

02 Estimat 3 2017 inklusiv trafiktal

Indstilling:

Administrationen indstiller, at Estimat 3 i 2017 godkendes som gældende forventning til Movias regnskab 2017.

Sagsfremstilling:

Estimat 3, herefter E3/2017, beskriver kommunernes og regionernes budgetterede og forventede betalinger til Movia i 2017 samt tendenser i Movias indtægter og udgifter, der kan få betydning for efterreguleringen med kommuner og regioner i 2019. I E3/2017 er de forventede betalinger fra kommuner og regioner reduceret 0,3 pct. i forhold til E2/2017, mens lavere udgifter til operatører og fællesudgifter betyder at tilskudsbehovet er reduceret med 2,9 pct. forhold til E2/2017.

I tabeller og tekst kan afrunding medføre, at tallene ikke summer til totalen.

Kommuner og regioners betaling til Movia i 2017

Der er i 2017 budgetteret med en samlet betaling fra kommuner og regioner til Movia på 3.012 mio. kr. Den forventede betaling i 2017 er 2.936 mio. kr., svarende til en reduktion på 75 mio. kr. (-2,5 pct.). E3/2017 er tæt på E2/2017, hvor forventningen var en reduktion i betalingen på 65 mio. kr. (-2,2 pct.)

Den samlede reduktion i betalingerne i forhold til budget 2017 skyldes:

- Betalingen til Flextrafik falder med 62 mio. kr. primært grundet lavere efterspørgsel efter Flexrute, Flexkommunal og Flextur.

- Å conto betalingerne i 2017 er reduceret med 13 mio. kr. Hovedårsagen er, som nævnt i E1/2017, at Region Hovedstaden efter budgetvedtagelsen i september 2016 har reduceret det bestilte trafikomfang svarende til 18,7 mio. kr.

Tabel 1. Kommuner/regioners betaling til Movia i 2017. Mio. kr.

	R2016	B2017	E1/2017	E2/2017	E3/2017	Forskel B2017-E3/2017	
							Pct.
A conto fakturering ^{a)}	-2.324	-2.303	-2.287	-2.287	-2.290	13	-0,6
Forbrugsafhængig fakturering: Flextrafik ^{b)}	-564	-641	-590	-592	-579	62	-9,7
Forbrugsafhængig fakturering: Anlæg Bane	0	0	0	0	0	0	
Fakturering efterregulering, tidligere år ^{c)}	20	-67	-67	-67	-67	0	0,0
Årets kommune/regions fakturering/betaling	-2.868	-3.012	-2.945	-2.947	-2.936	75	-2,5

Anm.: Et negativt fortegn viser betaling for kommune/region mens et positivt fortegn viser en indtægt for kommune/region.

- Ændringer i a conto fakturering og ekstraordinære poster sker kun efter aftale med berørt kommune/region.
- Forskellen imellem tabel 1's forbrugsafhængige betaling til Flextrafik og tabel 2's tilskudsbehov skyldes, at der sker en efterregulering vedrørende administrationsudgifterne pr. passager.
- Tidligere års efterregulering sker altid med to regnskabsårs forskydning. De 67 mio. kr. afregnet i januar 2017 er efterregulering for regnskab 2015.

Tendenser i Movias økonomi i 2017 med betydning for kommuners og regioners betaling i 2019

Dette afsnit beskriver tendenser i Movias økonomi, som forventeligt vil få betydning for efterreguleringen og dermed kommuners og regioners samlede betaling til Movia i 2019. Forskelle mellem å conto betalingen til Movia og regnskab 2017 afregnes (efterreguleres) således med kommuner og regioner i januar 2019.

Udviklingen i Movias indtægter og udgifter i 2017 viser en reduktion i det samlede tilskudsbehov på 127,5 mio. kr. Da kommuner og regioners betaling til Movia i 2017 er reduceret 75 mio. kr. (se tabel 1), udløser det lavere tilskudsbehov en forventet tilbagebetaling (efterregulering) til kommuner og regioner på 52 mio. kr. (1,8 pct.).

Nedenfor beskrives den forventede udvikling i Movias indtægter og udgifter i 2017 og årsagerne hertil.

Indtægter – Bus, Bane, Fællesudgifter

Indtægterne til bus og bane forventes samlet set at blive 6,5 mio. kr. (0,3 pct.) højere i forhold til budget 2017. Den beskedne indtægtsstigning er sammensat af en højere indtægt pr. passager (0,3 kr.), mens en reduktion i passagertallet på 2,5 pct. trækker indtægterne ned i

forhold til budget 2017. Hovedårsagen til reduktionen i passagertallet er, at Region Hovedstaden har bestilt færre bustimer svarende til en reduktion i passagertallet på 1,5 pct. Den højere indtægt pr. passager skyldes, at flere passagerer end forventet i budgettet køber de dyrere kontantbilletter.

Om usikkerheder vedrørende indtægter i Estimat 3 2017

Takst Sjælland

Effekterne på passageradfærd og indtægter af Takst Sjælland (nye zoner i syd samt ændringer af takster og produkter) er vanskelige at estimere på kommune- og regionsniveau. Usikkerheden i indtægtsprognoserne er derfor større end sædvanligt. Det forventes, at der i sommeren 2018 kan præsenteres en samlet analyse af effekterne vedrørende Takst Sjælland.

Takstområde Hovedstaden

Indtægterne i det tidligere Takstområde Hovedstaden fordeles ud på buslinjer og lokalbaner ved hjælp af to årlige rejsehjemmelundersøgelser. I tidligere år har estimat 3 indeholdt viden fra første rejsehjemmelundersøgelse fra året og anden rejsehjemmelundersøgelse fra året før, mens regnskabet har indeholdt begge rejsehjemmelundersøgelser for året.

I forbindelse med Takst Sjællands indførelse i 2017 er datastrukturen i rejsehjemmelundersøgelsen og indtægtsdata ændret. Derfor indgår den første rejsehjemmelundersøgelse fra 2017 ikke i estimat 3 2017.

I Årsregnskabet vil begge rejsehjemmelundersøgelser fra 2017 være indarbejdet. Der er derfor en større usikkerhed omkring indtægter samt fordelingen på linjer og kommuner/regioner i forhold til tidligere år.

Udgifter – Bus, Bane, Fællesudgifter

Movias udgifter til bus, bane og fællesudgifter forventes samlet set at falde med 55 mio. kr. (1,3 pct.) i forhold til budget 2017. Hovedårsagerne til de lavere udgifter er:

- Opdaterede indeks til operatørafregningen giver et udgiftsfald på 38 mio. kr. (1,3 pct.) Udviklingen er hovedsageligt drevet af et lavere renteniveau, og lavere priser på maskiner og værktøjer.
- På grund af 23.000 (-0,5 pct.) færre timer end forventet i budget 2017 falder udgifterne med 14 mio. kr. Hovedårsagen er mindre trafikbestilling i Region Hovedstaden
- Udgifter til bussernes tomkørsel og kontraktafvigelser mv. er 8 mio. kr. højere end budgetteret.
- Fællesudgifter er reduceret med 8 mio. kr. som følge af forskydninger i ansættelser samt forsinkelser i gennemførelsen af bl.a. projekter.

Flextrafik

Flextrafik afregnes hen over året i forhold til det konkrete løbende forbrug. Tabel 2 viser, at tilskudsbehovet forventes at blive 66 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skyldes hovedsageligt, at der i budget 2017 var budgetteret med stor stigning i kommunernes efterspørgsel på Flexrute, som nu ikke forventes realiseret. Der er mange ændringer i passagertallet i både opad- og nedadgående retning. F.eks. flere passagerer end forventet i ny Flexrute ordning i Københavns kommune og færre passagerer end forventet i nye kommunale ordninger i Albertslund og Egedal kommuner under Flexkommune og Flexrute.

De efterspørgselsbegrænsende tiltag med øget passagerbetaling i Flextur og indskrænkninger i kørselsmulighederne har som forudsat reduceret udgifterne til Flextur i forhold til det budgetterede. I forhold til E2/2017 er vurderingen uændret.

Stigningen i kørsler under Flexhandicap forventes at fortsætte i 2017. Udgiftsniveauet forventes dog fastholdt på niveau med 2016. Det skyldes lavere priser i udbud, mere effektiv kørsel og kortere rejselængder blandt andet fordi, der fra marts 2016 blev åbnet op for, at medlemmer af ordningen kan køre til læge og sygehus, og det har givet flere ture med kortere rejselængder.

Der har været en lille nedgang i antallet af Flexpatient kørsler og en stigende produktivitet, hvilket betyder, at der nu forventes færre udgifter end budgetteret i begge regioner.

Tabel 2. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2017. mio. kr.

	R2016	B2017	E1/2017	E2/2017	E3/2017	Forskel B2017-E3/2017	
							Pct.
Flexhandicap	95	95	103	96	96	1	1,1
Flextur	42	49	40	40	40	-9	-19,1
Flexkommunal	44	65	49	53	50	-15	-23,6
Flexpatient	159	168	153	161	154	-14	-8,5
Flexvariabel i alt	339	377	345	349	340	-38	-10,1
Flexrute	221	264	246	240	236	-28	-10,7
Flextrafik i alt	560	641	591	590	575	-66	-10,3

Anm.: Forskellen imellem tabel 1's forbrugsafhængige betaling til Flextrafik og tabel 2's tilskudsbehov skyldes at der sker en efterregulering vedrørende administrationsudgifterne pr. passager.

Likviditet

Det er en målsætning i Movias likviditetspolitik, at 365-dages gennemsnitslikviditet udgør 150 mio. kr. I de første otte måneder af 2017 udgjorde gennemsnitslikviditeten 146 mio. kr.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

1. Produktivits- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet