

05 Estimat 1, 2014

Indstilling:

Administrationen indstiller:

- At estimat 1, 2014 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultatet for 2014.
- At denne sagsfremstilling gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk.

Indledning

Estimat 1 2014, herefter E1/2014, beskriver det forventede årsresultat for 2014 set i forhold til budget 2014. E1/2014 er årets første estimat, jf. Movias budget- og regnskabsproces, der blev vedtaget på bestyrelsesmøde 4. april 2013.

Tilskudsbehov og efterregulering

Det samlede tilskudsbehov i 2014 forventes at blive 55,2 mio. kr. højere end budgetteret, og kommuner og regioner forventes at efterbetale i alt 22,8 mio. kr. primo 2016. Forskellen mellem tilskudsbehov og efterregulering udgøres primært af bevægelser i de forbrugsafhængige tilskudsbetalinger til Flextrafik samt, i mindre omfang, aftalte ændringer i á conto betalingerne for busdriften.

Det er første gang siden 2008, at det forventes, at tilskudsbehovet bliver højere end á conto betalingerne. Fra 2009 til 2013 har Movia hvert år tilbagebetalt penge til kommuner og regioner samlet set.

Stigningen i det samlede tilskudsbehov udgøres af øgede udgifter i forhold til budget på 31,8 mio. kr. og mindre indtægter på 23,4 mio. kr. De lavere indtægter skyldes hovedsageligt, at

forventningen til buspassagertallet er 2,0% lavere i forhold til budget, jf. gennemgangen side 4 og frem.

Udgifterne stiger pga. er en forventning om øget forbrug af Flextrafik. Da tilskudsbehovet til Flextrafik opkræves løbende efter forbrug, påvirker forøgede udgifter til Flextrafik ikke den forventede efterregulering.

Tabel 1 viser den forventede efterregulering for 2014

Tabel 1. Forventet efterregulering for 2014, til afregning i 2016

(mio. kr.)	Budget 2014	E1/2014	Forskel	Forskel i %
Tilskudsbehov i alt	2.702,5	2.757,7	55,2	2,0%
A conto betalinger	2.227,9	2.227,6	-0,3	0,0%
Forbrugsafhængige betalinger	474,6	507,3	32,7	6,9%
Fakturering i alt	2.702,5	2.734,9	32,4	1,2%
Efterregulering	0,0	-22,8	-22,8	

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.

Note: *Tilskudsbehov i alt* udgør det samlede behov for tilskudsfinansiering i Movia for at opretholde drift og administration, mens *fakturering i alt* udgør de samlede forventede betalinger fra kommuner og regioner. *Efterregulering* er differencen mellem de to. Da bus, banedrift (ekskl. anlæg) samt administration finansieres via a conto betalinger, vil ændringer heri afspejle sig i efterreguleringen, mens forskelle i Flextrafik (ekskl. administrationsudgifter) både vil afspejle sig i tilskudsbehovet samt de forbrugsafhængige betalinger og dermed ikke i efterreguleringen.

Den endelige efterregulering for 2014 afregnes primo 2016 og sker på baggrund af bestyrelsens godkendelse af regnskabet for 2014.

Udskydelse af udfasning af klippekort

Rejsekortsystemets endelige version implementeres ifølge den seneste plan i to tempi, den første i maj og den anden senere i 2014. Direktørsamarbejdet i hovedstadsområdet (DSB, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen) har besluttet at forlænge salget af klippekort fra den 1. juni 2014 til den 12. oktober 2014 for at sikre, at systemopdateringen ikke kommer til at falde sammen med udfasningen af klippekort.

Forlængelsen af salget af klippekort medfører øgede udgifter for Movia til trykning af klippekort og øgede driftsudgifter til klippekortautomater. Eventuelle konsekvenser for økonomien i 2014 vil blive indarbejdet i estimat 2/2014.

Bus, Flextrafik, Lokalbener og Fællesudgifter i 2014

Tabel 2 viser budget og estimat for de 3 forretningsområder samt fællesudgifter, mens tabel 3 viser antal passagerer på de tre forretningsområder. Forklaringer og bemærkninger til indtægts- og udgiftsforskelle fremgår af de efterfølgende afsnit.

Tabel 2. Tilskudsbehov 2014 for Bus, Flextrafik, Lokalbener og Fællesudgifter

(mio. kr.)	Busdrift	Flextrafik	Lokalbaner	Fællesudgifter	I alt
Indtægter:					
Budget 2014	1.712,1	28,8	176,8	0,0	1.917,7
E1/2014	1.683,3	32,4	178,6	0,0	1.894,3
Forskel, indtægter	-28,8	3,6	1,8	0,0	-23,4
Forskel i %	-1,7%	12,5%	1,0%	-	-1,2%
Udgifter:					
Budget 2014	3.253,5	503,4	482,9	380,5	4.620,2
E1/2014	3.253,1	536,7	481,7	380,5	4.652,0
Forskel, Udgifter	-0,3	33,3	-1,1	0,0	31,8
Forskel i %	0,0%	6,6%	-0,2%	0,0%	0,7%
Tilskudsbehov:					
Budget 2014	1.541,4	474,6	306,1	380,5	2.702,5
E1/2014	1.569,8	504,3	303,1	380,5	2.757,7
Forskel, tilskudsbehov	28,5	29,7	-3,0	0,0	55,2
Forskel i %	1,8%	6,3%	-1,0%	0,0%	2,0%

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

Tabel 3. Passagerer 2014 for Bus, Bane og Flextrafik

(tusinde passagerer)	Budget 2014	E1/2014	Forskel	Forskel i %
Bus	216.311	211.954	-4.357	-2,0%
Bane	10.488	10.409	-79	-0,8%
Flextrafik excl. Rute	1.350	1.427	77	5,7%
Passagerer i alt	228.149	223.790	-4.359	-1,9%

2. Busdrift

Tilskudsbehovet til busdrift forventes at være 28,5 mio. kr. højere end budgetteret. Det øgede tilskudsbehov er sammensat af reduceret indtægtsskøn på 28,8 mio. kr. og en reduktion af udgiftsskønnet på 0,3 mio. kr. I det følgende beskrives busindtægterne samlet set og på de tre takstområder Hovedstaden, Syd og Vest. Udgifterne til busdrift beskrives efterfølgende samlet set og i forhold til udviklingen i priser, køreplanændringer, rutespecifikke udgifter samt øvrige operatørudgifter.

Indtægter

Tabel 4. Busindtægter i 2014

<i>(mio. kr.)</i>	Budget 2014	E1/2014	Forskel	Forskel i %
Takstområde Hovedstaden	1.490,0	1.443,3	-46,7	-3,1%
Takstområde Syd	109,4	125,7	16,3	14,9%
Takstområde Vest	112,6	114,3	1,7	1,5%
Busindtægter i alt	1.712,1	1.683,3	-28,8	-1,7%

Det fremgår af tabel 4, at udviklingen i busindtægter er forskellig i de tre områder med lavere indtægter i Takstområde Hovedstaden og højere indtægter i Takstområde Syd og Vest i forhold til budget 2014.

For buslinjerne i Takstområde Hovedstaden forventes indtægterne at være 46,7 mio. kr. eller 3,1% lavere end budgetteret. Hovedårsagen er, at passagertallet er 2,2% lavere end budgetteret, svarende til 33,3 mio. kr. Hertil er indtægten pr. passager 0,9% eller 7 øre lavere i forhold til budgettet, hvilket giver en mindreindtægt på 13,4 mio. kr.

Årsagen til, at passagertallet er 2,2% lavere i Takstområde Hovedstaden, er, at det realiserede passagertal i 2013 var 1,8% lavere end på budgettidspunktet i foråret 2013, og at forventningen om en vækst fra 2013 til 2014 er ændret fra 1,4% til 1,0%, fordi passagereffekten på busdriften fra baneinvesteringer nu antages at ske senere end oprindeligt antaget.

Boks 1

Fakta om passagertal

(mio. passagerer)	R2013	B2014	E1/2014
Hovedstaden	191,2	196,1	191,7
Syd	8,4	8,1	8,4
Vest	11,9	12,1	11,9
Movia	211,5	216,3	212,0

Passagertallet i dette estimat bygger på realiserede passagertal for hele 2013 samt realiserede passagertal for januar 2014. Passagertallet i regnskab 2013 bygger på realiserede passagertal for januar til oktober 2013, mens november og december 2013 er skønnede passagertal. Det *realiserede* passagertal i 2013 for Takstområde Hovedstaden, er 1,5 mio. passagerer (0,8%) lavere end passagertallet i regnskab 2013 for takstområde Hovedstaden. Det skyldes, at det skønnede passagertal for november og december i regnskab 2013 byggede på normalt vintervejr, og ikke det usædvanligt milde vejr, som bevirkede et lavere passagertal.

Prognosen for passagertallet i estimat 1/2014 udarbejdes efter nyeste viden og er derfor baseret på tællinger frem til og med januar 2014. Det betyder, at det lavere realiserede passagertal i 2013 pga. det milde vejr i november til januar, er udgangspunkt for prognosen.

I trafikalsrapporten, som er bilag 2 til dette estimat, er der medtaget realiserede passagertal for en måned mere, end i dette estimat, derfor kan passagertallene variere lidt.

Ved udarbejdelsen af budget 2014 i april 2013 var forventningen til passagertallet i 2013 i Takstområde Hovedstaden på 193,2 mio. passagerer. Det realiserede passagertal for 2013 blev 189,7 mio. passagerer. Den væsentligste årsag til det lavere realiserede passagertal er, at vejret i november og december var usædvanligt mildt (se boks 1 om forskel på passagertal i regnskabet og det realiserede passagertal).

For buslinjerne i Takstområde Syd forventes indtægterne at være 16,3 mio. kr. eller 14,9% højere i forhold til budget. Hovedårsagen til stigningen er, at der i budget 2014 var indarbejdet en reduktion i Trafikstyrelsens kompensation til ungdomskortet i Syd. Der er, som tiltrådt på bestyrelsesmødet 5. december 2013, indgået en aftale med Trafikstyrelsen, som øger kompensationen i 2013 og 2014, hvilket giver en forbedring på 11,8 mio. kr. for busdriften i forhold til budget 2014. Hertil er forventningen til passagertallet i Takstområde Syd 3,3% højere end i budget 2014, fordi de realiserede passagertal i 2013 har været højere end forventet på budgettidspunktet, svarende til 3,7 mio. kr. Endelig er indtægt pr. passager 0,7%, eller 9 øre højere svarende til 0,8 mio. kr.

For buslinjerne i Vest forventes indtægterne at være 1,7 mio. kr. højere end budgetteret. Forventningen til passagertallet er lidt lavere i forhold til budget, men da indtægterne fra kontantbilletter – som giver højere indtægt pr. passager – er større end budgetteret, er indtægterne samlet set højere end budgetteret. Den lidt overraskende udvikling med flere kontantbilletter kan hænge sammen med, at flere lavfrekvente passagerer vælger kontantbilletter i stedet for rejsekortet.

Driftsudgifter

Tabel 5 viser reduktionen af de samlede udgifter til busdrift på 0,3 mio. kr. fordelt på udgiftskategorier.

Tabel 5. Forventede udgifter til busdriften i 2014

(mio. kr.)	
Budget 2014	3.253,5
Forskel i køreplantimer	25,3
Forskel i priser	-31,2
Forskel i rutespecifikke udgifter	-1,5
Øvrige forskelle i operatørudgifter	7,1
I alt	-0,3
E1/2014	3.253,1

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

Udgifter, der kan henføres til ændringer i køreplantimer, øges med 25,3 mio. kr. i 2014, på baggrund af 35.500 flere timer, svarende til en stigning på 0,8% af de samlede busdriftsudgifter i budget 2014. Den største enkeltstående ændring er, at linje 9A kører 14.400 timer mere i forhold til budget 2014, hvilket hovedsageligt skyldes længere køretid på grund af dårligere fremkommelighed end budgetteret.

Operatørudgifterne reduceres med 31,2 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til et fald på 1,0%. Den væsentligste forklaring er udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne.

Tabel 6 viser udviklingen i udvalgte prisindeks, i forhold til budget 2014

Tabel 6. Forventet udvikling i indeks

	Indeks i budget 2014	Forventning til indeks i E1/2014	Ændring fra budget 2014 til E1/2014
Diesel forbrugerpris	167	168	0,6%
Lønninger	182	180	-1,0%
Forbrugerpriser	133	132	-0,7%
Gns. rente	2,1%	1,9%	-0,2 point
CIBOR 3 mdr. rente	0,8%	0,4%	-0,4 point
Samlet indekseffekt indekseret	100,0	99,2	-0,8%

Skønnet for prisindeks er opdateret på baggrund af realiserede indeks samt prognoser og analyser fra Nationalbanken. Det er i særlig grad et lavere renteniveau, og forventning til en lavere lønudvikling, som bærer denne ændring i forventningen til udgifter i 2014. Modsat er de forventede dieselpriser lidt højere end budgetteret. Samlet set betyder de opdaterede forventninger til indeks en reduktion af operatørudgifterne på 24,6 mio. kr. svarende til 0,8% af operatørudgifterne. Hertil er gennemsnitstimeprisen reduceret på baggrund af forbedret

busudnyttelse, og at de kontraktbestemte faste operatørudgifter ikke stiger i takt med stigningen i trafikmængde. Samlet betyder dette en reduktion i priser på 6,6 mio. kr.

De rutespecifikke udgifter forventes reduceret med 1,5 mio. kr. (0,8%) i forhold til budget 2014. Hovedårsagerne til reduktionen er, at udgifter til tale- og dataradio systemet er reduceret med 5,6 mio. kr. efter genforhandling af kontrakten. I modsat retning er der på baggrund af ruteændringer behov for nye chaufførlokaler, hvilket betyder en stigning på 3,7 mio. kr. Endelig er udgifterne til provision og rejsekortafgifter mv. opjusteret med 0,4 mio. kr. Indeholdt i denne opjustering på 0,4 mio. kr., er også udgifter som følge af udskydelsen af klippekortudfasningen til 12. oktober 2014, men også indarbejdelse af nyeste prognoser for f.eks. køb af klippekort mv., som viser en faldende tendens.

Stigningen i udgifter under "øvrige forskelle i operatørudgifter" skyldes hovedsageligt, at udgifterne til ekstrakørsel i E1/2014, er 5,5 mio. kr. højere end budget. Hertil forventes udbetalingen af kvalitetsbonus at stige med 1,6 mio. kr., pga. højere kvalitet end budgetteret.

3. Flextrafik

Samlet forventes tilskudsbehovet til Flextrafik at udgøre 504,3 mio. kr. i 2014, hvilket er 29,7 mio. kr. højere end budgetteret. Tilsvarende forventes passagertallet for variabel Flextrafik at stige med knap 77.000 passagerer. Jf. tabel 8. E1/2014 er baseret på realiserede data frem til og med december 2013.

Tabel 7 og 8 viser tilskudsbehov og passagertal for Flextrafik fra budget 2014 til E1/2014.

Tabel 7. Tilskudsbehovet for Flextrafik

(mio. kr.)	Budget 2014	E1/2014	Forskel	Forskel i %
Handicap kørsel	92,4	93,6	1,2	1,3%
Flextur	17,8	24,2	6,4	35,8%
Kommunale ordninger	36,5	34,3	-2,2	-6,1%
Patientbefordring	151,5	157,9	6,3	4,2%
Variabel Flextrafik i alt	298,2	309,9	11,7	3,9%
Rute	176,3	194,3	18,0	10,2%
Flextrafik i alt	474,6	504,3	29,7	6,3%

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

Tabel 8. Passagertal for Flextrafik

Passagerer	Budget 2014	E1/2014	Forskel	Forskel %
Handicap kørsel	411.917	425.568	13.651	3,3%
Flextur	150.616	199.563	48.947	32,5%
Kommunale ordninger	196.000	181.975	-14.025	-7,2%
Patientbefordring	591.707	620.011	28.304	4,8%
Passagerer, variabel Flextrafik (Kommunefordelt) i alt	1.350.240	1.427.117	76.877	5,7%
Vækstscenarie incl. ikke kommunefordelt vækst		1.591.000		

Anm.: Passagertallet i Rute opgøres ikke regnskabsmæssigt.

Variabel Flextrafik:

Passagertallene for variabel Flextrafik (kommunefordelt) ligger samlet set ca. 6% højere end i budget 2014. Generelt er passagertallene for Flextrafik vokset betragteligt og ventes at udgøre 1,4 mio. passagerer i 2014.

På de variable ordninger i Flextrafik ligger omkostningen pr. passager gennemsnitligt 2% lavere end budgetteret. Herunder er der et mindre fald i den gennemsnitlige kontraktafregningspris, sam- og kædekørselsgraden er forbedret i forhold til forventningerne i budget 2014, og endelig er det realiserede indeks ca. 0,2% lavere end budgetteret.

Samlet forventes tilskudsbehovet for den variable Flextrafik at ligge 4% over budgettet svarende til ca. 11,7 mio. kr., men skal altså ses i lyset af det 6% højere antal passagerer.

Ordningerne:

Den variable Flextrafik består af handicapkørsel, Flextur, kommunale kørselsordninger og patientbefordring.

Passagertallene for *handicapkørsel* forventes at stige med ca. 14.000 passagerer svarende til ca. 3%. Tilskudsbehovet forventes tilsvarende at stige med ca. 1% i forhold til budgettet.

Passagertallet for *Flextur* forventes at blive 49.000 passagerer højere end budgetteret. Stigningen svarer til 32%. Heraf skyldes ca. 38.000 passagerer vækst i eksisterende kommuner mens ca. 11.000 passagerer skyldes udvidelse med 6 nye kommuner i ordningen (Brøndby, Gladsaxe, Høje Tåstrup, Rudersdal, Fredensborg, Helsingør) siden budgetlægningen. Tilskudsbehovet forventes at stige med 6,4 mio. kr. i forhold til budgettet svarende til 36%.

Tilskudsbehovet for *kommunale kørselsordninger* forventes at blive 2,2 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til ca. 6%. Faldet skyldes primært et fald i forventningerne til passagertallet på 14.000 svarende til 7%. Den primære årsag til nedjusteringen i passagertallet er lavere forventninger til antallet af kørsler i Slagelse og Ringsted på samlet 13.000 passagerer. Disse kørsler er istedet indlagt som forhøjelse af forventningerne til rute kørslen for Slagelse og Ringsted jf. afsnittet om Flextrafik Rute.

Passagertallet for *Patientbefordring* forventes at blive 28.000 højere end budgetteret, svarende til en stigning på 5% på baggrund af realiserede passagertal for 2013. Ligeledes forventes tilskudsbehovet forøget med 4% svarende til 6,3 mio. kr.

Flextrafik Rute:

Samlet forventes tilskudsbehovet for Flextrafik Rute at stige med 18,0 mio. kr. svarende til ca. 10%. Stigningen skyldes primært aftaler om kørsel for 41 institutioner i Slagelse og Ringsted samt øvrige indgåede aftaler. I modsat retning trækker at mange kommuner, som Movia har aftaler med, har ændret visitationspraksis med færre kørsler til følge, samt at kontraktstyringen er forbedret.

Administrative udgifter:

For Flextrafik Rute opkræves administrationsgebyret som et månedligt beregnet gebyr pr. tilmeldt passager, mens det for de øvrige ordninger opkræves som et fast gebyr pr. passager. Der vil som i tidligere år ske en efterregulering i forbindelse med årsregnskabet.

Der er gennem de seneste år sket en markant vækst i Flextrafik, som forventes at fortsætte i de kommende år jf. udviklingsplanen, som blev gennemgået på bestyrelsesseminaret den 30. januar 2014. Bestyrelsen vedtog på mødet 13. marts 2014 som konsekvens heraf, at hæve administrationsbudgettet fra 46,9 mio. kr. til 53,4 mio. kr. Stigningen på 6,5 mio. kr. fordeler sig således:

- 0,3 mio. kr. til FlexDanmark natbetjening
- 1,0 mio. kr. til integration af FlexDanmarks systemer til eksterne systemer. (jf. beslutning på bestyrelsesmødet den 27. februar 2014)
- 2,2 mio. kr. til øgede betalinger til FlexDanmark pga. flere ture
- 0,35 mio. kr. til digitalisering af debitorstyring
- 0,5 mio. kr. til midlertidig øget kundecenterbetjening pga. flere passagerhenvendelser
- 2,15 mio. kr. til personale udvidelse (5 medarbejdere heraf 3 planlægningsmedarbejdere - 2 til variabel Flextrafik og 1 til Flextrafik Rute, 1 projektleder og 1 programleder i en tidsbegrænset stilling frem til 2017) pga. øget behov for kommuneplanlægning, betjening mv.

For den variable Flextrafik blev de administrative udgifter pr. passager oprindeligt budgetteret til 32,2 kr. pr. passager, mens det med de nuværende forventede passagertal og administrative omkostninger på 53,4 mio. kr. udgør 35,1 kr. pr. passager. Imidlertid er der i passagertallet ikke indregnet den samlede forventede vækst på Flextrafik, idet der i budgetter og estimater ikke budgetteres med generel vækst, men kun med den vækst der kan konkretiseres på enkelte kommuner. Hvis den samlede forventede vækst indregnes bliver det totale passagertal 1.591.000 og den forventede variable administrative omkostning pr. passager på 31,5 kr. pr. passager. Til sammenligning var de gennemsnitlige administrative udgifter pr. passager 29,7 kr. i regnskab 2013.

Efterregulering

I praksis forbrugsafregnes driftsudgifterne med hver kommune månedligt og ændringer i driftsniveauet har derfor blot marginal indflydelse på kommuner og regioners efterregulering.

For den variable Flextrafik afregnes de administrative omkostninger månedligt med den budgetterede omkostning pr. passager ganget med det realiserede antal passagerer for måneden. Ændringer i passagertallet eller ændringer i den realiserede administrative omkostning pr. passager vil derfor få indflydelse på kommuners og regioners efterregulering.

4. Lokalbaner

Tabel 9 viser, at tilskudsbehovet for lokalbanerne samlet set reduceres med 3,0 mio. kr. Reduktionen er sammensat af en stigning i indtægterne på 1,8 mio. kr. og et fald i udgifterne på 1,1 mio. kr.

Tabel 9. Tilskudsbehovet for lokalbaner

(mio. kr.)	Budget 2014	E1/2014	Forskel	Forskel %
Indtægter:	176,8	178,6	1,8	1,0%
Udgifter eksklusive anlæg:	482,9	481,7	-1,1	-0,2%
Anlæg:	0,0	0,0	0,0	
Tilskudsbehov:	306,1	303,1	-3,0	-1,0%
Tilskudsbehov ekskl. Anlæg	306,1	303,1	-3,0	-1,0%

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

Indtægter

Indtægterne stiger med 1,8 mio. kr. svarende til 1,0% i forhold til budgettet. Samtidig er passagertallet 0,8% lavere end budgetteret.

Årsagen til, at indtægterne stiger på trods af et lavere passagertal, er hovedsageligt, at der i Takstområde Syd i budget 2014 var indarbejdet en reduktion i Trafikstyrelsens kompensation til ungdomskortet. Der er i mellemtiden indgået en aftale med Trafikstyrelsen, som øger kompensationen i 2013 og 2014, hvilket giver en forbedring på 2,5 mio. kr. for lokalbanerne i forhold til budget 2014. Hertil stiger indtægterne i Takstområde Vest med 1,6 mio. kr. på baggrund af højere indtægt pr. passager, hvilket er parallelt med udviklingen i busdriften, mens indtægterne i Takstområde Hovedstaden er reduceret med 2,3 mio. kr. på baggrund af færre passagerer.

Udgifter

Udgifterne reduceres med 1,1 mio. kr. svarende til 0,2% af udgifterne til lokalbaner. Udviklingen er sammensat af en reduktion af kontraktbetalingerne på baggrund af opdaterede indeksforventninger på 0,5 mio. kr. Hertil er leasingudgifterne reduceret med 3,4 mio. kr. på baggrund af bortfald af momsudgifter i forbindelse med samregistrering af datterselskaber i Regionstog A/S.

Yderligere stiger forventningen til passager- og regularitetsbonus med samlet 2,5 mio. kr., mens udgifterne øges med 0,3 mio. kr. på grund af lidt mere drift end budgetteret.

5. Fællesudgifter

Der forventes på nuværende tidspunkt ingen ændring i fællesudgifterne i 2014. I årsregnskab 2013 var der et mindreforbrug på 27 mio. kr. pga. effektivisering af IT drift, udskudte projekter pga. udbudsprocesser og ikke gennemførte projekter under direktørsamarbejdet i hovedstadsområdet.

I den kommende periode vil der være særligt fokus på opfølgningen på projektøkonomien. Hvis der i lighed med 2013 konstateres manglende fremdrift på projekterne, vil det blive indarbejdet i et kommende estimat.

6. Likviditet

Bilag 1 viser udviklingen i den likvide beholdning. I de seneste 365 dage har Movias likvide beholdning i gennemsnit udgjort 361 mio. kr.

Bestyrelsen har på mødet den 12. september 2013 vedtaget en likviditetspolitik for Movia, hvorefter Movia skal styre efter en gennemsnitlig likvid beholdning på 150 mio. kr. Den aktuelle gennemsnitlige likvide beholdning på 361 mio. kr. overstiger således målsætningen med 211 mio. kr. Den aktuelle likviditet er 236 mio. kr. og dermed lavere end 365 dages gennemsnittet. Den 4. marts er indfriet et lån på 150 mio. kr. Det forventes derfor, at den gennemsnitlige likviditet vil blive væsentligt reduceret over de kommende måneder.

Status på omlægninger af gælds- og obligationsportefølje:

Den 4. marts 2014 er indfriet et lån på 150 mio. kr. Der er ikke optaget nye lån.

Under dagsordenens punkt 6 forelægges en sag om kapitalindskud i Rejsekort A/S. Der forventes et kapitalindskud i Rejsekort A/S på 23,5 mio. kr. og optagelse af et nyt lån til finansiering af kapitalindskud og anlægsinvesteringer i rejsekortet på 120 mio. kr.

Obligationsbeholdningen udgjorde 247 mio. kr. den 1. januar 2014. I januar og februar 2014 er hele obligationsporteføljen afviklet for at finansiere tilbagebetaling af efterregulering for regnskab 2012 på 123 mio. kr. og indfrielse af lånet på 150 mio. kr. den 4. marts 2014.

Økonomi:

Som beskrevet

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside

Bilag:

1. Likviditetsoversigt januar 2013 – marts 2014

2. Trafiktalsrapport marts 2014

Bilag 1. Likviditetsoversigt januar 2013 – marts 2014

