estimat 3.

Passagertallet forventes at stige med ca. 1.000 påstigere, hvilket medfører, at operatørudgifterne forventes at stige med ca. 0,1 mio. kr., og passagerindtægterne stiger med ca. 0,2 mio. kr. Herudover stiger administrationsudgifterne vedr. Flextur med ca. 0,1 mio. kr. jf. den ændrede fordeling af de samlede administrationsudgifter.

### Kommunale ordninger

Passagertallet for kommunale ordninger er i estimat 4 opjusteret med ca. 31.000 passagerer hvilket medfører en opjustering af driftsudgifterne med ca. 5,9 mio. kr. Administrationsudgifterne opjusteres samtidig med 1,1 mio. kr. pga. den højere andel af det samlede antal passagerer. Opjusteringen af passagertallet er baseret på den realiserede udvikling i januar – oktober 2010.

### Siddende patientbefordring

I estimat 4 er det forventede passagertal opjusteret med ca. 1.000 passagerer. De øgede udgifter som følge heraf udgør ca. 0,6 mio. kr., men en gennemsnitlig kortere rejsetid pr. rejse opvejer dette således, at de samlede operatørudgifter falder med ca. 2,5 mio. kr. Administrationsudgifterne fastholdes på niveau med estimat 3.

### Rute

For Rute fastholdes forventningerne fra estimat 3.

## Lokalbaner

Finansieringsbehovet for lokalbanerne stiger samlet med ca. 0,3 mio. kr. i forhold til estimat 3.

**Tabel 7. Ændringer i finansieringsbehov for lokalbaner, E3.2010 til E4.2010**

	Lokalbanen	Regionstog	Mio. kr.
Indtægter	2,1	-1,6	<b>0,5</b>
Udgifter eksklusive anlæg	0,4	0,3	<b>0,7</b>
Anlæg	0,0	0,0	<b>0,0</b>
<b>I alt</b>	<b>-1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>0,3</b>

Note: Et plus angiver en stigning mens et minus angiver et fald i den pågældende post.

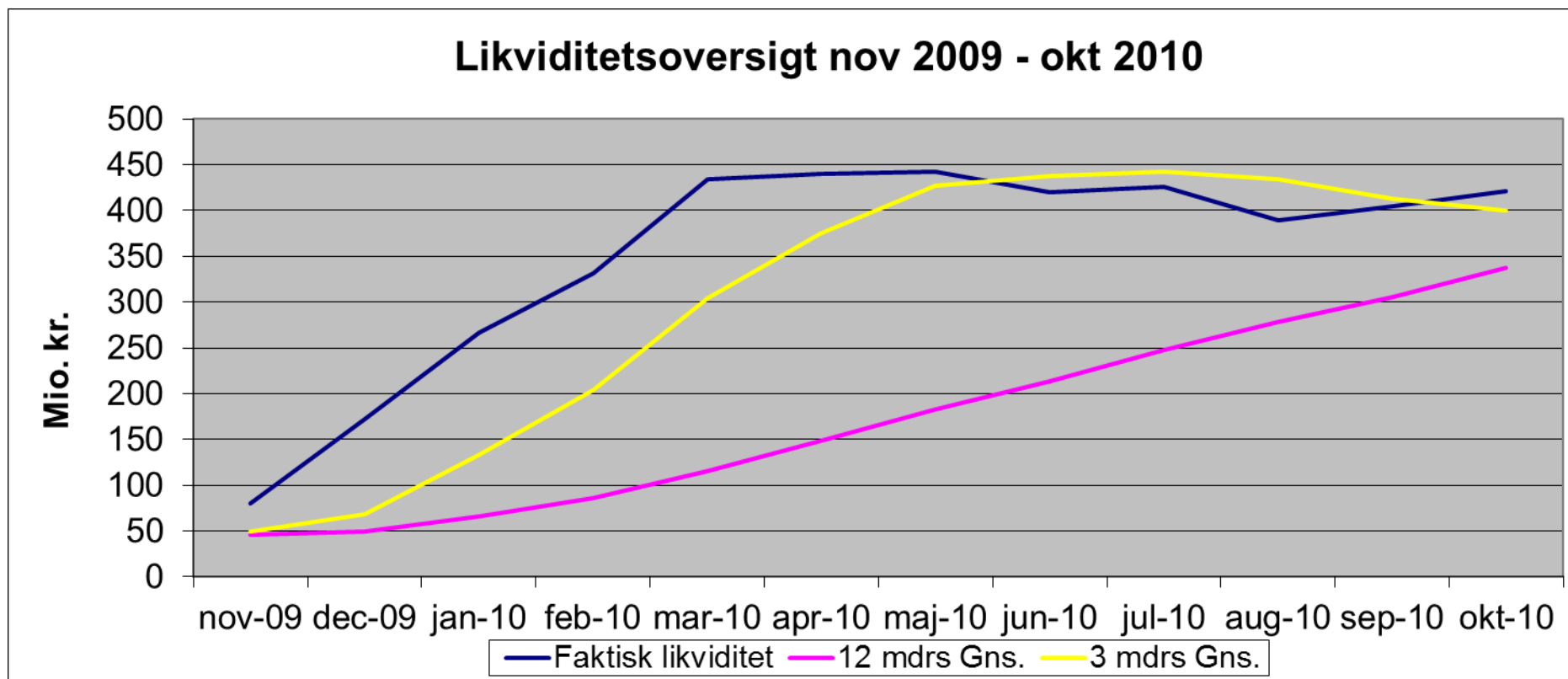
For Lokalbanen A/S opjusteres indtægtsforventningen med 2,1 mio. kr. grundet en forventet passagerstigning på ca. 154.000 passagerer. Opjusteringen skyldes primært, at den forventede negative effekt af sporarbejdet på S-togsnettet, ikke har været så stor som ventet.

Kontraktudgifterne for Lokalbanen A/S er opjusteret med ca. 0,4 mio. kr. grundet opjustering af indeks.

Indtægterne for Regionstog A/S nedjusteres med ca. 1,6 mio. kr. trods uændrede passagerforventninger. Nedjusteringen er baseret på en opdateret beregning af indtægten per passager.



Likviditet



"Faktisk likviditet" er likviditeten opgjort ultimo måneden

"12 mdrs likviditet" er gennemsnittet af de seneste 12 måneder

"3 mdrs likviditet" er gennemsnittet af de seneste 3 måneder

Trafikskabet Movia  
Direktion

I de første 10 måneder af 2010 er Movias likviditetsbeholdning steget markant fra 172 mio. kr. til 425 mio. kr. Dette skyldes flere forhold:

- Estimat 4 viser en forventet besparelse i 2010 i forhold til budgettet på busdrift og lokalbaner. Der sker dog ikke en tilsvarende reduktion i kommunernes og regionernes a conto betalinger, hvorfor Movias likviditet bliver øget. Ifølge estimat 4 vil der på årsbasis være tale om 148,8 mio. kr.
- De bogførte udgifter til administration og personaleudgifter er per oktober lavere end budgetteret, hvilket påvirker likviditeten positivt. Hele årets forbrug forventes fortsat at følge budgettet.
- I januar 2010 modtog Movia en nettoindbetaling fra kommuner og regioner på 81 mio. kr. i efterregulering for regnskab 2008.
- Endelig er der sket en reduktion i tilgodehavender hos kunder. Dette skyldes både timingen, hvormed fakturaerne bliver posteret, faktureret og betalt og en effektivisering af debitoradministrationen.

Movias likvidbeholdning forventes ultimo 2010 som følge af ændrede budgetforudsætninger ift. estimat 4 at være ca. 388 mio. kr. I januar 2011 tilbagebetales efterregulering på 86 mio. kr. til kommuner og regioner vedr. regnskab 2009, hvorfor likvidbeholdningen forventes at falde yderligere.

**Økonomi:**

Som beskrevet

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Kommunikation:**

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside