

05 Godkendelse af Estimat 1 2019

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At bestyrelsen godkender estimat 1 for 2019 som gældende forventning til Movias regnskab 2019.
- At bestyrelsen godkender en ekstraordinær finansiering på 7 mio. kr. i 2019 med henblik på at holde kommuner og regioner økonomisk neutrale i forhold til en forventet mindre tilbagebetaling fra Rejsekort A/S til Movia på lån ydet til Rejsekort A/S. Udgiften finansieres inden for det eksisterende budget for andre driftsudgifter via fremrykkede besparelser.
- At bestyrelsen godkender, at udgiften til opkøb af aktier i Rejseplanen A/S på 1,2 mio. kr. finansieres via en udvidelse af de finansielle poster og dermed øget tilskud fra kommuner og regioner. Beløbet vil indgå i efterreguleringen for regnskab 2019.

Beslutning:

Resumé:

I estimat 1 for 2019 (E1/2019) er forventningerne til årets resultat et lidt højere tilskudsbehov end forudsat i budget 2019. Tilskudsbehovet forventes at stige ca. 2 pct. svarende til 64 mio. kr. De væsentligste ændringer i forhold til budget 2019 er forventede øgede udgifter til flextrafik, hvilket bl.a. skyldes højere priser som følge af nye kontrakter for variabel kørsel fra oktober 2018 og forventet prisstigning på kontrakter vedrørende garantivogne startende i oktober 2019. Der er desuden en mindre stigning i tilskudsbehovet til bus, som skyldes mere drift og et fald i antal passagerer.

Det lavere passagertal er i tråd med udviklingen fra regnskab 2018 med færre passagerer og deraf færre indtægter. Modsat forventes der nu to ekstra måneder i forhold til budgetteret for 2019 med drift i det eksisterende busnet på grund af udskydelsen af Metro Cityringen. Da produktiviteten i det eksisterende busnet er højere end i Nyt Bynet, hæver dette passagertallet og dermed de forventede indtægter.

Sagsfremstilling:

Movia udarbejder årligt to økonomiestimater, som viser kommunernes og regionernes forventede betalinger til Movia i 2019, samt tendenser i Movias økonomi, der kan få betydning for resultatet for 2019. Forskellen mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2019 efterreguleres primo 2021. Den løbende opfølgning sikrer implementering af Movias økonomiske politik og understøtter således udmøntningen af forretningsplanen med krav til fortsat effektivisering, og at der sikres mest mulig mobilitet for de årlige kommunale og regionale tilskud.

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

Kommuner og regioners forventede betaling til Movia i 2019

Det fremgår af tabel 1 nedenfor, at der i 2019 er budgetteret med en samlet betaling fra kommuner og regioner til Movia på 2.741 mio. kr. Den forventede betaling i 2019 opgjort ved E1/2019 udgør 2.785 mio. kr. svarende til en stigning på 44 mio. kr. eller 2 pct. af budgettet.

Den forventede samlede stigning i betalingerne i forhold til budget 2019 skyldes:

- at betalingen til flextrafik forventes at stige med 42 mio. kr. Stigningen skyldes primært en stigning i operatørpriserne på ca. 10 pct. i kontrakterne for variabel kørsel, der trådte i kraft oktober 2018, og en forventet prisstigning på 14 pct. fra udbud af garantivogne, der træder i kraft i oktober 2019.
- At á conto betalingerne i 2019 er efter aftale med kommuner og regioner øget med 2 mio. kr. (0,1 pct.) i forhold til budget 2019. Ændringerne i á conto betalingerne skyldes ændret driftsomfang i forhold til det budgetterede f.eks. flere timer eller indførsel af biodiesel.

Tabel 1. Kommuner/regioners betaling til Movia i 2019. Mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	B2019 - E1/2019	
				Δ	Pct.
A conto fakturering a)	-2.294	-2.238	-2.240	-2	0,1
Forbrugsafhængig fakturering: Flextrafik b)	-622	-629	-671	-42	6,7
Forbrugsafhængig fakturering: Anlæg Bane	-1	0	0	0	
Fakturering efterregulering, tidligere år c)	108	126	126	0	0,0
Årets kommune/regions fakturering/betaling	-2.808	-2.741	-2.785	-44	1,6

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

a. Ændringer i á conto fakturering og ekstraordinære poster sker kun efter aftale med berørt kommune/region.

b. Faktureringen af flextrafik er i E1/2019 udregnet som det forventede forbrug af flextrafik, plus den budgetterede administrationsudgift pr. flexpassager ganget med antal passagerer. Det giver en forventning om en stigning i betalingerne på 42 mio. kr. I tabel 2, 4 og 6 er det også det forventede forbrug af flextrafik, men plus de forventede administrationsudgifter pr. flexpassager ganget med forventet passagertal, hvilket giver en forventet stigning i tilskudsbehovet på 43 mio. kr.

c. 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.

Udvikling i Movias tilskudsbehov i 2019 med betydning for efterregulering i 2021

Udviklingen i Movias økonomi i 2019 viser en forventet stigning i det samlede tilskudsbehov på 64 mio. kr.

Da kommuner og regioners betaling til Movia i 2019 øges med 44 mio. kr., jf. tabel 2, udløser det højere tilskudsbehov en forventet efterbetaling fra kommuner og regioner (efterregulering) på 20 mio. kr. svarende til 0,7 pct. Efterreguleringen for 2019 sker i januar 2021.

Hovedårsagen til det øgede tilskudsbehov er øgede udgifter til flextrafik, idet operatørudgifterne i kontrakter fra oktober 2018 er højere, samt at tilskudsbehovet til busdrift er højere end budgetteret, hvilket primært skyldes faldende passagertal. Udviklingen gennemgås nærmere i de følgende afsnit.

Tabel 2. Budgetoversigt. Mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	B2019 - E1/2019	
				Δ	Pct.
Bus	1.562	1.548	1.575	27	1,8
Bane	323	325	320	-6	-1,7
Fællesudgifter, bus og bane	351	365	364	-1	-0,2
Flextrafik*	629	629	672	43	6,8
Tilskudsbehov i alt	2.865	2.867	2.931	64	2,2
Forventet fakturering	-2.917	-2.867	-2.911	-44	1,5
Forventet efterregulering	-52	0	20	20	

Anm: Faktureringen af flextrafik (tabel 1) er i E1/2019 udregnet som det forventede forbrug af flextrafik, plus den *budgetterede* administrationsudgift pr. flexpassager ganget med antal passagerer. Det giver en forventning om en stigning i *betalingerne* på 42 mio. kr. I tabel 2, 4 og 6 er det også det forventede forbrug af flextrafik, men plus de *forventede* administrationsudgifter pr. flexpassager ganget med forventet passagertal, hvilket giver en forventet stigning i *tilskudsbehovet* på 43 mio. kr.

Nedenfor beskrives den forventede udvikling i Movias indtægter og udgifter i 2019, herunder usikkerheder og datagrundlaget.

Tabel 3 viser Movias budgetoversigt opdelt på bus, bane og fællesudgifter.

Tabel 3. Budgetoversigt. Mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	B2019 - E1/2019	
				Δ	Pct.
Bus					
Indtægter	-1.759	-1.741	-1.732	9	-0,5
Operatørudgifter	3.117	3.087	3.106	18	0,6
Andre driftsudgifter	204	202	202	0	0,0
Bus i alt	1.562	1.548	1.575	27	1,8
Bane					
Indtægter	-180	-175	-181	-6	3,3
Udgifter til togdrift	493	492	492	0	0,0
Andre driftsudgifter	9	8	8		
Anlæg	1	0	0	0	
Lokalbane i alt	323	325	320	-6	-1,7
Fællesudgifter, bus og bane					
Andre driftsudgifter	289	319	319	0	0,0
Ekstraordinære effektiviseringer på andre driftsudgifter	0	0	-7	-7	
Pensioner	24	25	25	0	1,3
Finansielle poster	38	22	28	6	27,0
Fællesudgifter i alt	351	365	364	-1	-0,2

Tilskudsbehov til bus

Det fremgår af tabel 3, at tilskudsbehovet til bus er 27 mio. kr. højere end forudsat i budget 2019 svarende til 1,8 pct. Udviklingen er sammensat af, at indtægterne er 9 mio. kr. lavere svarende til en afvigelse på 0,5 pct., mens operatørudgifterne er 18 mio. kr. højere svarende til en afvigelse på 0,6 pct.

Hovedårsagen til udgiftsstigningen på 18 mio. kr. er udskydelsen af startdatoen for Nyt Bynet, da der køres med eksisterende net i 2 måneder mere end budgetteret. Der er derfor 0,8 pct. flere timer i estimatet. Modsat trækker forventningen til de prisindeks, som regulerer kontraktbetalingerne udgiften ned med 0,4 pct.

Udskydelse af startdatoen for Nyt Bynet har samtidig en positiv effekt på passagerforventningen, da det eksisterende busnet fortsætter to måneder mere end budgetteret. De linjer i det eksisterende busnet, som nu forudsættes at køre 2 måneder mere, er blandt Movias mest produktive buslinjer, hvad angår passagerer pr. time. Når Metro Cityringen efter åbningen kører på de passagertunge strækninger, vil produktiviteten for busdriften derfor være lavere end før åbningen.

På baggrund af realiserede tællinger, som er lavere end forventet ved udarbejdelsen af budget 2019, forventes imidlertid, at passagertallet bliver 0,3 pct. lavere end budgetteret.

Herudover er indtægten pr. passager reduceret 0,2 pct., bl.a. fordi indtægter fra kontrolafgifter i forhold til de budgetterede indtægter for 2019 forventes at blive 7,7 mio. kr. lavere på grund af periodeforskydning i de kontrolafgifter, som inddrives via Gældsstyrelsen. Der er fortsat stor usikkerhed omkring Gældsstyrelsens inddrivelsesproces og den efterfølgende tilbagebetaling på oversendte fordringer, efter at Movia i efteråret 2018 kunne begynde at oversende fordringer til inddrivelse hos Gældsstyrel-

sen. Administrationen vil frem mod bestyrelsesbehandlingen af estimat 2 i november 2019 analysere de oversendte fordringer og tilbagebetalinger via Gældsstyrelsen, når data fra 1. halvår 2019 er tilgængelige, hvorefter et konsolideret skøn kan indgå i estimat 2 for 2019. Estimeringen af indtægter fra kontrolafgifter er sket på samme vis som for regnskabet for 2018, jf. bestyrelsessagen af 31. oktober 2018 om afskrivning af kontrolafgifter.

Periodeforskydningen forventes ikke at have effekt fra 2020 og frem, men den fremtidige inddrivelseskapacitet hos Gældsstyrelsen kan influere på tilbagebetalingen til Movia.

Udvikling i tilskudsbehovet fra kommuner og regioner

Estimatet for Movias behov for tilskud fra de enkelte kommuner og regioner giver et højere tilskudsbehov fra 27 kommuner og begge regioner, mens tilskudsbehovet fra 8 kommuner forventes lavere end budgetteret.

Særligt købstæderne i det tidligere Takstområde Hovedstaden er blandt de kommuner, hvor Movias tilskudsbehov stiger, da der her er lavere indtægt pr. passager på bybuslinjerne. Reduktionen i indtægt pr. passager sker på baggrund af rejsehjemmelundersøgelse 2 for 2018 og rejsehjemmelundersøgelse 1 for 2019, som viser, at passagererne på bybuslinjer i købstæderne i forhold til de øvrige linjer benytter billigere rejsehjemmel og bruger færre kontantbilletter.

Hertil er der færre indtægter på linjerne i det tidligere Takstområde Vest. Det skyldes færre indtægter fra indtægtsdelingen med DSB på baggrund af opgørelsen af 2018, som er kommet i foråret 2019. Dette rammer hårdere i 2019, da der også kommer en efterregulering for lavere indtægter fra 2018 foruden en 2019-regulering. Administrationen har orienteret forvaltningerne i de kommuner, som har mere end 5 pct. ændring i tilskudsbehov.

Hertil kan det nævnes, at Region Sjælland har bestilt reduktioner på en række buslinjer. Fra sommeren 2019 nedlægges to regionale linjer, mens betjeningen på to andre linjer reduceres. Fra januar 2020 overtager kommunerne finansieringen helt eller delvist for yderligere 9 linjer, hvoraf 5 er natbuslinjer. Administrationen vurderer, at det kan føre til, at flere kommuner med øget tilskudsbehov på grund af overtagelse af regionale linjer vil overveje at tilpasse deres trafikbestilling til 2020 og frem.

Tilskudsbehov bane

I E1/2019 forventes tilskudsbehovet til banerne at falde med 6 mio. kr. svarende til 1,7 pct. i forhold til budget 2019. Faldet skyldes, at indtægterne stiger 6 mio. kr. (3,3 pct.), hvoraf halvdelen skyldes flere passagerer, og den anden halvdel skyldes, at indtægten pr. passager stiger. Udgiftssiden er meget stabil og ligger på niveau med forventningerne i budget 2019.

Tilskudsbehov fællesudgifter, bus og bane

Der forventes et mindre-forbrug på 'Andre driftsudgifter' på 7 mio. kr. i forhold til budget 2019. Mindre-forbruget forventes opnået ved at fremrykke effektiviseringstiltag, herunder afskaffelse af mersalgsp provision, jf. at engangsudgifter som følge af ny feriepengelovgivning tidligere blev vurderet delvist at kunne finansieres indenfor det eksisterende budget for 2019.

Finansielle poster

De finansielle poster øges med 6 mio. kr. ift. budget. Årsagerne er en merindtægt på 3 mio. kr. fra rykkergebyrer på kontrolafgifter, en mindre-indtægt på rejsekortlån på 7 mio. kr., justering af ydelser på rejsekortlån på 1 mio. kr. samt køb af aktier i Rejseplanen A/S for 1,2 mio. kr. De enkelte elementer gennemgås nedenfor.

Billetkontrollørkorpset blev i 2018 udvidet pga. indførelse af frit flow i A-busserne i forbindelse med Nyt Bynet. Udvidelsen af billetkontrollører giver øgede indtægter fra gebyrer på kontrolafgifter. I 2019 er helårseffekten estimeret til at være 3 mio. kr. mere i indtægt fra gebyrer på kontrolafgifter ift. budget.

Rejsekort A/S har på baggrund af en opdateret likviditetsprognose vurderet, at den budgetterede tilbagebetaling af ejernes ansvarlige lånekapital må reduceres ift. forventningen i budget 2019. Årsagen er en teknisk korrektion af momssats, samt at Rejsekort A/S i 2019 har øgede udgifter til fusionen med Rejseplanen A/S. Movias udgifter til Rejsekort A/S bliver ikke påvirket af dette i 2019, idet abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S er fastsat for hele 2019 og ikke ændres i løbet af budgetåret. I stedet påvirkes regnskabsresultatet i Rejsekort A/S. Rejsekorts likviditetsprognose er yderligere opdateret med nyt skøn for afregning af indtægter. Konsekvensen for Movia er, at Rejsekortselskabet kommer til at betale 7 mio. kr. mindre af på det ansvarlige lån i 2019. Denne indtægt vil komme på et senere tidspunkt, når der er likviditet til dette i Rejsekort A/S. Det forventes som oprindeligt forudsat, at ansvarlige lån er fuldt ud tilbagebetalt i 2025, men dette forudsætter, at Rejsekort A/S overholder budgetforudsætningerne.

De finansielle poster påvirkes yderligere af en justering af Movias ydelser på rejsekortlån i Kommunekredit på 1 mio. kr. på baggrund af en opdateret beregning af renteudgifter mv.

Pr. 1. juli 2019 fusioneres Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S. Ejer kredsen bag de to selskaber er den samme, men ejerandelene er forskellige. Movia skal for at opnå samme ejerandel i begge selskaber opkøbe aktier i Rejseplanen A/S for 1,2 mio. kr. fra de øvrige parter. Udgiften til aktiekøbet øger de finansielle poster. De finansielle poster er ikke omfattet af den økonomiske politik. Beløbet indgår som en merudgift i efterreguleringen for regnskab 2019.

Tilskudsbehov for Flextrafik

Flextrafik afregnes i løbet af året i forhold til det konkrete løbende forbrug. Det fremgår af tabel 4 nedenfor, at tilskudsbehovet forventes at blive 43 mio. kr. højere end budget 2019. Stigningen skyldes hovedsageligt en regulering af operatørpriserne fra udbuddet af variabel kørsel, der trådte i kraft i oktober 2018. Det er administrationens vurdering, at prisreguleringen primært kan henføres til Movias nye krav om overholdelse af overenskomster. Der forventes af samme årsag yderligere prisregulering i oktober 2019, når de nuværende kontrakter på "garantivogne" fornyes ved udløb af den 4-årige kontraktperiode.

Tabel 4. Budgetoversigt flextrafik. mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	B2019 - E1/2019	
				Δ	Pct.
Flextrafik					
Indtægter	-44	-57	-54	3	-4,7
Operatørudgifter	601	614	654	40	6,6
Andre driftsudgifter	73	72	72	0	0,0
Flextrafik i alt*	629	629	672	43	6,8

Anm: Faktureringen af flextrafik (tabel 1) er i E1/2019 udregnet som det forventede forbrug af flextrafik, plus den *budgetterede* administrationsudgift pr. flexpassager ganget med antal passagerer. Det giver en forventning om en stigning i *betalingerne* på 42 mio. kr. I tabel 2, 4 og 6 er det også det forventede forbrug af flextrafik, men plus de *forventede* administrationsudgifter pr. flexpassager ganget med forventet passagertal, hvilket giver en forventet stigning i *tilskudsbehovet* på 43 mio. kr.

Indtægterne forventes reduceret med 4,7 pct. trods en samlet passagerstigning på 1 pct. Der er kun indtægter fra kunder på ordningerne flextur og flexhandicap. Baggrunden er, at en budgetteret tilgang af nye kunder primært på flexhandicap ikke går så hurtigt som forudsat i budgettet for 2019.

Tabel 5. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2019. mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	B2019 - E1/2019	
				Δ	Pct.
Flexhandicap	123	131	137	5	3,9
Flextur	46	45	55	10	23,2
Flexkommunal	59	57	69	12	20,4
Flexpatient	169	157	174	17	11,1
Flexvariabel i alt	397	390	434	44	11,4
Flexrute	232	239	238	-1	-0,6
Flextrafik i alt*	629	629	672	43	6,8

Anm: Faktureringen af flextrafik (tabel 1) er udregnet som det forventede forbrug af flextrafik, plus den *budgetterede* administrationsudgift pr. flexpassager ganget med antal passagerer. Det giver en forventning om en stigning i *betalingerne* på 42 mio. kr. I tabel 2, 4 og 6 er det også det forventede forbrug af flextrafik, men plus de *forventede* administrationsudgifter pr. flexpassager ganget med forventet passagertal, hvilket giver en forventet stigning i *tilskudsbehovet* på 43 mio. kr.

Udgifter til flexhandicap forventes at stige med 5 mio. kr. svarende til 3,9 pct. i forhold til budget 2019. De samlede udgifter til flexhandicap stiger mindre end gennemsnittet på 6,8 pct., da der forventes færre passagerer end budgetteret.

Udgifterne til flextur, flexkommunal og flexpatient forventes at stige pga. den ovenfor beskrevne prisregulering i oktober 2018 samt forventet prisregulering i oktober 2019.

Udgifterne til flexpatient forventes yderligere øget pga. længere ture som følge af centraliseringen af hospitalsspecialerne i Region Sjælland.

Udgifter til flexrute forventes på niveau med det budgetterede (fald på 0,6 pct.). Udgifter til flexrute påvirkes ikke af kontraktreguleringerne på de øvrige ordninger.

Likviditet

Det er en målsætning i Movias likviditetspolitik, at 365-dages gennemsnitslikviditeten udgør 150 mio. kr. Ultimo april 2019 udgjorde 365-dages gennemsnitslikviditeten 135 mio. kr. Gennemsnitslikviditeten forventes at falde frem mod udgangen af 2019, og likviditeten vil dermed være under målsætningen på 150 mio. kr. Der forventes dog tilstrækkelig likviditet til at håndtere de daglige udsving, og Movias likviditet er samtidig sikret med en kassekredit på 300 mio. kr. Administrationen følger udviklingen nøje.

Usikkerheder i E1/2019

Bus, Nyt Bynet

I E1/2019 er usikkerheden større end normalt pga. de omfattende ændringer i forbindelse med indførelsen af Nyt Bynet, som tilpasser busdriften til det nye metronet. I E1/2019 er det forudsat, at det tilpassede busnet idriftsættes medio oktober 2019. Denne dato er behæftet med usikkerhed, da den afhænger af åbningsdatoen for Metro Cityringen, som ikke kendes på tidspunktet for udarbejdelsen af E1/2019. Ud over åbningsdatoen er der øget usikkerhed i forhold til især passager- og indtægtsstrømme i forbindelse med det nye busnet.

Letbanen og håndtering af busdrift i Ring-3 korridoren

I forbindelse med anlægget af letbanen har Movia udarbejdet forslag til håndtering af busdriften i Ring 3-korridoren for de relevante kommuner og Region Hovedstaden. Det er usikkert, hvor og hvordan busdriften påvirkes. Der er lavet konkrete aftaler med Region Hovedstaden omkring de forventede effekter for økonomien, og der er indarbejdet 8,5 mio. kr. årligt hertil i 2019 og frem. Ændringer herudover afregnes via a conto betalinger eller over efterreguleringen.

Fakstaboks 1: Data til Estimat 1, 2019

Indtægter bus og bane: Forventningerne til indtægter er baseret på realiserede indtægter til og med marts 2019 og tillagt viden om 2019, herunder forventningerne til ændringerne i passagerer og indtægter i forbindelse med Nyt Bynet, som tilpasser busdriften til Metro Cityringen.

De forventede passagertal er baseret på tællinger frem til og med april 2019 og tillagt kendte effekter af eventuelle linjeændringer.

Udgifter bus og bane: Movia anvender Nationalbankens prognoser for de prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne. I E1/2019 anvendes prognosen fra marts 2019.

Det forventede antal køreplantimer pr. linje er i budgetforslaget baseret på køreplaner for 2019 og tillagt effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger.

Udgifter til øvrige operatørugifter er baseret på bogføringer frem til marts/april 2019 samt forventningerne til forbruget i hele 2019.

Flextrafik: Den forventede udvikling i passagertal og omkostninger er baseret på realiserede passagertal og omkostninger til og med marts 2019 kombineret med kendte og forventede reguleringer af operatørpriserne som følge af nye kontrakter.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

E1/2019 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. Produktivitets- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet.

Bilag:

05.1 Produktivits- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet

Ved udarbejdelsen af Trafikplan 2016 blev det besluttet at følge op på de to nøgletal "passagerer pr. bustime" og "tilskud pr. passager". I det strategiske busnet er der hovedsageligt fokus på høj udnyttelse af bustimerne, og der måles derfor på passagerer pr. bustime, mens det på linjer i det øvrige busnet, der løser en offentlig serviceopgave i bredere forstand, er tilskud pr. passager.

Tabel 1 viser passager pr. bustime inden for og uden for det strategiske net i henholdsvis budget 2019 og Estimat 1 2019. Det fremgår, at antal passagerer pr. bustime viser et mindre fald i forhold til det budgetterede antal.

Udviklingen er sammensat af to modsatrettede effekter. I tråd med udviklingen fra regnskab 2018 er der på grund af lavere realiserede passagertal en forventning om færre passagerer. Modsat forventes der nu to ekstra måneder i forhold til budgetteret for 2019 med drift i det eksisterende busnet på grund af udskydelsen af Metro Cityringen, og da produktiviteten i det eksisterende busnet er højere end i Nyt Bynet, hæver dette passagertallet. Passagerfaldet havde således været større, hvis der ikke samtidig var en forventning udskydelse af driftsstart for Metro Cityringen.

Største reduktion i passagerer pr. bustime fremkommer i det strategiske net i København Nord (KKN). Hovedårsagen er at linje 4A, som efter åbningen af Nyt Bynet er forlænget til Buddinge St. kører otte uger mindre i København Nord (KKN) på grund af udsættelsen af åbningsdatoen for Nyt Bynet.

Tabel 1. Passagerer pr. bustime

	Strategisk busnet B2019	Strategisk busnet E1/2019	Øvrige busnet B2019	Øvrige busnet E1/2019
Kommuner og region i Region Hovedstaden	68	67	38	38
Regionale busser ^{a)}	53	52	41	42
Central ^{b)}	80	79	43	44
Omegn ^{c)}	74	75	41	39
København Nord (KKN) ^{d)}	75	71	37	35
Nord ^{e)}	49	47	27	27
Kommuner og region i Region Sjælland	30	30	18	18
Regionale busser ^{f)}	26	25	16	16
Øst ^{g)}	43	42	21	21
Vest ^{h)}	31	32	18	19
Syd ⁱ⁾	27	27	15	15

Anm.: Tabellens tal er budget 2019's og Estimat 1 2019'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 Stevn Kommuner.
- Kalundborg, Sorø, Odsherred, Slagelse, Holbæk og Ringsted Kommuner.
- Næstved, Faxe, Lolland, Vordingborg og Guldborgsund Kommuner.

Tabel 2 viser tilskud pr. passager uden for og inden for det strategiske net i budget 2019 og Estimat 1 2019.

Tabel 2. Tilskud pr. passager. Kr.

	Strategisk busnet	Strategisk busnet	Øvrige busnet	Øvrige busnet
	B2019	E1/2019	B2019	E1/2019
Kommuner og region i Region Hovedstaden	3	3	13	13
Regionale busser	5	6	10	10
Central	2	2	12	11
Omegn	3	3	10	11
København Nord (KKN)	4	4	13	14
Nord	9	10	21	21
Kommuner og region i Region Sjælland	12	13	31	32
Regionale busser	14	15	29	29
Øst	10	11	25	26
Vest	11	11	31	31
Syd	12	12	41	41

Anm.: Tabellens tal er budget 2019's og Estimat 1 2019'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, men med mindre stigninger i enkelte kommunegrupper. Stigningerne skyldes, at passagertallet på trods af mere drift som følge af udskydelsen af Metro Cityringens åbning er 0,3 pct. lavere end forudsat i budgettet.