

09 Godkendelse af Estimat 2 2019

Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At bestyrelsen godkender estimat 2 for 2019 som gældende forventning til Movias regnskab 2019.
- At bestyrelsen godkender, at omstillingspuljen forhøjes med 0,6 mio. kr. i 2019. Beløbet vedrører erstatning for ekspropriation for et mindre areal på Columbusvej.

Beslutning:

Resumé:

I estimat 2 for 2019 forventes årets resultat stort set svarende til det forventede i estimat 1. Den væsentligste ændring er, at de forventede indtægter fra kontrolafgifter er nedskrevet som følge af fortsat forsinkelse i Gældsstyrelsens inddrivelse af kontrolafgifter, samt at der forventes 0,2 pct. færre passagerer end i estimat 1. I modsat retning trækker et forventet mindreforbrug på andre driftsudgifter.

I forhold til budget 2019 forventes en stigning i tilskudsbehovet på 115 mio. kr. (4 pct.). Hovedårsagerne er, som beskrevet i estimat 1, vigende passagerindtægter for busdriften, samt at operatørudgifter for flextrafik er højere end det budgetterede.

Sagsfremstilling:

Movia udarbejder årligt to økonomiestimater, som viser kommunernes og regionernes forventede betalinger til Movia i året, samt det forventede årsresultat. Forskellen mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2019 efterreguleres primo 2021.

De løbende økonomiopfølgninger sikrer, at der er fokus på at udmønte Movias økonomiske politik med krav til fortsat effektivisering. Herigennem understøttes forretningsplanen, og der sikres mest mulig mobilitet for de årlige kommunale og regionale tilskud.

Kommuner og regioners forventede betaling til Movia i 2019

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 estimat 2 udgør 2.832 mio. kr. svarende til en stigning på 91 mio. kr. eller 3 pct. i forhold til budgettet for 2019. I forhold til estimat 1 er den forventede efterregulering 4 mio. kr. højere svarende til 0,1 pct.

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

- En forventet stigning i betalinger til flextrafik på 46 mio. kr., hvor det meste var forventet i estimat 1. Ændringen er 4 mio. kr. mere end forventet i estimat 1 og skyldes stigning i kontraktpriserne pga. nye krav i kontrakterne.
- At á conto betalingerne i 2019 efter aftale med kommuner og regioner er øget med 17 mio. kr. i forhold til budget 2019. Ændringerne skyldes ændret driftsomfang i forhold til det budgetterede, primært flere timer eller øgede udgifter til busdriften pga. anlæg af letbanen.
- Der budgetteres ikke med baneanlæg i Movias budgetter. Anlægsudgifter på 28 mio. kr. til baner besluttet af regionerne er en stigning i forhold til budgettet.

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 115 mio. kr., jf. nedenstående tabel 1.

Da kommuner og regioners betaling til Movia i 2019 øges med 91 mio. kr., jf. tabel 1, udløser det højere tilskudsbehov en forventet efterbetaling fra kommuner og regioner til Movia (efterregulering) på 24 mio. kr. svarende til 0,8 pct. Efterreguleringen for 2019 sker i januar 2021. For kommuner og regioner er den forventede efterregulering samlet set på niveau med det forventede i estimat 1, men der er enkelte kommuner med større udsving. Movia har været i dialog med Halsnæs og Vordingborg Kommuner, da deres tilskudsbehov stiger mere end 5 pct. i forhold til estimat 1 2019 - primært på grund af henholdsvis tilkøb af mere drift og lavere passagerindtægter.

Tilskudsbehovet til busdrift stiger, da indtægterne reduceres på grund af forventede færre passagerer og lavere indtægt pr. passager, samt lavere indtægter fra kontrolafgifter. Modsat trækker en positiv passagereffekt som følge af, at åbningen af Nyt Bynet er udskudt to måneder i forhold til budgettet. Samlet er indtægterne for bus reduceret 32 mio. kr. svarende til 1,8 pct. Herudover stiger operatørudgifterne til bus med 0,8 pct., da der pga. senere åbning af Nyt Bynet køres flere bustimer.

Tilskudsbehovet til flextrafik stiger, idet operatørudgifterne i kontrakter fra oktober 2018 er blevet højere end budgetteret.

Udviklingen gennemgås nærmere i bilag 1.

Tabel 1. Budgetoversigt. Mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	E2/2019	B2019 - E2/2019	
					Δ	%
Bus	1.562	1.548	1.575	1.600	52	3,3
Bane, ekskl. anlæg	323	325	320	324	-1	-0,3
Anlæg bane	1	0	0	28	28	
Fællesudgifter, bus og bane	351	365	364	353	-12	-3,3
Flextrafik	629	629	672	676	48	7,6
Tilskudsbehov i alt	2.865	2.867	2.931	2.982	115	4,0
Forventet fakturering	-2.917	-2.867	-2.911	-2.958	-91	3,2
Forventet efterregulering	-52	0	20	24	24	

Anm: Faktureringen af flextrafik er i E2/2019 udregnet som det forventede forbrug af flextrafik plus den *budgetterede* administrationsudgift pr. flexpassager ganget antal passagerer. Det giver en forventet stigning i *betalingerne* på 46 mio. kr. I tabel 1 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 48 mio. kr.

Erstatning for ekspropriation

Movia får en engangserstatning på netto 0,6 mio. kr. for ekspropriation af et mindre areal ved garageanlægget på Columbusvej i forbindelse med etableringen af letbanen i Ring 3. Det foreslås, at omstillingspuljen forhøjes med de 0,6 mio. kr. Administration vil fremlægge et oplæg til udmøntning til bestyrelsesmødet den 12. december 2019.

Likviditet

Det er en målsætning i Movias likviditetspolitik, at 365-dages gennemsnitslikviditeten udgør 150 mio. kr. Ultimo august 2019 var likviditeten ca. 120 mio. kr. Gennemsnitslikviditeten forventes at stige frem mod udgangen af 2019 til ca. 150 mio. kr. Fluktuationen i gennemsnitslikviditeten i 2019 skyldes primært et ændret betalingsflow fra indtægter fra DOT app.

Usikkerheder i estimat 2 2019

I estimat 2 for 2019 er usikkerheden større end normalt pga. de omfattende ændringer i forbindelse med indførelsen af Nyt Bynet, som tilpasser busdriften til det nye metronet. Der er særligt usikkerhed i forhold til især passager- og indtægtsstrømme i forbindelse med det nye busnet.

Movia har udarbejdet forslag til håndtering af busdriften i forbindelse med letbaneanlægsarbejdet for relevante kommuner og Region Hovedstaden. Det er usikkert, hvor og hvordan busdriften påvirkes. Der er indarbejdet 8,5 mio. kr. årligt til øget busdrift i forbindelse med letbaneanlægsarbejdet i 2019 og frem i budgettet for Region Hovedstaden.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Estimat 2 for 2019 offentliggøres på Movias hjemmeside, herunder kommune- og regionsspecifikke opgørelser af estimatet.

Bilag:

Bilag 1. Estimat 2 2019 - Gennemgang af udvikling i tilskudsbehov

Bilag 2. Produktivitets- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet.

Bilag 3. Prognosepræcision i årets sidste estimat i forhold til årets regnskab 2014-2018.

Bilag 09.1 Estimat 2 2019 - Gennemgang af udvikling i tilskudsbehov

I det følgende beskrives den forventede udvikling i Movias indtægter og udgifter i 2019.

Tabel 1 viser Movias budgetoversigt opdelt på bus, bane og fællesudgifter.

Tabel 1. Budgetoversigt. Mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	E2/2019	B2019 - E2/2019	
					Δ	%
Bus						
Indtægter	-1.759	-1.741	-1.732	-1.709	32	-1,8
Operatørudgifter	3.117	3.087	3.106	3.112	25	0,8
Andre driftsudgifter	204	202	202	197	-5	-2,4
Bus i alt	1.562	1.548	1.575	1.600	52	3,3
Bane						
Indtægter	-180	-175	-181	-178	-3	1,9
Udgifter til togdrift	493	492	492	494	2	0,5
Andre driftsudgifter	9	8	8	8		
Anlæg	1	0	0	28	28	
Lokalbane i alt	323	325	320	353	27	8,4
Fællesudgifter, bus og bane						
Andre driftsudgifter	289	319	312	300	-18	-5,7
Pensioner	24	25	25	25	0	1,3
Finansielle poster	38	22	28	28	6	27,0
Fællesudgifter i alt	351	365	364	353	-12	-3,3

Tilskudsbehov til bus

Det fremgår af tabel 1, at tilskudsbehovet til bus er 52 mio. kr. svarende til 3,3 pct. højere end forudsat i budget 2019. Udviklingen er sammensat af, at operatørudgifterne er 25 mio. kr. (0,8 pct.) højere, mens indtægterne er 32 mio. kr. svarende til 1,8 pct. lavere.

Hovedårsagen til stigningen i operatørudgifter på 25 mio. kr. er den senere start for Nyt Bynet. Der køres med det gamle busnet i 2 måneder mere end budgetteret, hvilket giver ca. 1 pct. flere timer. Hertil er der indarbejdet 8,5 mio. kr. i øgede udgifter til busdrift, da nogle ruter har længere køretid pga. anlæg af letbanen på Ring 3. Modsat nedjusteres forventningerne til de prisindeks, som regulerer kontraktbetalingerne.

Den senere start af Nyt Bynet har en positiv effekt på det forventede antal passagerer, da det eksisterende busnet fortsætter to måneder mere end budgetteret. De linjer, som nu kører 2 måneder mere, er

blandt Movias mest passagertunge, hvorfor udskydelsen giver flere passagerer. Omvendt er passagertallene generelt set lavere end forventet ved udarbejdelsen af budget 2019, og passagertallet forventes samlet set 0,4 pct. lavere end budgetteret.

Herudover er indtægten pr. passager reduceret 1,4 pct., bl.a. fordi indtægter fra kontrolafgifter forventes at blive 24 mio. kr. lavere end budgetteret for 2019 på grund af periodeforskydning i de kontrolafgifter, som inddrives via Gældsstyrelsen. I forhold til estimat 1 forventes en nedskrivning på 16 mio. kr., da der fortsat er forsinkelse i Gældsstyrelsens inddrivelse.

Movia begyndte i efteråret 2018 at oversende fordringer til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. I både estimat 1 og estimat 2 for 2019 er derfor indarbejdet forventede nedskrivninger af kontrolafgifter, hvilket ikke indgik i budget 2019, da det ikke på tidspunktet for budgettets udarbejdelse var forventet, at inddrivelsen hos Gældsstyrelsen var i drift i 2019.

Der er i estimat 2 forudsat en indtægtshensættelse på 6 mio. kr. fra forventede tilbagebetalinger fra kontrolafgifter, der er afskrevet i 2019, men hvor tilbagebetalingen til Movia endnu ikke er udbetalt. Formålet med indtægtshensættelsen er at udjævne periodemæssig forskydning mellem regnskabsårene og udsving i tilskudsbehovet for kommuner og regioner. Administrationen er i dialog med revisionen omkring den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde.

Tilskudsbehov bane

Region Hovedstaden har bevilliget 28 mio. kr. til spormodernisering af strækningen Helsingør-Tisvildeleje, etablering af nyt standsningssted og lukning af "Laugø" på Gribskovbanen samt etablering af nyt standsningssted og lukning af "Brødeskov" på Frederiksværkbanen. Anlægsudgifterne i Region Sjælland udgør 0,7 mio. kr. og vedrører rådgivning vedrørende spormodernisering af Østbanen.

Udgifterne eksklusiv anlæg stiger en smule, men modsvares af en stigning i indtægterne, så tilskuddet eksklusiv anlæg er som forventet med et fald på 1 mio. kr. i forhold til budget 2019. Med anlæg stiger tilskudsbehovet derfor 27 mio. kr. i forhold til budgetteret.

Tilskudsbehov fællesudgifter, bus og bane

Andre driftsudgifter

Der forventes et mindreforbrug på 'Andre driftsudgifter' på 23 mio. kr. i forhold til budget 2019. Mindreforbruget har primært 3 årsager.

Administrationen har været fokuseret på planlægning og implementering af Nyt Bynet, så gennemførelse af primært udviklingsopgaver er blevet udskudt. Samtidig ses effekten af allerede gennemførte effektiviseringsforanstaltninger, herunder bl.a. udfasning af pap-periodkort og implementering af stop for mersalgsp provision. Endelig er der et lille mindreforbrug som følge af en tidsmæssig forskydning i udvidelsen af kontrollørkorpset og dermed færre udgifter til eksterne kontrollører.

Finansielle poster

De finansielle poster forventes uændret ift. estimat 1 2019 med 6 mio. kr. over det budgetterede niveau. Det bemærkes, at der er mange usikkerheder i økonomien i Rejsekort og Rejseplan A/S efter fusionen pr. 1. juli 2019. Administrationen vurderer, at det er overvejende sandsynligt, at estimatet for tilbagebetaling til Movia i 2019 vil blive overholdt. Usikkerheden om den fremadrettede tilbagebetaling er større. Rejsekort og Rejseplan A/S har således godkendt et foreløbigt budget for 2020 med betydelige usikkerheder.

Tilskudsbehov for flextrafik

Flextrafik afregnes i løbet af året i forhold til det konkrete forbrug. Det fremgår af tabel 2 nedenfor, at tilskudsbehovet forventes at blive 48 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 2. Oversigt over tilskudsbehov for flextrafik samlet. mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	E2/2019	B2019 - E2/2019	
					Δ	%
Flextrafik						
Indtægter	-44	-57	-54	-55	2	-3,4
Operatørudgifter	601	614	654	660	46	7,5
Andre driftsudgifter	73	72	72	72	0	0,0
Flextrafik i alt	629	629	672	676	48	7,6

Anm: Faktureringen af flextrafik er i E2/2019 udregnet som det forventede forbrug af flextrafik plus den *budgetterede* administrationsudgift pr. flexpassager ganget antal passagerer. Det giver en forventet stigning i *betalingerne* på 46 mio. kr. I tabel 2 og 3 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 48 mio. kr.

Flextrafik har indtægter fra kunder på ordningerne flextur og flexhandicap. Indtægterne forventes reduceret med 2 mio. kr. svarende til 3,4 pct. i forhold til budgettet, hvilket svarer til niveauet forventet ved estimat 1. Baggrunden er, at en budgetteret tilgang af nye kunder primært på flexhandicap ikke går så hurtigt som forudsat i budgettet for 2019.

Tabel 3. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2019. mio. kr.

	R2018	B2019	E1/2019	E2/2019	B2019 - E2/2019	
					Δ	%
Flexhandicap	123	131	137	137	6	4,3
Flextur	46	45	55	55	10	22,7
Flexkommunal	59	57	69	64	7	11,9
Flexpatient	169	157	174	177	21	13,3
Flexvariabel i alt	397	390	434	433	43	11,1
Flexrute	232	239	238	243	4	1,8
Flextrafik i alt	629	629	672	676	48	7,6

Anm: Faktureringen af flextrafik er i E2/2019 udregnet som det forventede forbrug af flextrafik plus den *budgetterede* administrationsudgift pr. flexpassager ganget antal passagerer. Det giver en forventet stigning i *betalingerne* på 46 mio. kr. I tabel 2 og 3 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 48 mio. kr.

Udgifter til flexhandicap forventes at stige med 6 mio. kr. svarende til 4,3 pct. i forhold til budget 2019. De samlede udgifter til flexhandicap stiger mindre end gennemsnittet, 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 flextur forventes at stige yderligere pga. en forventning om 4 pct. flere passagerer end budgetteret. Omkostningerne til patientbefordringen er bl.a. styret af aktiviteten i sygehusvæsenet og

specialiseringen på sygehusene, som medfører længere rejser for patienterne og ændringer i visitationspraksis. Omvendt vil fokus på hjemmebehandling, telemedicin mv. påvirke omkostningerne til patientbefordringen i nedadgående retning.

Udgifter til flexrute forventes på niveau med det budgetterede (stigning på 1,8 pct.). Udgifter til flexrute påvirkes ikke af kontraktreguleringerne på de øvrige ordninger.

Faktaboks 1: Data til Estimat 2, 2019

Indtægter bus og bane: Forventningerne til indtægter er baseret på realiserede indtægter til og med juli 2019 og tillagt 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 juli 2019 og tillagt forventede effekter af eventuelle linjeændringer.

Udgifter bus og bane: Movia anvender Nationalbankens prognoser for de prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne. I estimat 2 anvendes prognosen fra september 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 operatørudgifter er baseret på bogføringer frem til juli/august 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 juli 2019 kombineret med kendte og forventede reguleringer af operatørpriserne som følge af nye kontrakter.

Bilag 09.2 Produktivets- og effektivitetsmål for det strategiske og øvrige busnet

I Trafikplan 2016 blev det besluttet at følge op på de to nøgletal "passagerer pr. bustime" og "tilskud pr. passager". Det største effektiviseringspotentiale ligger i det strategiske busnet, hvor fokus er på høj udnyttelse af bustimerne, og der måles derfor på passagerer pr. bustime i det strategiske net. Udnyttelsen kan bl.a. optimeres ved at se på bedre ruteføring, færre og kortere stoppestedsophold og forbedring af fremkommelighed.

På linjer i det øvrige busnet har driften mere karakter af offentlig service, som kan være vanskeligere at optimere, og her måles der på tilskud pr. passager. Nøgletallet kan bl.a. bruges til at vurdere effektiviteten i forhold til f.eks. flexprodukterne.

Tabel 1 viser passager pr. bustime inden for og uden for det strategiske net i budget 2019 samt estimat 1 og 2 for 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 budget 2019 var åbningsdatoen for Nyt Bynet forudsat til at være august 2019, mens åbningsdatoen i estimat 1 og 2 for 2019 er udskudt ca. 2 måneder. De 2 måneder med mere drift i det eksisterende net, som har højere produktivitet end efter tilpasningen til Metro Cityringen, trækker antal passagerer pr. bustime op. Omvendt trækker lavere realiserede passagertal siden udarbejdelsen af budget 2019 passagerer pr. bustime ned. De lavere realiserede passagertal fremgik også af regnskab 2018 og kan skyldes, at antallet af biler er steget markant mere end befolkningstilvæksten, trængsel, samt at cyklismen i bl.a. Københavns Kommune er stigende.

Udsvingene i det strategiske net i København Nord (KKN) skyldes at linje 4A, kører otte uger mindre i København Nord (KKN) på grund af udsættelsen af åbningsdatoen for Nyt Bynet, hvilket trækker produktiviteten ned i estimaterne. Omvendt er der fra estimat 1 til estimat 2 en produktivetsfremgang, som skyldes, at der er flere passagerer på linje 184.

Faktaboks - hvorfor falder produktiviteten med indførelsen af Nyt Bynet?

I forbindelse med åbningen af Nyt Bynet, som tilpasser busdriften til Metro Cityringen, forventes produktiviteten generelt at falde. Det skyldes, at Metro Cityringen fremover vil betjene mange af de strækninger, hvor der har været flest passagerer i busserne. Omlægningen af buslinjerne betyder, at mange af de mest passagertunge strækninger ikke længere betjenes af busdrift, men passagergrundlaget flytter til Metro Cityringen. I det Movia opgør produktiviteten som passagerer pr. time, så bliver produktiviteten lavere efter Nyt Bynet, når nogle af mest produktive buslinjer med flest passagerer pr. time ikke længere kører.

Tabel 1. Passagerer pr. bustime

	Strategisk busnet	Strategisk busnet	Strategisk busnet	Øvrige busnet	Øvrige busnet	Øvrige busnet
	B2019	E1/2019	E2/2019	B2019	E1/2019	E2/2019
Kommuner og region i Region Hovedstaden	68	67	66	38	38	38
Regionale busser	53	52	51	41	42	41
Central	80	79	79	43	44	44
Omegn	74	75	75	41	39	39
København Nord (KKN)	75	71	73	37	35	35
Nord	47	45	45	27	27	27
Kommuner og region i Region Sjælland	30	30	29	18	18	18
Regionale busser	26	25	25	16	16	17
Øst	43	42	41	21	21	21
Vest	31	32	31	18	19	19
Syd	27	27	27	15	15	15

- a. Regionalt finansierede buslinjer i Region Hovedstaden.
- b. Københavns, Frederiksberg Kommuner.
- c. Albertslund, Brøndby, Dragør, Glostrup, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk Kommuner.
- d. Ballerup, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Egedal, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Furesø Kommuner.
- e. Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Halsnæs, Gribskov, Helsingør Hillerød og Hørsholm Kommuner. Linje 365R er fra estimat 2019 rettet til at ligge under det strategiske busnet (tal for budget 2019 og estimat 1 2019 er derfor korrigeret i tabellen, så tallene kan sammenlignes)
- f. Regionalt finansierede buslinjer i Region Sjælland.
- g. Lejre, Greve, Køge, Roskilde, Solrød og Stevns Kommuner.
- h. Kalundborg, Sorø, Odsherred, Slagelse, Holbæk og Ringsted Kommuner
- i. Næstved, Faxe, Lolland, Vordingborg og Guldborgsund Kommuner.

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

Tabel 2. Tilskud pr. passager. Kr.

	Øvrige busnet	Øvrige busnet	Øvrige busnet	Strategisk busnet	Strategisk busnet	Strategisk busnet
	B2019	E1/2019	E2/2019	B2019	E1/2019	E2/2019
Kommuner og region i Region Hovedstaden	13	13	13	3	3	3
Regionale busser	10	10	10	5	6	6
Central	12	11	11	2	2	2
Omegn	10	11	11	3	3	3
København Nord (KKN)	13	14	14	4	4	4
Nord	21	21	22	9	10	10
Kommuner og region i Region Sjælland	31	32	32	12	13	13
Regionale busser	29	29	28	14	15	16
Øst	25	26	26	10	11	11
Vest	31	31	31	11	11	11
Syd	41	41	42	12	12	13

Det fremgår af tabel 2, at tilskud pr. passager generelt er på niveau med det budgetterede, men med mindre stigninger i flere kommunegrupper. Stigningerne skyldes, at passagertallet generelt er lavere og ligger 0,4 pct. under det budgetterede niveau på trods af mere drift som følge af udskydelsen af Metro Cityringens åbning.

Bilag 09.3 Prognosepræcision i årets sidste estimat i forhold til årets regnskab 2014-2018

I perioden 2014 til 2018 har Movias seneste estimat inden regnskabsafslæggelse haft en prognosepræcision med en afvigelse på op til 2,3 procent fra det endelige regnskabstal, jf. tabel 1 for en oversigt over prognosepræcision og angivelse af hovedårsagen til afvigelse. For enkelte kommuner eller regioner kan afvigelserne have været større.

Tabel 1. Prognosepræcision i årets sidste estimat i forhold årets regnskab 2014-2018 (mio. kr.)

	Estimat	Regnskab	Forskel	Forskel i procent	Hovedårsag til forskel året sidste estimat – regnskab
2014	2.764	2.725	-39	-1,4%	0,7 pct. højere indtægter og 0,6 pct. lavere udgifter
2015	2.904	2.941	36	1,3%	1,5 pct. lavere indtægter pga. klippekortsudfasning og rejsehjemmelundersøgelse 2 for 2015.
2016	2.842	2.780	-63	-2,2%	1,2 pct. lavere udgifter bl.a. pga. lavere prisindeks, lavere rejsekortudgifter, provision og fællesudgifter.
2017	2.817	2.752	-65	-2,3%	0,6 pct. højere indtægter og 1,1 pct. lavere udgifter, herunder -2,9 pct. fællesudgifter, udskudte udgifter til realtid og 0,5 pct. lavere prisindeks.
2018	2.852	2.865	13	0,4%	1,4 pct. lavere indtægter pga. 1,0 pct. færre passagerer og 0,3 pct. lavere udgifter, herunder mindreforbrug på andre driftsudgifter.