

04 Godkendelse af Estimat 1 for 2018

Indstilling:

Administrationen indstiller, at Estimat 1 for 2018 godkendes som gældende forventning til Movias regnskab 2018.

Sagsfremstilling:

Movia udarbejder tre årlige økonomiestimater, som viser kommunernes og regionernes budgetterede og løbende tilskudsbetalinger til Movia i 2018 samt de tendenser i Movias økonomi, der kan få betydning for resultatet for 2018. Forskellen mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2018 efterreguleres i 2020. Estimat 1 forelægges for bestyrelsen på bestyrelsesmødet i maj, mens estimat 2 forelægges sammen med 1. behandlingen af budgettet for det kommende år i juni. På bestyrelsesmødet i oktober forelægges estimat 3 som sidste økonomiopfølgning, inden årsregnskabet forelægges til godkendelse i februar 2019.

Estimat 1 - herefter E1/2018 - viser, at de løbende betalinger fra kommuner og regioner er reduceret 0,6 pct. i forhold til budget 2018. Forventning om højere passagerindtægter og lavere udgifter til operatører betyder, at årets samlede tilskudsbehov vurderes at ende 2,2 pct. lavere end budgetteret for 2018.

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

Kommuner og regioners forventede betaling til Movia i 2018

Der er i 2018 budgetteret med en samlet betaling fra kommuner og regioner til Movia på 2.787 mio. kr. Den forventede betaling i 2018 opgjort ved E1/2018 udgør 2.771 mio. kr., svarende til en reduktion på 17 mio. kr. eller -0,6 pct. i forhold til budget. Den forventede samlede reduktion i betalingerne i forhold til budget 2018 skyldes:

- Betalingen til flextrafik falder med 17 mio. kr. båret af faldende efterspørgsel på flexpatient og flexrute. Samtidig ses en lille stigning i efterspørgslen efter flextur, og enkelte kommuner er ved at se på forbrugsbegrænsende tiltag. Fx har to af kommunerne – Frederikssund og Halsnæs - hvor der opleves stigninger, besluttet at indføre højere takst for at benytte ordningen.
- À conto betalingerne i 2018 er efter aftale med kommuner og regioner øget med samlet 0,6 mio. kr. (0,02 pct.) i forhold til budget 2018. Ændringerne i a conto betalingerne skyldes ændret driftsomfang i forhold til det budgetterede.

Tabel 1. Kommuner/regioners betaling til Movia i 2018. Mio. kr.

	R2017	B2018	E1/2018	Forskel	
				B2018-E1/2018	Pct.
A conto fakturering a)	-2.300	-2.294	-2.295	-0,6	0,02
Forbrugsafhængig fakturering: Flextrafik	-578	-601	-584	17	-2,9
Forbrugsafhængig fakturering: Anlæg Bane	0	0	0	0	
Fakturering efterregulering, tidligere år b)	-67	108	108	0	0,0
Årets kommune/regions fakturering/betaling	-2.945	-2.787	-2.771	17	-0,6

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

- a. Ændringer i a conto fakturering og ekstraordinære poster sker kun efter aftale med berørt kommune/region.
b. Tidligere års efterregulering sker altid med to regnskabsårs forskydning. De 108 mio. kr., der blev afregnet i januar 2018, er således efterregulering i henhold til regnskab 2016.

Tendenser i Movias økonomi i 2018 med betydning for kommuners og regioners betaling i 2020

Udviklingen i Movias indtægter og udgifter i 2018 viser en reduktion i det samlede tilskudsbehov på 63,7 mio. kr. Da kommuner og regioners betaling til Movia i 2018 er reduceret med 17 mio. kr., jf. tabel 1, udløser det lavere tilskudsbehov en forventet tilbagebetaling (efterregulering) til kommuner og regioner på 47 mio. kr. svarende til 1,6 pct.

Nedenfor beskrives den forventede udvikling i Movias indtægter og udgifter i 2018, jf. tekstboks 1 for nærmere beskrivelse af datagrundlaget.

Tekstboks 1: Data til estimat 1 2018

Indtægter bus og bane: Forventningerne til indtægter er baseret på realiserede indtægter i 2017, fratrukket reguleringer kun vedrørende 2017 og tillagt ny viden om 2018, f.eks. øgede indtægter på grund af ophævelsen af dobbeltfaktormodellen, jf. bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

De forventede passagertal er baseret på tællinger frem til og med januar 2018 tillagt kendte effekter af eventuelle linjeændringer.

Udgifter bus og bane: Movia anvender Nationalbankens prognoser for de prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne. I estimat 1/2018 anvendes prognosen fra marts 2018.

Det forventede antal køreplantimer pr. linje er i estimat 1/2018 baseret på køreplanerne for 2018, mens det i budget 2018 var baseret på køreplanerne for 2017 tillagt effekten af bestilte linjeændringer.

Udgifter til øvrige operatørudgifter er baseret på bogføringer frem til marts 2018 samt forventningerne til forbruget i hele 2018.

Andre driftsudgifter: For andre driftsudgifter forudsættes udgifterne svarende til budgetrammen i budget 2018.

Flextrafik:

Den forventede udvikling i passagertallet er baseret på udviklingstendensen i den realiserede udvikling i passagertal til og med februar 2018. De forventede omkostninger er baseret på en forventning om uændrede omkostninger pr. passager.

Indtægter – Bus og Bane

Indtægterne til bus og bane forventes samlet set at blive 25 mio. kr. (1,3 pct.) højere i forhold til budget 2018. Indtægtsstigningen er sammensat af en højere indtægt pr. passager (0,2 kr.), mens en reduktion i passagertallet på 2,5 mio. passagerer (1,2) pct. trækker indtægterne ned i forhold til budget 2018.

Hovedårsagerne til reduktionen i passagertallet er, at linje 5C har 1,7 mio. færre passagerer end forventet. De lavere passagertal er indregnet fra trafikbestillingsgrundlag 2019. Derudover forventes lokalbanerne i Region Hovedstaden at have 0,5 mio. færre passagerer. Ba-

nerne korresponderer med S-banen og Kystbanen, som ifølge DSB har haft passagertilbagegang i 2017 på grund af sporarbejder og nyt signalsystem til S-banen, som vurderes at kunne forklare passagertilbagegangen i første del af 2018 også. Passagerfaldet har været aftagende i de første måneder af 2018, men udgør stadig et fald sammenlignet med samme periode i 2017.

Den højere indtægt pr. passager skyldes hovedsageligt ophævelsen af dobbeltfaktormodelen, som øger indtægterne med 27 mio. kr., jf. bekendtgørelse, der offentliggøres 15. maj 2018.

Udgifter – Bus og Bane

Movias udgifter til bus, bane og fællesudgifter forventes samlet set at falde med 23 mio. kr. (0,5 pct.) i forhold til budget 2018. Hovedårsagerne til de lavere udgifter er:

- Opdaterede indeks til operatørafregningen giver et udgiftsfald på 60 mio. kr. (1,8 pct.) Udviklingen er hovedsageligt drevet af en forventning om lavere dieselpriser og lavere løn i forhold til tidligere prognoser fra Nationalbanken.
- Der er 24.000 (0,5 pct.) flere timer end forudsat i budget 2018, hvilket øger udgifterne med 12 mio. kr. Hovedårsagen til stigningen er øget drift i Københavns Kommune pga. omfattende vejarbejde og øget køretid på linje 5C. Hertil har Køge Kommune bestilt øget drift.
- Udgifterne til bod og bonus til operatørerne i forbindelse med kvalitetsmålinger er 4 mio. kr. højere end budgetteret. Som bestyrelsen blev orienteret om på møderne i december 2017 og februar 2018, er årsagen til stigningen, at en ny leverandør af passagertilfreds-hedsmålinger overtog opgaven i juli 2017 og havde opstartsvanskeligheder, som medførte lavere kvalitet i dataindsamlingen. De afledte negative konsekvenser for operatørerne blev håndteret i en forhandlet kompensationsmodel, således at operatørerne ikke blev negativt berørt af leverandørskiftet.
- De forventede udgifter til ekstrakørsel er 4 mio. kr. lavere end budgetteret. Den forventede ekstrakørsel estimeres ud fra de realiserede udgifter til ekstrakørsel. Ekstrakørsel, er buskørsel, som ikke køres i de almindelige buskontrakter, men udføres i ekstrakørselskontrakter eller efter aftale med operatører pga. opstået behov for øget drift – typisk kapacitetsproblemer på enkeltafgange. Ekstrakørsel kan både være planlagt og lagt i faste ekstrakørselskontrakter, men kan også have mere ad hoc karakter, hvis det er et pludselig opstået behov f.eks. på grund af mange passagerer på specifikke afgange.
- Udgifter til implementering af operatørdrevet realtid (countdown mv.) i busserne øges med 30 mio. kr. i forhold til budget 2018. Den primære forklaring er, at hovedparten af

udgifterne tidligere forventedes realiseret i 2017, men nu forventes realiseret i 2018, herunder er projektet opskrevet med 8 mio. kr. i budget 2018. Den samlede udgift til investering og drift forventes i perioden 2017-2027 at være 75 mio. kr. hvilket er i overensstemmelse med bestyrelsens godkendelse af projektet 21. april 2016. Der forventes effektiviseringsgevinster på i alt 112 mio. kr. i perioden, hvilket svarer til en intern forrentning af investeringen på 9 pct.

Flextrafik

Flextrafik afregnes i løbet af året i forhold til det konkrete løbende forbrug. Det fremgår af tabel 2 nedenfor, at tilskudsbehovet forventes at blive 16 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skyldes hovedsageligt, at der i budget 2018 var budgetteret med en stigning i kommunernes/regionernes efterspørgsel på Flexrute og Flexpatient baseret på den historiske udvikling og forventninger til kommunernes bestillinger af Flexrute. Disse stigninger forventes nu ikke realiseret.

Stigningen i kørsler under Flexhandicap (den lovpligtige befordringsordning for svært bevægelseshandicappede personer) forventes at fortsætte i 2018 som følge af et stigende antal medlemmer i handicapordningen, som vurderes at være båret af en generel stigning i antallet af ældre i Danmark og øget mobilitet blandt dem, der er visiteret til handicap-ordningen. Udgiftsniveauet forventes som konsekvens heraf at være 2,9 pct. højere end budgetteret, hvilket svarer til en stigning på 6 pct. i forhold til 2017. Fra 1. juli 2018 kan blinde og svagtsynede benytte Flexhandicap. Der forventes i resten af 2018 en begrænset stigning i passager-tallet som følge af lovændringen. Stigningen er ikke indregnet i estimatet, da loven ikke var vedtaget på tidspunktet for udarbejdelsen af dette estimat. Virkningerne af lovændringen indarbejdes i Estimat 2018.2. Kommunerne vil få udgiften kompenseret via DUT.

Udgiftsudviklingen på flextur i 2018 i forhold til 2017 forventes at udgøre 3 mio. kr., svarende til en stigning på 8,1 pct. To af kommunerne – Frederikssund og Halsnæs - hvor der opleves stigninger, har besluttet at indføre den højere grundtakst på 36 kr. inklusiv 10 km kørsel fra 1. juni 2018 for at begrænse efterspørgslen.

Tabel 2. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2018. mio. kr.

	R2017	B2018	E1/2018	Forskel	
				B2018-E1/2018	Pct.
Flexhandicap	99	102	105	3	2,9
Flextur	40	40	44	3	8,1
Flexkommunal	51	57	56	-1	-1,0
Flexpatient	153	164	152	-12	-7,0
Flexvariabel i alt	342	363	358	-6	-1,6
Flexrute	229	238	227	-10	-4,4
Flextrafik i alt	572	601	585	-16	-2,7

Anm.: Forskellen imellem den forbrugsafhængige betaling til Flextrafik og tabel 2's tilskudsbehovet er, at i Tabel 1 er opregnet kommunernes betalinger i 2018, mens det i tabel 2 er udviklingen i tilskudsbehovet, der vises. Da administrationsbetalingerne til flextrafik betales efter budget, og en eventuel afvigelse fra budget først afregnes i efterreguleringen i henhold til årets regnskab, kan der være forskel på forventede betalinger og forventet tilskudsbehov.

Likviditet

Det er en målsætning i Movias likviditetspolitik, at 365-dages gennemsnitslikviditeten udgør 150 mio. kr. Ultimo marts 2018 udgjorde 365-dages gennemsnitslikviditeten 224 mio. kr. Gennemsnitslikviditeten forventes at falde i løbet af 2018 til 150-200 mio. kr. ved udgangen af 2018.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Estimat 1 2018 offentliggøres på Movias hjemmeside, ligesom kommuner og regioner kan finde kommune/regionsspecifikke opgørelser af estimatet. Herudover kontakter Movia kommuner og regioner ved større ændringer i økonomien.

Bilag:

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

04.1 Produktivitets- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet

I Trafikplan 2016 blev det besluttet, at Movia skal følge op på antal passager pr. bustime og tilskud pr. passager. Tabel 1 viser passager pr. bustime inden for og uden for det strategiske net i henholdsvis budget 2018 og Estimat 1 2018.

Tabel 1. Passagerer pr. bustime

Passagerer/bustime	Strategisk busnet	Strategisk busnet	Øvrige busnet	Øvrige busnet
	B2018	E1/2018	B2018	E1/2018
Kommuner og region i Region Hovedstaden	72	71	38	38
Regionale busser	54	54	35	35
Central	86	83	44	44
Omegn	81	80	40	39
København Nord (KKN)	75	75	36	36
Nord	53	49	28	27
Kommuner og region i Region Sjælland	30	30	19	18
Regionale busser	26	25	17	15
Øst	43	43	21	21
Vest	32	31	19	19
Syd	27	27	16	15

Anm.: Tabellens tal er budget 2018's og Estimat 1 2018's tal. Trafikplan 2016's nøgletal var baseret på estimat 2 i 2016.

- Regionalt finansierede buslinjer i Region Hovedstaden.
- Københavns, Frederiksberg Kommuner.
- Albertslund, Brøndby, Dragør, Glostrup, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk Kommuner.
- Ballerup, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Egedal, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Furesø Kommuner.
- Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Halsnæs, Gribskov, Helsingør Hillerød og Hørsholm Kommuner.
- Regionalt finansierede buslinjer i Region Sjælland.
- Lejre, Greve, Køge, Roskilde, Solrød og Stevns Kommuner.
- Kalundborg, Sorø, Odsherred, Slagelse, Holbæk og Ringsted Kommuner
- Næstved, Faxe, Lolland, Vordingborg og Guldborgsund Kommuner.

Det fremgår af tabel 1, at antal passagerer pr. bustime generelt set er på niveau med det budgetterede antal.

I kommunegrupperne 'central' og 'nord' i Region Hovedstaden er der dog et fald i antal passagerer pr. time i det strategiske net. Hovedårsagerne til reduktionen i passagerer pr. time i centalkommunerne er øget drift i Københavns Kommune pga. omfattende vejarbejde samt

øget køretid på særligt linje 5C, men også passagertallet på linje 5C ligger under budget. I kommunegruppe Nord er hovedårsagen primært lavere passagertal på bylinjerne i Hillerød og Helsingør.

Tabel 2 viser tilskud pr. passager uden for og inden for det strategiske net i budget 2018 og Estimat 1 2018.

Tabel 2. Tilskud pr. passager. Kr.

	Strategisk busnet B2018	Strategisk busnet E1/2018	Øvrige busnet B2018	Øvrige busnet E1/2018
Kommuner og region i Region Hovedstaden	3	3	13	13
Regionale busser	6	5	14	14
Central	2	2	11	11
Omegn	2	2	11	11
København Nord (KKN)	4	4	13	13
Nord	9	9	20	21
Kommuner og region i Region Sjælland	13	13	31	31
Regionale busser	16	15	27	30
Øst	10	10	26	26
Vest	11	11	29	30
Syd	12	13	41	41

Anm.: Tabellens tal er budget 2018's og Estimat 1 2018's tal. Trafikplan 2016's nøgletal var baseret på estimat 2 i 2016. Inddelingen af kommunegrupperne fremgår under forrige tabel.

Det fremgår af tabel 2, at tilskud pr. passager generelt er på niveau med det budgetterede. Den største niveauændring er på de regionale buslinjer i det øvrige busnet i Region Sjælland. Her stiger tilskud pr. passager, hvilket hovedsageligt skyldes lavere passagertal på 3 linjer i Faxe, Guldborgsund og Vordingborg.