

04 Estimat 3, 2014

Indstilling:

Administrationen indstiller:

- At estimat 3, 2014 tages til efterretning og godkendes som gældende forventning til resultatet for 2014.
- At der tilbydes fremrykket efterregulering i 2014 for kommunerne Næstved, Guldborgsund og Vordingborg.
- At denne sagsfremstilling gøres tilgængelig på www.moviatrafik.dk samt ved direkte henvendelse til kommuner og regioner.

Beslutning:

Tiltrådt

Indledning

Estimat 3 i 2014, herefter E3/2014, beskriver det forventede årsresultat for 2014 set i forhold til budget 2014. E3/2014 er årets sidste estimat.

Resume

Som det fremgår af tabel 1, forventes det, at kommuner og regioner for budgetåret 2014, skal efterbetale i alt 6,5 mio. kr. Efterreguleringen afregnes primo 2016.

Det er hovedsageligt i kommunerne i Takstområde Hovedstaden, at tilskudsbehovet er højere end budgetteret, mens tilskudsbehovet i Takstområde Syd og Vest er lavere end budgetteret. Den væsentligste årsag til denne fordeling, er udviklingen i indtægter i de tre takstområder. Tabel 9 på side 14 viser fordelingen på takstområder.

I forhold til budget 2014 stiger det samlede tilskudsbehov med 61,8 mio. kr. Heraf stammer 55,4 mio. kr. fra højere forbrugsafregning på grund af vækst i Flextrafik, samt anlægsudgifter på lokalbanerne. Både Flextrafik og anlægsudgifter på lokalbanerne er forbrugsafregnede og påvirker derfor ikke den forventede efterregulering.

For bus og lokalbaner er der lavere udgifter, men også lavere indtægter. Dette betyder, at tilskudsbehovet til busdrift samlet set er 1,4% højere end budgetteret, mens lokalbaner excl. anlæg er 0,6% lavere end budgetteret. For fællesudgifterne er der et estimeret mindreforbrug på 4%.

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

	B2014	E3/2014	Vækst	
			B2014 – E3/2014	Pct.
	-----Mio. kr.-----			
Tilskudsbehov i alt	2.702,5	2.764,3	61,8	2,3
A conto betalinger	2.227,9	2.227,9	0,0	0,0
Forbrugsafhængige betalinger	474,6	516,7	42,1	8,9
Forbrugsafhængige betalinger, anlæg lokalbaner	0,0	13,2	13,2	
Fakturering i alt	2.702,5	2.757,9	55,4	2,0
Efterregulering	0,0	-6,5	-6,5	

Anm.: For efterregulering gælder, at et plus angiver en tilbagebetaling til kommuner/regioner, mens et minus angiver en ekstraopkrævning hos kommuner/regioner.

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 forskellen imellem Tilskudsbehov og Fakturering.

Da bus, banedrift (ekskl. anlæg) samt administration finansieres via á 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.

Bestyrelsen besluttede i december 2013, at i tilfælde af at et økonomiestimat i 4. kvartal viser en positiv efterregulering, som er højere end 10% af årets á conto betalinger, kan bestyrelsen beslutte, at de pågældende kommuner/regioner kan vælge at få tilbagebetalt 50% af den forventede tilbagebetaling i det pågældende regnskabsår. Næstved, Guldborgsund og Vordingborg kommuner opfylder betingelsen om en positiv efterregulering på mere end 10%.

En anden betingelse for en sådan udbetaling, er at Movias gennemsnitslikviditet overstiger 150 mio. kr. på udbetalingstidspunktet. Da denne betingelse er også opfyldt, anbefales det at tilbyde de tre kommuner fremrykket efterregulering i 2014.

Dette betyder at Næstved Kommune, som har en forventet efterregulering for busdrift på 9,2 mio. kr. tilbydes fremrykket efterregulering på 4,6 mio. kr. Tilsvarende tilbydes Guldborgsund Kommune fremrykket efterregulering på 3,4 mio. kr. og Vordingborg Kommune 1,4 mio. kr.

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

Afregninger vedr. TS og TV for årene 2011 og 2012

Administrationen har igennem længere tid været i forhandlinger med DSB om indtægtsdelingen vedr. TS og TV for årene 2011 og 2012. På grund af det lange forhandlingsforløb blev parterne enige om at søge et forlig via mediation med bistand fra en uafhængig mediator.

Forhandlingsprocessen og mediationen koncentrerede sig om den fælles billetundersøgelse, som anvendes til indtægtsdeling i TS og TV samt grænsekrydsende rejser til TH. I mediationen imødekom begge parter hinanden. I forhold til allerede hensatte beløb blev resultatet:

- TS = -1,8 mio. kr.
- TV = - 1,1 mio. kr.
- TH = + 7,3 mio. kr.

Resultatet af mediationen er indregnet i indtægterne i E3/2014.

Tilskudsbehov i 2014

Tabel 2 viser regnskab, budget og estimat for de tre forretningsområder bus, Flextrafik og lokalbaner samt fællesudgifter. Det fremgår af tabel 2, at det samlede tilskudsbehov i E3/2014 forventes at være 61,8 mio. kr., større end i budget 2014. Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov er større efterspørgsel på Flextrafik i forhold til budgettet. Da udgiften til Flextrafik opkræves løbende efter forbrug, påvirker den øgede efterspørgsel efter Flextrafik ikke efterreguleringen.

Hertil stiger tilskudsbehovet til busdrift og lokalbaner, mens der er et mindreforbrug på administration og personale.

Tabel 2: Budgetoversigt

	R2013	B2014	E1/2014	E2/2014	E3/2014	Vækst	
						B2014 - E3/2014	Pct.
-----Mio. kr.-----							
Bus							
Indtægter	-1.676,9	-1.712,1	-1.683,3	-1.688,4	-1.654,6	57,5	-3,4
Operatørudgifter	3.043,6	3.082,1	3.083,4	3.067,4	3.059,4	-22,7	-0,7
Rutespecifikke udg.	152,1	171,3	169,8	165,6	158,1	-13,2	-7,7
Bus i alt	1.518,8	1.541,4	1.569,8	1.544,6	1.562,9	21,5	1,4
Flextrafik							
Indtægter	-30,3	-28,8	-32,4	-33,8	-34,7	-5,9	20,4
Operatørudgifter	439,1	456,5	483,3	498,6	497,7	41,2	9,0
Adm. og pers.	43,6	46,9	53,4	52,4	52,4	5,5	11,7
Flextrafik i alt	452,3	474,6	504,3	517,2	515,4	40,8	8,6
Lokalbaner							
Indtægter	-175,7	-176,8	-178,6	-177,2	-174,5	2,3	-1,3
Udgifter til togdrift	477,4	482,9	481,7	478,6	478,7	-4,1	-0,9
Anlæg	0,1	0,0	0,0	7,6	13,2	13,2	
Lokalbaner i alt	301,8	306,1	303,1	309,1	317,5	11,4	3,7
Fællesudgifter							
Adm. og pers.	280,8	310,0	310,0	310,0	297,0	-13,0	-4,2
Pensioner	13,2	16,6	16,6	16,6	16,6	0,0	0,0
Fællesudgifter i alt	294,0	326,6	326,6	326,6	313,6	-13,0	-4,0
Finansielle poster							
Renter	0,7	-2,1	-2,1	0,0	0,0	2,1	-100,0
Afdrag driftslån	63,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ydelse rejsekortlån	52,6	56,0	56,0	55,0	55,0	-1,0	-1,8
Finansielle poster i alt	116,3	53,9	53,9	55,0	55,0	1,1	2,1
Tilskudsbehov i alt	2.683,3	2.702,5	2.757,7	2.752,4	2.764,3	61,8	2,3

2. Busdrift

Tilskudsbehovet til busdrift forventes at blive 21,5 mio. kr. højere end budgetteret. Det øgede tilskudsbehov skyldes forventet lavere indtægter på 57,5 mio. kr. (3,4%) og forventet lavere udgifter på 35,9 mio. kr. (1,1%). I dette afsnit beskrives først busindtægterne samlet set og på de tre takstområder Hovedstaden, Syd og Vest. Dernæst beskrives udgifterne til busdrift samlet set og i forhold til udviklingen i priser, køreplanændringer, rutespecifikke udgifter samt øvrige operatørudgifter.

Indtægter

Tabel 3: Busindtægter i 2014

	B2014	E3/2014	Vækst B2014 - E3/2014	
	-----Mio. kr.-----			Pct.
Takstområde Hovedstaden	1.490,0	1.412,3	-77,7	-5,2
Takstområde Syd	109,4	130,8	21,4	19,5
Takstområde Vest	112,6	111,5	-1,1	-1,0
Busindtægter i alt	1.712,1	1.654,6	-57,5	-3,4

Anm.: I denne tabel er indtægter positive tal.

Det fremgår af tabel 3, at indtægterne til busdrift samlet set er 57,5 mio. kr. eller 3,4% lavere end i budget 2014. Hovedårsagerne til, at indtægterne forventes lavere end i budget 2014, er, at passagertallet for bus i Takstområde Hovedstaden er 2,4% lavere, samt at indtægt pr. passager er lavere.

Udviklingen i busindtægter er forskellig i de tre områder. Der er lavere indtægter i Takstområde Hovedstaden og Takstområde Vest, mens der er højere indtægter i Takstområde Syd i forhold til budget 2014. I det følgende er udviklingen i de tre takstområder beskrevet.

Takstområde Hovedstaden (TH)

For buslinjerne i Takstområde Hovedstaden forventes indtægterne at være 77,7 mio. kr. eller 5,2% lavere end budgetteret. De lavere indtægter er sammensat af, at indtægt pr. passager er 2,6% (19 øre) lavere svarende til 37,1 mio. kr., mens passagertallet er 2,7% lavere end budgetteret svarende til 40,6 mio. kr.

Hovedårsagen til reduktionen i indtægt pr. passager, er en følge af af den første rejsehjemmelundersøgelse for 2014, jf. boks 1. – Der blev orienteret om konsekvenserne af første rejsehjemmelundersøgelse for 2014 i forbindelse med 2. behandlingen af budget 2015.

Boks 1. Rejsehjemmelundersøgelser i Takstområde Hovedstaden

Rejsehjemmelundersøgelserne omfatter:

- Passagerernes brug af forskellige billettyper (klippekort, rejsekort, periodekort, mv.)
- Passagerernes transportform (bus/tog/metro)
- Hvor langt passagererne rejser – målt i antal zoner.

Rejsehjemmelundersøgelserne siger således ikke noget om antallet af passagerer. Undersøgelsesresultatet er input til at fordele indtægterne mellem selskaberne i Takstområde Hovedstaden samt input til at fastsætte indtægten pr. passager pr. buslinje.

Rejsehjemmelundersøgelse nr. 2 i 2014 foreligger sidst på året, og kan medføre ændringer i opgørelsen af indtægten pr. passager, som bruges i regnskab 2014.

Ved udarbejdelsen af budget 2014 i foråret 2013 var forventningen til passagertallet i 2013 i Takstområde Hovedstaden på 193,2 mio. passagerer. Det realiserede passagertal for 2013 blev på 189,7 mio. passagerer, og i E3/2014 forventes et passagertal på 190,7 mio., jf. boks 2.

Boks 2

Fakta om passagertal

	R2013	B2014	E3/2014	Vækst B2014 – E3/2014	
	----- Mio. passagerer -----				Pct.
Hovedstaden	191,2	196,1	190,7	-5,3	-2,7
Syd	8,4	8,1	8,4	0,2	2,8
Vest	11,9	12,1	12,0	-0,1	-1,0
Movia i alt	211,5	216,3	211,1	-5,2	-2,4

Passagertallet i E3/2014 bygger på realiserede passagertal for hele 2013 samt realiserede passagertal i Takstområde Hovedstaden til og med august 2014. Passagertallet i E3/2014 er på niveau med det realiserede passagertal for 2013, mens der i forhold til budgettet er godt 5 mio. færre passagerer.

Bemærk at det realiserede passagertal for 2013 er 1,5 mio. (0,8%) lavere end passagertallet i regnskab 2013, hvilket skyldes, at november og december 2013 var skønnede passagertal i regnskab 2013. Det skønnede passagertal for november og december i regnskab 2013 byggede på normalt vintervejr og ikke det usædvanligt milde vejr, som gav et lavere passagertal.

Takstområde Syd (TS)

For buslinjerne i Takstområde Syd (TS) forventes indtægterne at være 21,4 mio. kr. eller 19,4% højere i forhold til budget. Årsagerne til stigningen kan tilskrives følgende:

- At kompensationen til ungdomskortet i TS er 12,1 mio. kr. højere end budgetteret, fordi der i budget 2014 var indarbejdet en reduktion i Trafikstyrelsens kompensation til ungdomskortet i Syd. Der er i december 2013 indgået en aftale med Trafikstyrelsen, som fastholder kompensationen fra staten i 2013 og 2014, hvilket giver en forbedring på 12,3 mio. kr. for busdriften i forhold til budget 2014.
- At forventningen til passagertallet i TS er 2,8% højere end i budget 2014, fordi de realiserede passagertal i 2013 har været højere end forventet på budgettidspunktet, svarende til 3,1 mio. kr.
- At indtægt pr. passager (foruden kompensationsordningen for ungdomskortet) er 5,3%, eller 72 øre højere svarende til 6,0 mio. kr. Det er blandt andet et højere salg af kontantbilletter, som øger indtægten pr. passager.

Det bemærkes, at udviklingen i de fælles indtægtsdelingsgrundlag for TS viser en kraftig stigning i DSB's passagertal og dermed i DSB's indtægter. Da stigningen ikke svarer til de historiske erfaringer, er stigningen i passagertallet ikke indarbejdet i est. 3. Pt. pågår arbejde med at kvalitetssikre indtægtsdelingsgrundlaget. I fald det viser sig, at den kraftige stigning i DSB's passagertal er korrekt, vil det indebære en mindreindtægt i TS på godt 9 mio. kr. i forhold til dette estimat. Kvalitetssikringen forventes tilendebragt i 1. kvartal 2015.

Takstområde Vest (TV)

For buslinjerne i Takstområde Vest (TV) forventes indtægterne at være 1,1 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til 1,0%. Hovedårsagen er, at passagertallet forventes at være 1,0% lavere end budgetteret.

Der er indført nyt tællesystem i Movia fra januar 2014. Bestyrelsen har på mødet 10. april 2014 tiltrådt, at en eventuel indtægtsomfordelingseffekt fra nyt passagertællesystem i 2014 udlignes imellem kommuner og Region Sjælland i takstområde Syd og Vest.

I 2015 indarbejdes resultaterne af det nye passagertællesystem.

Driftsudgifter

Tabel 4 viser reduktionen af de samlede udgifter til busdrift på 35,9 mio. kr. (1,1%) fordelt på udgiftskategorier.

Tabel 4: Forventede udgifter til busdriften i 2014

	Mio. kr.
B2014	3.253,5
Forskel i køreplantimer	26,8
Forskel i priser	-64,4
Forskel i rutespecifikke udgifter	-13,2
Øvrige forskelle i operatørudgifter	14,9
I alt	-35,9
E3/2014	3.217,5

Der er 37.700 flere køreplantimer i E3/2014 i forhold til budget 2014, hvilket isoleret set øger udgifterne med ca. 26,8 mio. kr., svarende til 0,8% af de samlede busdriftsudgifter.

Operatørudgifterne reduceres med 64,4 mio. kr. som følge af ændrede priser, hvilket svarer til et fald på 2,0%. Den væsentligste forklaring er udviklingen i de prisindeks, der regulerer kontraktbetalingerne til operatørerne, jf. tabel 5.

De rutespecifikke udgifter forventes reduceret med 13,2 mio. kr. (7,7%) i forhold til budget 2014. Hovedårsagerne til reduktionen er, at udgifterne til provision, køb af rejsehjemmel og rejsekortafgifter mv. nedjusteres med 12,3 mio. kr. som følge af udskydelsen af udfasingen af klippekortet i Hovedstadsområdet. Samtidig nedjusteres udgifter til tale- og dataradio systemet med 5,6 mio. kr. efter genforhandling af kontrakten. Udgifterne til Realtid i Syd og

Vest bliver nedjusteret med 1,0 mio. kr., da alt udstyr ikke forventes leveret og installeret i 2014. De forventede udgifter til markedsføring af lokale busruter med incitamentskontrakter nedjusteres med 0,9 mio. kr. Endelig er udgifterne til stoppesteder i 2014 reduceret med 2,3 mio. kr. i TH og øget med 0,5 mio. kr. i Syd og i Vest, jf. punkt 7 om harmonisering af stoppestedesvedligeholdelse på bestyrelsesmødet den 9. oktober 2014.

I modsat retning er der på grund af ruteændringer behov for nye chaufførlokaler, hvilket giver øgede udgifter på 2,8 mio. kr. Udgifterne til busudstyr (billetteringsudstyr og kommunikationsudstyr) opjusteres med 5,5 mio. kr., som følge af betaling af rejsekortudstyr og installation i busserne fra tidligere år.

Stigningen i udgifter under "øvrige forskelle i operatørudgifter" skyldes hovedsageligt, at udgifterne til ekstrakørsel i E3/2014, er 11,6 mio. kr. højere end budgetteret. En væsentlig årsag til den stigende udgift til ekstrakørsel, er aftalt drift til Melodigrandprix, Distortion og Copenhagen på Refshaleøen, som øger udgifterne med 4,4 mio. kr. Hertil kommer, at udgifterne til kvalitetsbonus/bod forventes at stige med 3,3 mio. kr., pga. højere kvalitet (kundefredshed og gennemførelsesgrad) i forhold til budgettet.

Tabel 5 viser de indeks, som Movia bruger til at regulere kontrakterne med operatørerne med samt den samlede effekt på de tre forretningsområder Bus, Flextrafik og Lokalbaner.

Tabel 5. Forventet udvikling i indeks i forhold til budget 2014

	B2014	E3/2014	Vækst	
			B2014 – E3/2014	pct.
Diesel forbrugerpris	167	166	-0,7	-0,4
Lønninger	182	179	-2,8	-1,5
Forbrugerpriser	133	130	-2,6	-2,0
CIBOR 3 md. Rente	0,8%	0,3%	-0,4 %point	-56,0
Gns. Rente	2,1%	1,4%	-0,7 %point	-33,3
Indekseffekt på produkter			-Mio. kr.-	pct.
Bus			61,8	-2,0
Flextrafik			2,5	-0,5
Lokalbaner			3,6	-0,8

Anm.: Skønnet for prisindeks er opdateret på baggrund af realiserede indeks samt prognoser fra Nationalbanken.

Det fremgår af tabel 5, at de forskellige indeks forventes at være på et lavere niveau i forhold til budgetteret. Samlet set betyder de opdaterede prognoser for indeks en reduktion af operatørudgifterne på 61,8 mio. kr. svarende til 2,0% af operatørudgifterne. Forbedret busudnyttelse sammen med, at de faste operatørudgifter ikke stiger i takt med stigningen i trafikmængde, betyder en samlet reduktion i priser på 2,6 mio. kr., svarende til 0,1% af operatørudgifterne.

3. Flextrafik

Tilskudsbehovet for Flextrafik fremgår af tabel 6, og forventes at blive 515,4 mio. kr., hvilket er 40,8 mio. kr. højere end budgetteret. Det skyldes den øgede efterspørgsel efter Flextrafik, svarende til en forventet stigning på 0,4 mio. passagerer (15,2%), jf. tabel 7.

Tabel 6. Tilskudsbehovet for Flextrafik

	B2014	E3/2014	Vækst	
	-----Mio. kr.-----			Pct.
			B2014 – E3/2014	
Handicapkørsel	92,4	91,3	-1,1	-1,2
Flextur	17,8	31,7	13,9	78,2
Kommunale ordninger	36,5	34,4	-2,1	-5,8
Patientbefordring	151,5	155,5	4,0	2,6
Variabel Flextrafik i alt	298,2	312,9	14,7	4,9
Rute	176,3	202,5	26,1	14,8
Flextrafik i alt	474,6	515,4	40,8	8,6

Tabel 7: Passagertal for Flextrafik

	B2014	E3/2014	Vækst	
	-----Tusinde passagerer-----			Pct.
			B2014 – E3/2014	
Handicapkørsel	411,9	435,3	23,4	5,7
Flextur	150,6	267,9	117,3	77,9
Kommunale ordninger	196,0	184,8	-11,2	-5,7
Patientbefordring	591,7	634,3	42,6	7,2
Variabel Flextrafik i alt	1.350,2	1.522,3	172,1	12,7
Rute	1.268,5	1.494,1	225,6	17,8
Flextrafik i alt	2.618,8	3.016,4	397,6	15,2

Note: Passagertallet for Flextrafik Rute er ikke opgjort i budget 2014. Passagertallet i B2014 for Flextrafik Rute er efterfølgende beregnet ud fra omkostninger pr. passager.

Variabel Flextrafik:

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

Passagertallene for variabel Flextrafik forventes at blive 172.000 passagerer højere end i budget 2014 svarende til en forventet stigning på 12,7%.

Tilskudsbehovet forventes kun at stige med 4,9%. Den lavere stigningstakt i tilskudsbehovet i forhold til passagertallet skyldes et fald i den gennemsnitlige kontraktafregningspris, herunder at det forventede indeks er 0,5% lavere end budgetteret, og at sam- og kædekørselsgraden er forbedret i forhold til forventningerne i budget 2014.

Kørselsordningerne i variabel Flextrafik:

Passagertallet for *handicapkørsel* forventes at stige med 23.000 passagerer svarende til 5,7%. Tilskudsbehovet forventes at falde med 1,2% i forhold til budgettet.

Passagertallet for *Flextur* forventes at blive 117.000 passagerer højere end budgetteret. Stigningen svarer til hele 78%. Størstedelen af stigningen forventes at ske i kommuner, der har haft Flextur længe, men der er også udvidet med 7 nye kommuner i ordningen (Brøndby, Gladsaxe, Høje Taastrup, Rudersdal, Fredensborg, Helsingør, Lyngby-Tårnbæk) siden budgetlægningen.

Passagertallet for *kommunale kørselsordninger* forventes at blive 11.000 lavere end budgetteret, svarende til 5,7%. Den primære årsag til nedjusteringen i passagertallet er lavere forventninger til antallet af kørsler i Slagelse og Ringsted på i alt ca. 13.000 passagerer. Disse kørsler forventes i stedet udført som rutekørsel jf. afsnittet om Flextrafik Rute nedenfor. Desuden er der forventning om stigning i passagertallet for kommunale kørselsordninger i Gribskov fra august 2014 og et fald i passagertallet i Vordingborg og Lolland.

Passagertallet for *Patientbefordring* forventes at blive 43.000 højere end budgetteret svarende til en stigning på 7,2%. Stigningen skyldes generel vækst i kørselsomfanget i Region Sjælland og overtagelse af kørsel til dialyse i Region Hovedstaden i februar 2013. Budget 2014 blev udarbejdet primo 2013 og indeholdt derfor ikke dialysekørsel.

Tilskudsbehovet forventes øget med 2,6% svarende til 4,0 mio. kr.

Flextrafik Rute:

Passagertallet for Flextrafik Rute forventes at stige med 226.000 svarende til 17,8% i forhold til budget 2014. Tilskudsbehovet forventes at stige 14,8%. Den lavere stigningstakt for tilskudsbehovet skyldes ændringer i kørselsmønstre, dvs. antallet af passagerer pr. tur og længden af turene.

Stigningen i passagertallet skyldes primært nye aftaler om kørsel i Ballerup, Odsherred, Holbæk, Slagelse og Ringsted.

Administration (samlet for Flextrafik):

Bestyrelsen vedtog på mødet den 13. marts 2014 at hæve administrationsbudgettet fra 46,9 mio. kr. til 53,4 mio. kr. Herunder var 2,15 mio. kr. afsat til ansættelse af 5 nye medarbejdere i Flextrafik. De nye medarbejdere er imidlertid ikke blevet ansat i den hastighed, der oprindeligt var forventet. Budgettet er derfor i E3/2014 nedskrevet med 1 mio. kr. således, at det samlede administrative budget er 52,4 mio. kr.

4. Lokalbaner

Tabel 8 viser, at tilskudsbehovet for lokalbanerne samlet set stiger med 11,4 mio. kr. i forhold til budgettet. Før anlægsudgifter forventes tilskudsbehovet at falde med 1,9 mio. kr. i forhold til budget 2014. Anlægsudgifterne vedrører hovedsageligt lokalbanerne i Region Hovedstaden.

Tabel 8: Tilskudsbehov for lokalbaner

	B2014	E3/2014	Vækst	
			B2014 – E3/2014	Pct.
	-----Mio. kr.-----			
Indtægter	-176,8	-174,5	2,3	-1,3
Udgifter eksklusive anlæg	482,9	478,7	-4,1	-0,9
Anlæg	0,0	13,2	13,2	
Tilskudsbehov	306,1	317,5	11,4	3,7
Tilskudsbehov ekskl. anlæg	306,1	304,2	-1,9	-0,6

Note: Der budgetteres ikke med anlægsudgifter

Indtægter

Indtægterne falder med 2,3 mio. kr. svarende til 1,3%, mens passagertallet forventes at blive på niveau med budget 2014.

I forhold til budgettet er indtægterne i Takstområde Hovedstaden reduceret med 4,3 mio. kr. hovedsageligt på baggrund af lavere indtægt pr. passager (Jf. afsnittet om busindtægter i TH).

Indtægterne i Takstområde Syd stiger med 1 mio. kr. Indtægterne stiger som følge af, at der i budget 2014 var indarbejdet en reduktion i Trafikstyrelsens kompensation til ungdomskortet i Takstområde Syd. Der er i mellemtiden indgået en aftale med Trafikstyrelsen, som fastholder kompensationen i 2013 og 2014, hvilket giver en forbedring på 2,5 mio. kr. for lokalbanerne i forhold til budget 2014.

I Takstområde Vest stiger indtægterne med 1 mio. kr. på baggrund af flere passagerer end oprindeligt budgetteret i 2014.

Udgifter

Udgifterne ekskl. anlægsudgifter reduceres med 4,1 mio. kr. svarende til 0,9% af udgifterne. Udviklingen er sammensat af en reduktion af leasingudgifterne med 3,4 mio. kr. på baggrund af bortfald af momsudgifter i forbindelse med samregistrering af datterselskaber i Regionstog A/S. Effekten af opdaterede indeksforventninger medfører lavere kontraktbetalinger på 3,6 mio. kr. og rejsekort afgifter forventes i E3/2014 at blive 1,2 mio. kr. lavere end budgetteret.

Passager- og regularitetsbonus forventes at øge udgifterne med samlet 3,3 mio. kr., mens udgifterne øges med 0,4 mio. kr. på grund af lidt mere drift end budgetteret.

Der er desuden indlagt en post til forsikring af rejsekortstandere på lokalbanestationer i E3/2014 på samlet 0,4 mio. kr.

Anlægsudgifter udgør 13,2 mio. kr. og budgetteres ikke, hvorfor der er en tilsvarende afvigelse fra budgettet. Udgiften vedrører hovedsageligt Lokalbansen A/S og afregnes efter forbrug, hvorfor anlægsudgifterne ikke påvirker den forventede efterregulering.

Lidt over halvdelen af anlægsudgifterne vedrører et nyt radioanlæg i Lokalbansen. Derudover har regionsrådet i Region Hovedstaden bevilget 5,6 mio. kroner i anlægsmidler til Lokalbansen, der skal anvendes som følger:

- Projekter i tilknytning til handlingsplanen for Lokalbansens visionsplan (3,0 mio. kr.)
- Passagerinformationssystem i Nærumbanens tog (1,0 mio. kr.)
- Energioptimal kørsel på Lokalbansen (max 4,0 mio. kr., heraf 1,6 mio. kr. i 2014)

5. Fællesudgifter

Administrations- og personaleudgifter forventes at blive 297 mio. kr. i 2014. I forhold til budgettet er det en forventet reduktion på 13 mio. kr. Den væsentligste årsag til den forventede reduktion i udgifterne er

- Udsættelse af markedsførings- og trafikinformationsprojekter som afventer en afklaring på den kommende paraply-organisation for den kollektive trafik på Sjælland
- Folketingets partier har i juni 2014 vedtaget at iværksætte en undersøgelse af et højklasket letbane/BRT-net i Storkøbenhavn. Administrationen har reserveret midler til dette arbejde, som ikke forventes disponeret.
- Forventede mindre udgifter i forbindelse med ubesatte stillinger og effektiviseringer.

6. Finansielle poster og likviditet

Bilag 1 viser udviklingen i den daglige likviditet og 365-dages gennemsnitslikviditeten i perioden fra 1. januar 2013 til 31. december 2015. Movias økonomiske politik har et mål om at gennemsnitslikviditeten skal udgøre 150 mio. kr. Det fremgår af bilag 1, at aktuelt ligger den gennemsnitlige likviditet på godt 200 mio. kr. Det fremgår dog også, at gennemsnitslikviditeten vil falde i løbet af 2014 til at udgøre 137 mio. kr. ultimo 2014 (hvilket er 40 mio. kr. højere end forventningen ved E2/2014). I E2/2014 er gennemsnitslikviditeten ultimo 2015 ca. 40 mio. kr. lavere end i E3/2014. Når likviditetsfaldet i E3/2014 på langt sigt er mindre end i E2/2014, er det fordi modellens korttidsprognosedel, som bygger på faktiske registreringer, er udvidet fra 3 uger til 4 uger, hvor de 4 uger svarer til den generelle betalingsfrist på 30 dage.

Set over budgetåret 2014 er den økonomiske politik holdt. I 2015 vil likviditetsmålet ikke være overholdt. Det understreges dog, at under budgetforudsætningerne kan Movia til hver en tid – også i 2015 – afholde de løbende betalinger. De finansielle markeders prissætning af rente og dieselolie er – via den løbende operatørafregning – en risiko for Movias likviditet. Det er derfor, at Movia har et likviditetsmål på 150 mio. kr. For at undgå at trække på kommuner og regioners likviditet har Movia indgået en aftale med banken om en kassekredit på 300 mio. kr.

På baggrund af likviditetsniveauet og salget af hele obligationsbeholdningen i 2014 forventes renteindtægten i 2014 at være tæt på nul.

Ydelse på rejsekortlån forventes reduceret med 1 mio. kr. i 2014 i forhold til budgettet. Reduktionen skyldes, at de forventede lån til rejsekortet i budgettet var forudsat optaget primo 2014, mens den aktuelle forventning, som også likviditetsprognosen bygger på, er, at der blev optaget et lån på 120 mio. kr. i april 2014, og at der forventes optaget et lån på 123 mio. kr. i december 2014. Anbefaling om lånoptagelse behandles på dagsordenens punkt 5.

Status på omlægninger af gælds- og obligationsportefølje:

Der er ikke sket ændringer i låneporteføljen siden sidste rapportering ved estimat 2.2014

Der er ikke sket ændringer i obligationsbeholdningen, som fortsat er nul.

7. Generelt om usikkerhed i estimat 3

Der kan peges på følgende særlige forhold som kan påvirke den endelige efterregulering:

- Den væsentligste faktor, som kan påvirke resultatet, forventes at være, at der i Takstområde Hovedstaden vil blive indarbejdet 2. rejsehjemmelundersøgelse for 2014 i regnskab 2014, hvilket kan ændre indtægtsdelingen mellem selskaberne i Takstområde Hovedstaden og dermed også ændre bus- og baneindtægterne for Movia.

Hertil kan nævnes:

- Hvis passagerer i forbindelse med skift fra klippekort til rejsekort i en periode rejser på tidligere indkøbte klippekort uden at købe ny rejsehjemmel, kan det påvirke indtægterne negativt, indtil passagerernes "lagre" af klippekort er opbrugt
- I Takstområde Syd og Vest kan indmeldte ændringer i passagertal mv. i efteråret 2014 til trafikalselskabernes indtægtsfællesskab få indflydelse på indtægterne i regnskabet.

8. Forventet efterregulering fordelt på takstområder

Tabel 9 viser den forventede efterregulering fordelt på takstområder og regioner. Det fremgår, at det hovedsageligt er i kommunerne i Takstområde Hovedstaden, at tilskudsbehovet er højere end budgetteret, mens tilskudsbehovet i Takstområde Syd og Vest er lavere end budgetteret. Den væsentligste årsag til denne fordeling, er udviklingen i passagerindtægter i de tre takstområder.

Tabel 9: Forventet efterregulering for 2014, fordelt på takstområder

	<i>Mio. kr.</i>
Kommuner i Takstområde Hovedstaden	50,9
Kommuner i Takstområde Vest	-6,2
Kommuner i Takstområde Syd	-23,4
Region Hovedstaden	-1,1
Region Sjælland	-13,8
Samlet efterregulering	6,5

Økonomi:

Som beskrevet.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Likviditetsoversigt januar 2013 – december 2015
2. Trafiktalsrapport november 2014

Bilag 1. Likviditetsoversigt januar 2013 – december 2015

