



Trafikselskabet Movia
Årsrapport 2025



Indholdsfortegnelse

1. Indledning	3
2. Ledelsesberetning	9
Bus	13
Lokalbaner	14
Fællesudgifter, bus og lokalbaner	15
Flextrafik	17
3. Årsregnskab	22
Regnskabsopgørelse	23
Balance	24
Noter	25
Anvendt regnskabspraksis	35
Ledespåtegning	41
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	43
4. Fordelingsregnskab	48
Regionalt tilskud og efterregulering	50
Kommunalt tilskud og efterregulering	51
Virksomhedsfinansieret busdrift	56
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab	58
Ledespåtegning	62
Den uafhængige revisors erklæring på fordelingsregnskab 2025	63
Bilag	65
Bilag 1 - Låneforpligtelse pr. 31. december 2025	66

Tabel- og figuroversigt

Figur 1 - Prognose for omstilling af rutebusser	8
Tabel 1 Movias regnskab 2025 (1.000 kr.)	10
Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)	13
Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)	14
Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)	15
Tabel 5 Tilskudsbehov Flextrafik (1.000 kr.)	17
Tabel 6 Tilskudsbehov Flextrafik pr. ordning (1.000 kr.)	17
Tabel 7 Flextrafik nøgletal	19
Tabel 8 Regnskabsopgørelse (1.000 kr.)	23
Figur 2 - Udvikling i likviditet 2025 (mio. kr.)	30
Tabel 10 Efterregulering opdelt pr. forretningsområde i 2025 (1.000 kr.)	49
Tabel 11 Regulering af kommuner og regioners a conto betalinger i forhold til budget 2025 (1.000 kr.)	49
Tabel 12 Regioner total (1.000 kr.)	50
Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.)	50
Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.)	50
Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)	51
Tabel 16 Virksomhedsfinansieret busdrift (1.000 kr.)	56
Figur 3 - Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet	61
Tabel 17 Kommuner og regioners andel af gæld, KommuneKredit pr. 31. dec. 2025	67

1.

Indledning



Indledning

2025 blev et år med stabile og robuste økonomiske resultater for Movia. Den solide økonomi gav os mulighed for at tage vigtige skridt i implementeringen af Movias strategi og styrke den kollektive transport som et attraktivt mobilitetsvalg.

Stabilt passagertal i 2025

2025 havde Movia et samlet passagertal på 173 mio. i busser, flextrafik og lokalbaner. Især Sydhavnsmetroens åbning medio 2024 betød, at der var lidt færre buspassagerer end i 2024. Samtidig betød åbningen af den sydlige del af Hovedstadens Letbane, at letbanen overtog servicen fra buslinje 300S på strækningen. Passagerernes tilfredshed er fortsat høj. I busserne er 94,8 pct. tilfredse eller meget tilfredse med den aktuelle rejse, mens tallet er 94,1 pct. i Lokaltog. I flextrafikken ligger kundetilfredsheden på 86 pct. Andelen af meget tilfredse passagerer i bus og lokalbane er steget med ca. 5 pct. point sammenlignet med 2024.

Velfungerende operatørmarked og økonomisk politik for interne omkostninger

Høj passagertilfredshed og grøn omstilling forudsætter en stabil drift og et velfungerende operatørmarked. Hovedparten af Movias udgifter går til betaling til de private operatører, der kører Movias busser, og Movia har i de gennemførte udbud kunnet fastholde en lav pris pr. bustime, også i 2025.

Movia vurderer fortsat, at et vigtigt element i den nuværende forretningsmodel og det attraktive omkostningsniveau er en retvisende indeksering af Movias kontraktbetalinger til operatørerne. Movia og operatørerne har i 2025 konstateret, at der fortsat er usikkerhed om hvorvidt delindekset for løn i kontrakterne svarer til udviklingen i operatørernes faktiske lønomkostninger. Der er derfor iværksat en opfølgning på indekseringen af løn i Movias kontrakter, som fortsætter i 2026.

Movias supportudgifter omfatter kunde- og trafikservice, udviklingsprojekter og administration. I 2025 blev udgiftsniveauet fastholdt, selvom der er afholdt væsentlige udgifter til den nye Rejsekort som app og det nye Basiskort. Fra 2029 forventes markante omkostningsreduktioner, grundet udfasningen af det gamle Rejsekortsystem i sommeren 2026.

Flextrafik: Chaufførmangel presser prisen, mens kvalitetskontrollen og trafikstyringen er styrket

Movias udbud og en mere effektiv driftsplanlægning har de senere år resulteret i mindskede omkostninger pr. kørt tur i flextrafik. Flextrafikoperatører oplever stigende problemer med at skaffe kvalificerede chauffører. Det påvirker driftseffektiviteten og betyder, at det i 2025 kun har været muligt at realisere en marginalt forbedret effektivitet.

Movia har i 2025 styrket kvalitetskontrollen i flextrafik med ca. 6.000 fysiske kontrolbesøg af vogne og chauffører. Her kontrolleres bl.a. bilens sikkerhedsudstyr, chaufførens uddannelsesbeviser, og den ydede service. Chauffører og flextrafikoperatører bakker generelt op om indsatsen for at forbedre kvaliteten.

Movia i 2025 hjemtaget trafikstyringen af flextrafikken om aftenen og i weekender, mens natbetjening fortsat varetages fælles for alle trafikselskaber. Opstarten er gået godt og der forventes en styrket kvalitet inden for den samme økonomiske ramme.

Særlige fokusområder i 2025

Sammenhæng på tværs af transportformer er vigtigt for kunderne. Movia, DSB, Metro og Hovedstadens Letbane arbejder sammen i Din Offentlige Transport (DOT), for at sikre en god kundeoplevelse. I 2025 lykkedes det at flytte kunderne trygt og gnidningsfrit fra den regionale DOT Billetter app til den landsdækkende Rejsebillet hos Rejsekort & Rejseplan som led i lukningen af DOT-appen. Der har været en meget positiv udvikling i opfattelsen af Rejsebillet samt i antallet af brugere af Rejsekort appen, som ved udgangen af 2025 var på 2,2 mio. Transport på tværs af de kollektive transporttilbud i Danmark er dermed gjort tilgængelig for millioner af danskere med en enkel brugervenlig løsning.

Det politiske og finansieringsmæssige ansvar for Lokaltog A/S ligger hos Region Sjælland og Region Hovedstaden, og Movia er hovedaktionær i selskabet og har ansvar for den forhandlede trafikkontrakt. I 2025 besluttede Movia en ny styringsstruktur og rammer for bestyrelsesarbejdet i Lokaltog A/S. Movias nye ejerpolitik har præciseret ansvar og roller. Samarbejdet med regionerne om nye rammer for Lokaltogs virke er styrket med fokus på gennemsigtighed. Samtidig er der valgt en ny ekstern formand i Lokaltog og etableret et næstformandsskab, hvor næstformændene er de to regionsvalgte medlemmer af Movias bestyrelse.

Regeringens ekspertudvalg for kollektiv mobilitet i hele Danmark, afsluttede sit arbejde i sommeren 2025, blandt andet med klare anbefalinger om, at trafikselskaberne skal kunne varetage nye mobilitetsformer som samkørsel, og der skal være mere fleksible økonomiske rammer for trafikselskabernes arbejde. Ekspertudvalget har tilsluttet sig de danske trafikvirksomheders forslag om en moderne ungdomsrabat og har arbejdet videre med konkrete modeller herfor. Udvalget peger samtidig på behovet for ensartede og fleksible takster i de fleksible transportløsninger samt gennemførelse af storskalaforsøg. Forslagene vil forudsætte yderligere finansiering. Transportministeren har oplyst, at regeringen vil fremlægge et politisk udspil på baggrund af udvalgets anbefalinger.

Afrapportering på Movias strategi

Movia arbejder efter en strategi for 2022-2025 med tre retninger, som dækker over Movias fokusområder.

Retning 1: Movia udvikler mobilitet overalt på Sjælland

Movia er nu klar til at udbrede Nærbus til flere kommuner i ordinær drift, i takt med at den lokale busdrift udbygdes. Nærbus, som er mindre busser, der kører fleksibelt mellem stoppestederne, planlagt på baggrund af kundernes bestilling, er i 2024-25 blevet testet sammen med Faxe Kommune. Testen omfattede bl.a. bestillingsproces, IT-plattform og bestillingsapp, fritidskørsel fredag og lørdag og skolekørsel. Frem til 2027 vil der blive testet brug af flexvogne i spidsbelastningen og søndagskørsel. I sommeren 2026 igangsætter Movia sammen med Vordingborg Kommune et 2-årigt forsøg på Vestmøn, med Nærbus som supplement til eksisterende busser.

Movia har desuden udarbejdet et koncept for et storskalaforsøg med samkørsel som en del af den kollektive transport og for ensartede takster i rutetrafik og fleksible løsninger, jf. boksen nedenfor, og afventer nu at der kommer lovgivningsmæssige rammer for arbejdet.

Boks 1: Takster i fleksible løsninger

Fremtidens kollektive transport i landområder bliver en kombination af bus og tog-linjer og fleksible løsninger. Udfordringen er, at samkørsel og flextrafik har hvert deres takstsystem – og ikke det samme som i rutebus, Nærbus og tog. Det gør det dyrere og mere besværligt for borgerne i landområder at bruge de fleksible løsninger.

Movia har foreslået, at det skal være muligt at rejse til bus- og togtakst på rejsekort, og at pendlerkort, ungdomskort og pensionistkort kan bruges på tværs af løsningerne. Dog vil der være et ekstra gebyr for Flextur, der kører kunden fra adresse til adresse. Det vil koste under 100 mio. kr. årligt at indføre i hele landet, som Movia foreslår, staten finder finansiering til, så landkommunerne ikke belastes af yderligere udgifter.

I områder med mange passagerer og stor trængsel arbejder Movia bl.a. med højklasset bussystem med egne vognbaner, hyppige afgang og stationslignende stoppesteder. Lovgivningen rummer mulighed for forsøg med BRT-buslinjer (Bus Rapid Transit) som udover effektiv transport kan give bedre planlægningsrammer til kommunerne. Under ledelse af Vejdirektoratet har beliggenhedskommunerne og Region Hovedstaden sammen med Movia i 2025 afsluttet en forundersøgelse for BRT på linje 200S fra Hvidovre til Gladsaxe samt færdiggjort en miljøkonsekvensrapport for BRT på linje 400S fra Gladsaxe til Ishøj. I den Mobilitetsplan, som Movia vedtog med regioner og kommuner i 2024, er det aftalt, at vi skal forberede os på en situation hvor vi får roadpricing. Sammen med kommuner og regioner har Movia i 2025 igangsat analyser af trængselsudviklingen frem til 2035 og konsekvenserne for bustrafikken. Roadpricing vil betyde, at flere bilister skifter til bus og tog. Movia vil derfor i 2026 udarbejde konkrete forslag til den nødvendige udvidelse af den kollektive transport som følge af roadpricing, herunder et skøn for de øgede driftsomkostninger.

Retning 2: Movia skaber sammenhæng for alle

Rejsekort som appen rundede to mio. kunder i 2025. Appen er nu kundernes foretrukne billetkanal, og der blev i 2025 gennemført mere end 20 mio. rejser via appen i Movias busser og Lokaltog.

Basiskortet, som er et fysisk kort til de kunder, der ikke kan eller vil bruge Rejsekort som app, lanceres for de første kunder i begyndelsen af 2026.

Movia samarbejder med 36 kommuner omkring udbydelsen af Flextur, som er kollektiv transport efter behov, der kan benyttes af alle fra kl. 6-23 alle ugens dage. Movia planlægger sammen med Holbæk, Furesø og Egedal kommuner et forsøg med Flextur om natten, med start efter sommerferien 2026. Movia har i 2025 haft positive drøftelser med operatør-/taxibranchen i form af Dansk Persontransport (DPT), og ordningen skal således ikke konkurrere med taxi, men være et supplement i de mange områder, hvor udviklingen har medført manglende taxibetjening.

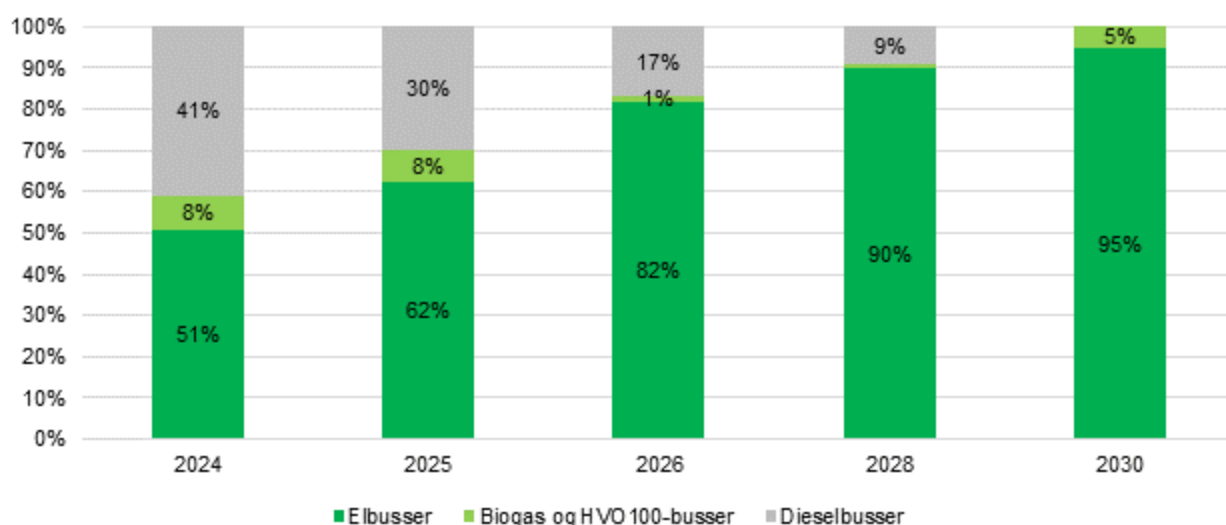
I forbindelse med åbningen af den sydlige del af letbanen i Ring 3 i efteråret 2025 har Movia sammen med de involverede kommuner og Region Hovedstaden tilpasset busnettet. Der er gennemført ændringer på 36 buslinjer. Der har særligt været fokus på gode skifteforhold mellem bus og letbane ved de store knudepunkter. Sammen med kommunerne er der gennemført en informationskampagne med en særlig hjemmeside, hvor borgerne kan finde den samlede trafikinformation om ændringerne i busnettet. Det nye busnet vil blive fulgt nøje for at identificere eventuelle behov for justeringer, og der gennemføres en større evaluering, som igangsættes, når Letbanen har været i fuld drift i et år.

I 2025 har Movia indledt et samarbejde med ungdomsuddannelser i 16 uddannelsesbyer om at gøre kollektiv transport mere tilgængelig for de unge. Movia har bakket op om ekspertudvalgets forslag til et moderniseret ungdomskort og foreslår, at lærlinge får adgang til ungdomskort på samme vilkår som gymnasieelever.

Retning 3: Movia prioriterer bæredygtighed og innovation

Ved udgangen af 2025 var 62 pct. af Movias busser elbusser. 99 pct. af den almindelige rutekørsel, som Movia indkøbte i 2025, vil blive gennemført med elbusser, når elbusserne kommer ud at køre i hhv. december 2026 og juni 2027. Movia forventer, at 19 ud af 20 rutebusser er elbusser i 2030, jf. figur 1.

Figur 1 - Prognose for omstilling af rutebusser



I Lokaltog har Movia og regionerne sat som mål, at alle nye tog skal være eldrevne. Udskiftningen sker gradvist i takt med, at de nuværende dieseltog udfases. Lokaltog har bestilt samlet 24 batteritog til brug på Østbanen, Tølløsebanen og Odsherredsbanen og gennemfører aktuelt et udbud med fire batteritog til Nærumbanen.

I flextrafikken stiller Movia nu krav om, at alle nye personbiler, skal være elbiler. Ved udgangen af 2025 benyttede flexoperatørerne 67 elbiler i Movias flextrafik, svarende til 6 pct. af alle flextrafikkens biler. Movia planlægger at igangsætte et forsøg med fire el-minibusser i flextrafikken i løbet af sommeren 2026.

På baggrund af en bekymring for datahåndteringen af især kinesiske elbusser, har Movia i 2025 søgt råd hos Styrelsen for Samfundssikkerhed. Styrelsen har opfordret Movia til at gennemføre en nærmere risikovurdering af anvendelsen af elbusser. På den baggrund har Movia igangsat en vurdering af risikoen for cybersikkerhed, datahåndtering og fjerndeaktivering ved busoperatørernes elbusser, der forventes afsluttet i første halvår 2026. Problemstillingen gælder ikke kun busser, men alle typer af køretøjer og enheder med indbyggede elektroniske komponenter.

2.

Ledelses- beretning



Ledelsesberetning

Efter en årrække med store udsving har 2025 ligesom 2024 været et stabilt år for Movias økonomi.

Finansieringsbehovet i regnskab 2025 er på i alt 3.477,7 mio. kr., heraf lånefinansieres 18,2 mio. kr. vedr. ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort. Tilskudsbehovet fra kommuner, regioner og virksomheder til Movia er derfor på i alt 3.459,5 mio. kr., hvilket er 21,7 mio. kr. lavere end det budgetterede tilskudsbehov i Budget 2025, svarende til en reduktion på 0,6 pct. Kommuner, regioner og virksomheder er blevet faktureret 0,3 mio. kr. mindre end budgetteret, hvorfor Movia samlet skal tilbagebetale 21,4 mio. kr. i efterregulering.

I tabel 1 vises Movias samlede regnskabstal. Indtægterne på 2.119 mio. kr. er 83 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til 3,8 pct. Operatørudgifterne på tværs af Movias forretningsområder udgør 4.865 mio. kr. mod budgetteret 4.952 mio. kr., svarende til en mindredgift på 87 mio. kr. eller 1,8 procent. Operatørudgifterne til bus er 62 mio. kr. lavere, da de indeks, der regulerer kontraktbetalingerne, har været lavere end budgetteret. Udgifterne til bane er 10 mio. kr. højere pga. øget dieselaftgift, og udgifterne til Flextrafik, er 36 mio. kr. lavere, da passagertallet i Flexrute og Region Sjællands patientbefordring er lavere end forventet i Budget 2025.

Tabel 1 Movias regnskab 2025 (1.000 kr.)

	R2024	B2025	R2025	Forskel R2025-B2025	Pct.
Passagerindtægter	-2.142.769	-2.201.890	-2.119.203	82.686	-3,8
Operatørudgifter	4.794.720	4.952.408	4.865.227	-87.181	-1,8
Supportudgifter	657.844	672.400	664.938	-7.461	-1,1
Pensioner	33.751	35.075	32.086	-2.990	-8,5
Finansielle poster	6.934	23.200	16.481	-6.719	-29,0
Anlæg - bane	5.700	0	0	0	-
Nyt Rejsekort - lånefinansieret	0	0	18.183	18.183	-
Statskompensation	-2.363	0	0	0	-
Finansieringsbehov	3.353.817	3.481.193	3.477.711	-3.482	-0,1
Faktureret	-3.433.178	-3.481.193	-3.480.909	285	0,0
Resultat før efterregulering	-79.361	0	-3.197	-3.197	-
Efterregulering	79.361	0	21.380	21.380	-
Resultat	0	0	18.183	18.183	-
Lånefinansiering - Nyt Rejsekort	0	0	-18.183	-18.183	-
Resultat efter lånefinansiering	0	0	0	0	-

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Anm.: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, Flextrafik, bane og fællesudgifter findes i tabel 8 i afsnit 3 Årsregnskab 2025.

¹⁾ Statskompensation udgjorde i 2024 2,4 mio. kr. vedr. endelig regulering af forsyningstilskud for 2023 mellem trafikskaberne i Danmark.

Supportudgifterne er samlet 7,5 mio. kr. lavere end budgetteret. Dette mindreforbrug kommer ud over markante besparelser på supportudgifterne fra Budget 2024 til Budget 2025 på 30 mio. kr.

Tjenestemandspensioner er i regnskab 2025 realiseret 3 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes en engangsindtægt i forbindelse med overførsel af tjenestested for 4 tjenestemænd fra Lokaltog i Region Sjælland til Lokaltog i Region Hovedstaden, hvor Movia står for pensionsforpligtelsen.

På finansielle poster er der en positiv afvigelse på 6,7 mio. kr., der primært skyldes at indestående på bankkonti i 2025 har været højere end forventet.

Movia lånefinansierer ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort 2025-2027. Lånene forventes afdraget i 2028. Betalingerne fra kommuner og regioner vil dermed holdes stabile i perioden 2025-2028, hvorefter besparelserne ved udfasning af det gamle rejsekort vil komme kommuner og regioner til gode fra 2029 og frem.

Movia betaler netto 21,4 mio. kr. i efterregulering i forbindelse med årsregnskab 2025 til kommuner, regioner og virksomheder. Heraf betales 32,4 mio. kr. tilbage til 34 kommuner og en region, mens 11 kommuner og en region skal betale 12,0 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen med kommuner og regioner vil blive afregnet i januar 2027. Hertil betales i april 2026 1,0 mio. kr. tilbage til virksomhederne bag de tre virksomhedsfinansierede buslinjer.

Boks 2. Bus og lokalbaner havde 1,5 pct. færre passagerer i 2025 end i 2024

Movias passagertal for bus og lokalbaner er i 2025 2,6 mio. eller 1,5 pct. under passagertallet i 2024.

I første halvår af 2025 var der 3,6 mio. færre passagerer end i første halvår af 2024, mens der i andet halvår var 1 mio. flere passager end i andet halvår 2024. En forklaring for denne udvikling er, at Sydhavnsmetroen åbnede i sommeren 2024, hvilket betød at en del rejser på passagertunge buslinjer, kunne foretages med Metro fra sommeren 2024.

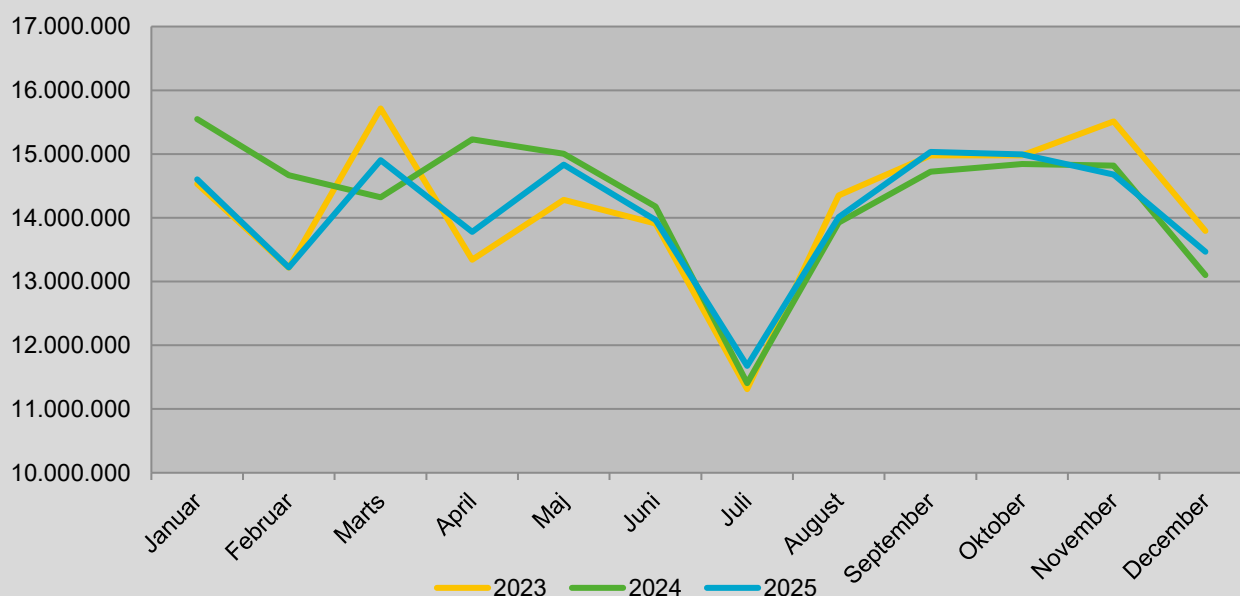
Hvis man fratrækker udviklingen på de omlagte og nedlagte buslinjer i forbindelse med Sydhavnsmetroen (7A, 8A, 9A, 17, 18 og 19), har der i 2025 været en lille passagervækst i Hovedstadsområdet.

Buspassagertallet ligger i Syd og Vest hhv. 4 pct. og 7 pct. under 2024, hvilket svarer til de forventede effekter fra om- og nedlægninger af buslinjer samt overgange til kommunebus.

På banerne er passagertallet i Region Sjælland 1,3 pct. over 2024, hvilket er drevet af vækst på Østbanen.

På banerne i Region Hovedstaden har der været en reduktion i passagertallet på 3,2 pct. i forhold til 2024, hvilket blandt andet skyldes sporarbejde på Nordbanen, som har givet forlænget rejsetid mod København og haft en afsmittende effekt på passagertallet grundet de mange skift i Hillerød.

Passagerer i bus og lokalbaner



Bus

Tilskudsbehovet til bus er i regnskab 2025 på 1.880 mio. kr., hvilket er 26 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til en stigning på 1,4 pct.

Udviklingen i indtægter og udgifter på busområdet fremgår af tabel 2 og beskrives nærmere efter tabellen.

Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)

	R2024	B2025	R2025	Forskel R2025-B2025	
					Pct.
Passagerindtægter	-1.850.141	-1.873.228	-1.811.334	61.893	-3,3
Operatørudgifter	3.400.265	3.526.523	3.464.659	-61.863	-1,8
Supportudgifter	210.391	200.470	226.593	26.123	13,0
Tilskudsbehov	1.760.515	1.853.765	1.879.918	26.153	1,4
Indtægt pr. passager (kr.)	-11,4	-11,7	-11,3	0,3	-2,6
Udgift pr. passager (kr.)	22,3	23,2	23,1	-0,1	-0,3
Udgift pr. time (kr.)	889	932	916	-15,3	-1,6
Passagerer (mio.)	162,1	160,7	159,7	-1,1	-0,7
Busser (antal)	1.136	1.113	1.126	12,5	1,1
Timer (1.000)	4.061	4.001	4.029	27,9	0,7

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Passagerindtægterne i bustrafikken er 62 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en afvigelse på 3,3 pct. Det realiserede passagertal i 2025 er 0,7 pct. lavere end budgetteret, mens indtægten pr. passager er 2,6 pct. lavere. En af årsagerne til reduktionen i passagertal er, at åbningen af den nye Sydhavnsmetro har ført til et større passagertab end forventet i Budget 2025. Det skyldes blandt andet at passagertabet relateret til sydhavnsmetroen berører flere buslinjer end de direkte berørte linjer. Den væsentligste årsag til lavere indtægt pr. passager, er at en stigende andel af passagererne benytter pendlerkort i stedet for enkeltbilletter. Dertil kommer at udvidelsen af metrosystemet i København betyder flere kombinerede rejser, hvor fx Metro og Movia deles om indtægterne.

Operatørudgifterne udgør 3.465 mio. kr., hvilket er 62 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en reduktion på 1,8 pct. Hovedårsagen til udviklingen i udgifter ift. budget er, at de indeks, der regulerer kontraktbetalingerne, har været lavere end budgetteret. Det er særligt elpriserne, som har været lavere end i Budget 2025, men også udviklingen på dieselpris, rente og løn bidrager til, at operatørudgifterne reduceres med 105 mio. kr. Antallet af bustimer er steget 1 pct. i forhold til budget, hvilket øger udgifterne med 25 mio. kr. Den øvrige udvikling på 18 mio. kr. er sammensat af flere faktorer, herunder stigende udgifter til ekstrakørsel.

Supportudgifter for bus vedrører udgifter til rejsekort, stoppesteder, billetkontrol, chaufførlokaler, busudstyr mv. og udgør 227 mio. kr. i regnskab 2025, hvilket er i alt 26 mio. kr. eller 13 pct. højere end budgetteret. Merforbruget kan primært henføres til betaling af et fremrykket omstillingsbidrag til Rejsekort og Rejseplan A/S fra 2027 til 2025, som øger udgifterne med 19 mio. kr. Ved at fremrykke betalingen blev der opnået en besparelse på 2 mio. kr. Der har desuden været større behov for at flytte rejsekortudstyr til nye busser, og driftsudgifterne til det gamle rejsekortsystem har været højere end budgetteret.

Lokalbaner

Tilskudsbehovet til lokalbanerne er i regnskab 2025 på 427 mio. kr., hvilket er 36 mio. kr. højere end budgetteret. Det øgede tilskudsbehov skyldes primært lavere passagerindtægter som følge af færre passagerer end budgetteret.

Udviklingen i indtægter og udgifter på baneområdet fremgår i tabel 3 og beskrives nærmere efter tabellen.

Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)

	R2024	B2025	R2025	Forskel R2025-B2025	
					Pct.
Passagerindtægter	-219.544	-249.525	-226.743	22.782	-9,1
Operatørudgifter	604.945	628.696	639.184	10.488	1,7
Supportudgifter	11.216	12.600	15.036	2.436	19,3
Anlæg – bane	5.700	0	0	0	-
Tilskudsbehov	402.317	391.771	427.477	35.706	9,1
Indtægt pr. passager (kr.)	-22,8	-24,0	-23,9	0,2	-0,7
Udgift pr. passager (kr.)	64,0	61,8	68,9	7,1	11,5
Udgift pr. time (kr.)	3.908	3.930	3.908	-22	-0,6
Passagerer (1.000)	9.623	10.382	9.497	-884	-8,5
Togkilometer (1.000)	8.076	8.670	8.443	-227	-2,6
Timer (1.000)	158	163	167	4	2,6

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Passagerindtægterne er 23 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til et fald på 9 pct. Passagerafvigelsen skyldes at en del af Region Hovedstadens bestilte udvidelse af driften i nat, aften- og weekendtimer er udskudt til 2026, og at passagergrundlaget i Budget 2025 har været vurderet for højt. Hertil har sporarbejde på Nordbanen givet forlænget rejsetid mod København og haft en afsmittende effekt på passagertallet grundet de mange skift i Hillerød.

Operatørudgifterne udgør 639 mio. kr., hvilket er 10 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til en stigning på 1,7 pct. Stigningen skyldes primært øget dieselafgift som følge af CO₂-afgiftsreformen på 16,8 mio. kr., som ikke var forventet i Budget 2025. Modsat er der 7 mio. kr. lavere udgifter som følge af udskydelse af driftsstart for Region Hovedstadens forøgede trafikbestilling.

Supportudgifterne udgør 15 mio. kr. og er 2 mio. kr. højere end budgetteret. Udgifterne vedrører lokalbaneområdets andel af Movias udgifter til Rejsekort og Rejseplan A/S pga. den fremrykkede betaling, jf. ovenfor.

Anlægstilskud til lokalbanerne er i alt 0 kr. i Regnskab 2025. Der er samlet anlægsudgifter på 135,8 mio. kr., heraf 43,6 mio. kr. vedrørende Region Hovedstaden, 78,3 mio. kr. vedrørende Region Sjælland og 14,0 mio. kr. vedrørende Banedanmark. Anlægsudgifterne er fuldt ud finansieret af tilsvarende anlægstilskud og påvirker derfor ikke Movias samlede resultat. Anlægstilskud til lokalbanerne er nærmere beskrevet i note 2.

Fællesudgifter, bus og lokalbaner

Fællesudgifterne udgør 372 mio. kr. mod budgetteret 412 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 40 mio. kr. eller knap 10 procent.

Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)

	R2024	B2025	R2025	Forskel R2025-B2025	Pct.
Supportudgifter	339.919	353.930	323.077	-30.853	-8,7
Pensioner	33.751	35.075	32.086	-2.990	-8,5
Finansielle poster	6.934	23.200	16.481	-6.719	-29,0
Tilskudsbehov	380.604	412.205	371.644	-40.562	-9,8

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Supportudgifter under fællesudgifter omfatter driftsunderstøttende aktiviteter som IT-systemer, salgssystemer, rejsekortudgifter, markedsføring, billetkontrol, kundecenter samt udgifter til DOT, løn og administration mv.

Der er en væsentlig besparelse på supportudgifterne under fællesudgifter i 2025 på 30,9 mio. kr. Der har i 2025 været et stort mindreforbrug til IT, blandt andet på grund af udskydelse og forsinkelse af projekter til 2026, en fokusering af Movias udviklingsressourcer på bl.a. nyt Rejsekort og generel tilbageholdenhed. Der er endvidere indtægtsført 5 mio. kr. ikke-anvendte projektmidler fra Movias flerårige omstillingspulje fra Nyt Rejsekort samt BRT-projekterne.

Tjenestemandspensioner er i regnskab 2025 realiseret 3 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes en engangsindtægt i forbindelse med overførsel af tjenestested for 4 tjenestemænd fra Lokaltog i Region Sjælland til Lokaltog i Region Hovedstaden hvor Movia står for pensionsforpligtelsen.

Finansielle poster består af renter, gebyrer og afdrag på lån. Der er realiseret en udgift 6,7 mio. kr. lavere end budget.

Indestående på bankkonti har i 2025 været højere end forventet. Det har givet en ikke-budgetteret renteindtægt på 3,7 mio. kr.

I 2023 og 2024 har Movia ydet ansvarligt lån til Rejsekort og Rejseplan A/S til udvikling af nyt Rejsekort. Dette lån er, som tidligere rejsekort-lån, finansieret ved optagelse af lån i Kommunekredit. Det ansvarlige lån og lånet i Kommunekredit føres på balancen. Renteindtægter og renteudgifter indgår under finansielle poster. Renteindtægten fra ansvarlige lån er højere end renteudgiften til de modsvarende lån i Kommunekredit. Der er en netto-renteindtægt på 1,3 mio. kr. i 2025, som ikke var budgetteret.

Renteindtægter fra kontrolafgifter er 4,0 mio. kr. hvilket er 1,7 mio. kr. højere end budget.



Flextrafik

Flextrafik omfatter seks kørselsordninger: Flexrute, Flexpatient, Flexhandicap, Flexkommune, Flextur og Plustur. Flexrute er aftalte rutekørsler, fx for skolebørn med særlige behov. De øvrige kørselsordninger i Flextrafik består af variable, behovsstyrede kørsler fra adresse til adresse, fx for handicappede borgere. Det særlige kendetegn ved disse kørsler er, at der sker en koordinering på tværs af ordningerne, med en optimeret udnyttelse af vognparken til følge.

Tilskudsbehovet til Flextrafik er 43 mio. kr., svarende til 5 pct. lavere end budget 2025.

Den væsentligste årsag til det lavere omkostningsniveau er et lavere passagertal, men også omkostningen pr. kørt passager er lavere.

Fra 1. oktober 2025 har Region Hovedstaden hjemtaget den siddende patientbefordring fra Movia. Det har, som forventet givet en mindre reduktion i Movias passagertal.

Tabel 5 Tilskudsbehov Flextrafik (1.000 kr.)

	R2024	B2025	R2025	Forskel R2025-B2025	Pct.
Passagerindtægter	-73.085	-79.138	-81.127	-1.989	2,5
Operatørudgifter	789.511	797.190	761.384	-35.806	-4,5
Supportudgifter	96.318	105.400	100.233	-5.167	-4,9
Tilskudsbehov	812.744	823.452	780.490	-42.962	-5,2

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Tabel 6 Tilskudsbehov Flextrafik pr. ordning (1.000 kr.)

	R2024	B2025	R2025	Forskel R2025-B2025	Pct.
Flexrute	294.387	302.671	281.443	-21.228	-7,0
Flexpatient	190.467	188.450	179.748	-8.703	-4,6
Flexhandicap	200.480	196.445	195.890	-555	-0,3
Flextur	50.621	53.886	44.587	-9.299	-17,3
Flexkommune	75.114	79.930	77.003	-2.927	-3,7
Plustur	1.674	2.070	1.820	-250	-12,1
Flextrafik i alt	812.744	823.452	780.490	-42.962	-5,2

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Passagerindtægterne

I Flextrafik er der alene passagerindtægter i ordningerne Flexhandicap, Flextur og Plustur. Samlet er der realiseret indtægter 2,5 pct. højere end budget.

Tidligere års stigninger i passagertallet i Flexhandicap er fortsat. Passagertallet er realiseret 3,6 pct. højere end budget, hvilket har givet en højere indtægt end budgetteret. Passagertallet i Flextur er realiseret 6 pct. lavere end budget, hvilket har reduceret indtægtsstigningen. Plustur er realiseret tæt på budget.

Operatørudgifter

Den væsentligste forklaring på udgiftsreduktionen er, at passagertallet i Flexrute og Region Sjællands patientbefordring er realiseret på et lavere niveau end budgetteret. Faldet i Flexrute er fordelt på mange kommuner. Der er også en del kommuner med stigninger i Flexrute. En del af forklaringen på passagerfaldet i Flexrute er overflytning af kørsel til Flexkommune, som for nogle typer kørsler løser opgaven bedre end Flexrute.

Operatørudgiften pr. passager er påvirket af en række parametre bl.a. kontraktens timepris, turens længde og graden af samkørsel. Den gennemsnitlige operatørudgift er realiseret 2 pct. lavere end budget. Dette kommer oven på en tilsvarende reduktion i 2024. Den gennemsnitlige operatørudgift pr. passager ligger nu på et niveau 12 pct. under 2023 målt i faste priser.

Supportudgifter

Supportudgifter er realiseret 5 mio. kr. under budget. Den væsentligste årsag er færre udgifter til FlexDanmark, som udvikler og driver IT til Flextrafikken. De færre udgifter til FlexDanmarks drift er primært forårsaget af et lavere passagertal end budgetteret. Der har desuden været lidt lavere udviklingsomkostninger. Supportudgifterne i Movia omfatter i 2025 5,9 mio. kr. til forberedelse af udbud af nyt system til IT-understøttelse af Flextrafikken.

Der har i 2025 været en engangsudgift på 1 mio. kr. i forbindelse med hjemtagning af Flextrafiks trafikstyring i weekender og aftentimer fra NT (i Aalborg) til Movia. Denne udgift var budgetteret. Fra 2026 forventes en mindre besparelse som følge af hjemtagningen.

Tabel 7 Flextrafik nøgletal

	R2024	B2025	R2025	Forskel R2025-B2025	
					Pct.
Antal passagerer (1.000)					
Flexrute	1.681	1.718	1.648	-70	-4,1
Flexpatient	553	537	503	-34	-6,3
Flexhandicap	843	835	865	30	3,6
Flextur	341	338	317	-21	-6,2
Flexkommune	302	322	311	-11	-3,4
Plustur	11	14	13	-1	-6,6
Flextrafik variabel	2.050	2.045	2.009	-37	-1,8
Flextrafik i alt	3.731	3.763	3.656	-107	-2,8
Operatørudgift pr. passager (kr.)					
Flexrute	173	173	168	-5	-2,9
Flexpatient	310	313	321	8	2,6
Flexhandicap	244	245	237	-8	-3,2
Flextur	164	170	159	-11	-6,5
Flexkommune	213	210	211	1	0,4
Plustur	138	141	132	-8	-5,8
Flextrafik variabel	244	244	241	-3	-1,3
Flextrafik i alt	212	212	208	-4	-1,7
Nøgletal Flextrafik i alt					
Indtægt pr. passager (kr.)	-61,2	-66,7	-67,9	-1,2	1,8
Tilskudsbehov pr. passager (kr.)	217,8	218,8	213,5	-5,4	-2,4
Supportudgift pr. passager, Flexrute (kr.)	2,4	3,0	2,6	-0,4	-12,7
Supportudgift pr. passager, Flexvariabel (kr.)	45,0	49,1	47,8	-1,3	-2,6

Anm.: Indtægt pr. passager er beregnet for Flexhandicap, Flextur og Plustur, som er ordninger med brugerbetaling.

Anm.: Flexpatient består af to ordninger: Flexpatient og patientbus med forskelligt omkostningsniveau.



Efterfølgende begivenheder

Der er efter regnskabsårets afslutning ikke indtruffet begivenheder, som vurderes at have væsentlig betydning for bedømmelsen af selskabets finansielle stilling pr. 31. december 2025 eller resultatet for regnskabsåret.

UDKAST

3. Årsregnskab



Årsregnskab 2025

Regnskabsopgørelse

Movias årsregnskab for 2025 er udarbejdet efter de udgiftsbaserede regnskabsprincipper og er revideret og opstillet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen m.v., kommunestyrelsesloven samt refusionsbekendtgørelsen. Finansieringsbehovet i årsregnskabet, fratrasket de lånefinansierede ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort, udgør Movias tilskudsbehov, der danner grundlag for Movias efterregulering over for kommuner, regioner og virksomheder for regnskabsåret 2025.

Tabel 8 Regnskabsopgørelse (1.000 kr.)

Noter	R2024	B2025	R2025	Forskel R2025-B2025	Pct.
<u>Bus</u>					
1 Indtægter	-1.850.141	-1.873.228	-1.811.334	61.893	-3,3
Operatørudgifter	3.400.265	3.526.523	3.464.659	-61.863	-1,8
Supportudgifter	210.391	200.470	226.593	26.123	13,0
Bus i alt	1.760.515	1.853.765	1.879.918	26.153	1,4
<u>Lokalbaner</u>					
1 Indtægter	-219.544	-249.525	-226.743	22.782	-9,1
Operatørudgifter	604.945	628.696	639.184	10.488	1,7
Supportudgifter	11.216	12.600	15.036	2.436	19,3
2 Anlæg – Lokalbaner	5.700	0	0	0	-
Lokalbaner i alt	402.317	391.771	427.477	35.706	9,1
<u>Fællesudgifter</u>					
3 Supportudgifter	339.919	353.930	323.077	-30.853	-8,7
Pensioner	33.751	35.075	32.086	-2.990	-8,5
Finansielle poster	6.934	23.200	16.481	-6.719	-29,0
Fællesudgifter i alt	380.604	412.205	371.644	-40.562	-9,8
<u>Flextrafik</u>					
Indtægter	-73.085	-79.138	-81.127	-1.989	2,5
Operatørudgifter	789.511	797.190	761.384	-35.806	-4,5
Supportudgifter	96.318	105.400	100.233	-5.167	-4,9
Flextrafik i alt	812.744	823.452	780.490	-42.962	-5,2
Nyt rejsekort - lånefinansieret	0	0	18.183	18.183	-
4 Særlige poster	-2.363	0	0	0	-
Finansieringsbehov	3.353.817	3.481.193	3.477.711	-3.482	-0,1
Faktureret	-3.433.178	-3.481.193	-3.480.909	285	-
Resultat før efterregulering	-79.361	0	-3.197	-3.197	-
Efterregulering	79.361	0	21.380	21.380	-
Resultat	0	0	18.183	18.183	-
Lånefinansiering - Nyt rejsekort	0	0	-18.183	-18.183	-
Resultat efter lånefinansiering	0	0	0	0	-

Anm.: Beløb er angivet i 1.000 kr., hvorfor summer kan afvige som følge af afrunding.
Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Balance

Tabel 9 - Balance 2025 (1.000 kr.)

Noter	Aktiver	31. december	1. januar
	Immaterielle anlæg	2.388	4.474
	Grunde, bygninger og lejede lokaler	53.371	52.046
	Tekniske anlæg og biler	25.822	48.752
	Anlæg under udførelse	33.116	16.344
5	Anlægsaktiver	114.698	121.616
6	Aktier og kapitalandele i tilknyttede selskaber	610.229	618.990
7	Ansvarlig lånekapital	589.076	575.714
	Deposita vedr. indgående lejemål	2.862	2.815
	Langfristede tilgodehavender	1.202.168	1.197.519
8	Andre tilgodehavender	89.868	291.616
9	Tilgodehavender hos ejere og tilknyttede selskaber	196.255	205.368
	Periodeafgrænsningsposter	23.549	31.567
	Kortfristede tilgodehavender	309.671	528.551
10	Likvide beholdninger	297.223	151.520
	Aktiver i alt	1.923.759	1.999.206
	Passiver		
	Balancekonto	-309.680	-332.980
	Skattefinansierede aktiver	114.698	121.616
11	Egenkapital	-194.982	-211.364
12	Pensionsforpligtelser	761.884	771.297
	Anlægspulje	0	493
	Hensatte forpligtelser	761.884	771.790
13	KommuneKredit	67.631	75.000
14	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	503.614	518.614
	Deposita	2.947	2.910
	Langfristet gæld	574.192	596.524
13	Kortfristet del af langfristet gæld	21.000	23.920
	Indenlandske kreditorer	358.694	332.049
14	Gæld til ejere og tilknyttede selskaber	208.039	229.825
	Skyldig rejsehjemmel	86.995	104.417
	Skyldige feriepenge	25.126	23.166
	Skyldige omkostninger	82.811	128.879
	Kortfristet gæld	782.666	842.256
	Passiver i alt	1.923.759	1.999.206
15	Eventualforpligtelser		
16	Finansiell sikring		
17	Modtagne garantier		
18	Leje/operationelle leasingaftaler		

Noter

Note 1 - Indregning af indtægter

Indregning af indtægter sker i henhold til anvendt regnskabspraksis. Indregningen er behæftet med skøn. Dels fordi Movia ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for løbende foreløbigt afregnede indtægter. Dels fordi der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber mv., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

Indtægter fra udført transportarbejde i Hovedstadsområdet er opgjort på baggrund af endelige fordelingsregnskaber til og med 2022 samt de seneste foreløbige opgørelser vedr. indtægtsfordeling af årene 2023-2025.

Indtægter fra udført transportarbejde i Vest- og Sydsjælland (det tidligere Bus- & Togsamarbejde) er opgjort på baggrund af endelige regnskaber frem til og med 2024.

Trafikstyrelsen, som er sektormyndighed, er fortsat i proces med at implementere kildefordelingsmodel til fordeling af indtægter for udført transportarbejde i hovedstadsområdet. I indtægtsfordelingen, som leverer input til Movias årsregnskab 2025, anvendes kildefordelingsmodellen. Skiftet fra hidtidig indtægtsfordelingsmodel til kildefordelingsmodellen har ingen økonomisk betydning for Movias indtægt, da eventuelle økonomiske forskelle, som følge af modelskiftet, bliver neutraliseret.

Movia har i 2025 konstateret et særskilt tab på en erhvervskunde på 25.100 kr.

Skyldige fordringer oversendes til og inddrives af Gældsstyrelsen. Når fordringen er sendt fra Movia til Gældsstyrelsen afskriver Movia fordringen. Afskrivningen af en fordring påvirker det samlede indtægtsniveau i årsregnskabet, idet afskrivningerne modregnes i indtægterne. I takt med Gældsstyrelsens inddrivelse af skyldige fordringer indtægtsføres de inddrevne beløb på ny hos Movia.

Movia har i 2025 modtaget 26,7 mio. kr. fra inddrivelse via Gældsstyrelsen vedrørende kontrolafgifter, Rejsekort, Flexhandicap og Flextur) mod 25,3 mio. kr. i 2024. Det svarer til, at Movia i 2025 har modtaget inddrevne restancer på 31 pct. af de oversendte nye restancer. Ved udgangen af 2025 har Movia samlet debitor-krav for 328,4 mio. kr. hos Gældsstyrelsen. Beløbet er steget med 57,7 mio. kr. i løbet af året.

Når Movias tilgodehavender overdrages til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, sker fordelingen af indbetalinger fra skyldner ikke forholdsmæssigt mellem samtlige kreditorer, men i overensstemmelse med den lovfastede dækningsrækkefølge i gældsinddrivelseslovens § 4. Betalinger allokeres forlods til fordringer med fortrinsret, herunder bøder, tvangsbøder og underholdsbidrag, før der sker dækning af øvrige krav, herunder Movias.

Note 2 - Anlægstilskud til lokalbaner (1.000 kr.)

	Tilskud udbetalt til Lokaltog	Tilskud indbetalt til Movia	Regnskab 2025
Region Hovedstaden			
Fornyelsesplan Region H 2020-2026	43.000	-43.000	0
Tryghedsskabende tiltag på stationer	594	-594	0
Region Sjælland			
Ladeinfrastruktur til Region Sjælland	16.918	-16.918	0
Restudbetaling af anlægsreserve Østbanen	26.353	-26.353	0
Tillægsaftale omkring midler til vedligeholdelseefterslæb	35.000	-35.000	0
Banedanmark			
Kompensation vedr. signalprogrammet	13.976	-13.976	0
Anlægstilskud i alt	135.842	-135.842	0

I note 2 er anlægstilskud til lokalbaner specificeret.

Anlægstilskud er præsenteret i regnskabet som Movias nettotilskud. Movias nettoudgift vedrørende anlæg er nul, idet Movias udbetaling af anlægstilskud til Lokaltog modsvares af tilsvarende indbetalinger til Movia fra regionerne og Banedanmark. Movia fungerer således som formidler af anlægstilskud.

Alle anlægstilskud er fuldt udlignet, idet udbetalte beløb til Lokaltog svarer til modtagne tilskud til Movia, hvorfor anlægstilskuddene ikke påvirker Movias samlede resultat.

Note 3 - Supportudgifter

Supportudgifter omfatter driftsunderstøttende og tværgående aktiviteter, herunder IT-systemer, salgssystemer, rejsekort, markedsføring, billetkontrol, kundecenter, udgifter til DOT og FlexDanmark samt løn- og administrationsomkostninger. Endvidere omfatter supportudgifter omkostninger til ledelses- og stabsfunktioner såsom økonomi, HR, jura og kommunikation, der understøtter Movias samlede drift.

I supportudgifterne indgår aflønning af Movias direktion. Løn til den administrerende direktør udgør i 2025 2,4 mio. kr. inkl. pension. Aflønningen er fastsat i henhold til gældende aftale om aflønning af chefer mellem Kommunernes Landsforening og de faglige organisationer.

Movia udbetaler faste honorarer til medlemmerne af Movias bestyrelse. I 2025 er der udbetalt i alt 0,9 mio. kr. i bestyrelseshonorarer. De årlige honorarsatser er godkendt af Statsforvaltningen i forbindelse med Movias etablering og reguleres i overensstemmelse med de for tjenestemænd i staten gældende regulerings-satser.

Note 4 - Særlige poster vedrørende statskompensation

Særlige poster omfatter efterregulering af statskompensation mellem trafikselskaberne i form af forsyningstilskud vedrørende 2023. Efterreguleringen af forsyningstilskuddet på 2,4 mio. kr. er fordelt mellem kommuner, regioner og ordninger på baggrund af operatørudgifterne i årsregnskabet for 2024. Beløbet vedrører tidligere år og indgår derfor alene som sammenligningstal i årsregnskabet for 2025.

Note 5 – Anlægsaktiver (1.000 kr.)

	Grunde	Bygninger	Lejede lokaler	Tekniske anlæg	Immaterielle anlægsaktiver	Anlæg under udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	19.408	48.688	12.920	316.443	78.246	16.344	492.049
Årets tilgange	-	1.951	-	104	-	18.484	20.539
Årets afgang	-	-	-	-	-	-	-
Overførsler	-	1.712	-	-	-	-1.712	-
Kostpris 31. december	19.408	52.350	12.920	316.547	78.246	33.116	512.588
Af- og nedskrivninger							
1. januar 2025	-	20.272	8.698	267.691	73.722	-	370.433
Årets afskrivninger	-	1.339	999	23.034	2.086	-	27.457
Årets nedskrivninger	-	-	-	-	-	-	-
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	-	-	-	-	-	-	-
Af- og nedskrivninger 31. december	-	21.612	9.696	290.725	75.858	-	397.890
Regnskabsmæssig-værdi 31. december 2025	19.408	30.739	3.224	25.822	2.388	33.116	114.698

I regnskabsåret 2025 har Movia haft væsentlige bevægelser i anlægsaktiverne. Tilgangene vedrører primært aktiver under udførelse, som især relaterer sig til investeringer i det nye rejsekortsystem, hvor der i året er aktiveret anlægsudgifter på ca. 18,2 mio. kr. Det nye rejsekortsystem er pr. 31. december 2025 fortsat under udførelse og forventes færdiggjort medio 2026, hvorefter aktivet overføres til tekniske anlæg og afskrives lineært over den forventede forbrugstid. På statusdagspunktet er der indregnet anlæg under udførelse relateret til det nye rejsekortsystem for 33,1 mio. kr.

I takt med færdiggørelsen af anlægsprojekter er der i året sket overførsler fra aktiver under udførelse til bygninger, hvorefter aktiverne er indregnet til kostpris og afskrivning påbegyndt fra det tidspunkt, hvor de er klar til brug. Årets overførsel mellem aktivklasserne svarer til værdien af aktivet under udførelsen på 1,4 mio. kr. pr. 31. december 2024, samt årets tilgange på 0,3 mio. kr.

Årets afskrivninger er foretaget i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis og er baseret på aktivernes kostpris med fradrag af eventuel restværdi samt de fastsatte brugstider for de enkelte aktivklasser.

Note 6 - Aktier og kapitalandele i tilknyttede selskaber (1.000 kr.)

	Ejerandel (pct)	1. januar	Ændringer	31. december
Rejsekort og Rejseplan A/S	28,87	73.619	-49.628	23.991
Lokaltog A/S	75,84	545.071	40.867	585.938
DOT I/S	33,33	300	0	300
I alt		618.990	-8.761	610.229

Værdien af Movias kapitalandele i Lokaltog A/S, DOT I/S og Rejsekort og Rejseplan A/S er nedskrevet med 8,8 mio. kr. som følge af udviklingen i selskabernes egenkapital på baggrund af senest tilgængelige årsregnskaber. Kapitalandelene er indregnet efter indre værdis metode og opgjort med udgangspunkt i de tilknyttede selskabers regnskaber pr. 31. december 2024.

Nedskrivningen af egenkapitalen i Rejsekort og Rejseplan A/S skyldes, at trafikvirksomhedernes finansiering er fastfrosset i perioden, hvor der investeres i nyt rejsekort. Det giver et driftsmæssigt underskud i Rejsekort og Rejseplan A/S, som finansieres med ansvarlig lånekapital.

DOT I/S ophører som selskab pr. 31/12 2025 og Movias kapitalandele tilbagebetales i 2026. DOTs aktiviteter videreføres under Movia i form af et samarbejde mellem DSB, Metroselskabet, Hovedstadens Letbane og Movia.

Movia er yderligere engageret i foreningen FlexDanmark, hvor Movias finansieringsandel i 2025 er på 42 pct.

Note 7 - Ansvarlig lånekapital (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	Afdrag	31. december
Rejsekort og Rejseplan A/S	57.101	28.362	0	85.462
Lokaltog A/S, Østbanen	518.614	0	-15.000	503.614
I alt	575.714	28.362	-15.000	589.076

I 2025 er der indskudt 25,9 mio. kr. i ansvarlig lånekapital til Rejsekort og Rejseplan A/S til udviklingen af Nyt Rejsekort. Der er tilskrevet renter på 2,4 mio. kr. Den ansvarlige lånekapital til Rejsekort og Rejseplan A/S udgør 85,5 mio. kr. ultimo 2025.

I 2023 og 2024 har Movia indskudt ansvarlig lånekapital i Lokaltog A/S for at sikre, at der er likviditet i Lokaltog A/S til at udføre anlægsarbejder på Østbanen. Lånekapitalen er regnskabsmæssigt modsvaret af forudbetaling fra Region Sjælland til Movia. Lokaltog A/S har afdraget 15,0 mio. kr. på den ansvarlige lånekapital. Ultimo 2025 er saldo på ansvarlige lånekapital til Lokaltog A/S på 503,6 mio. kr.

Note 8 - Andre tilgodehavender

I overensstemmelse med anvendt regnskabspraksis, indregnes værdien af andre tilgodehavender til nominel værdi. På balancedagen er værdien af andre tilgodehavender opgjort til 89,9 mio. kr.

Andre tilgodehavender omfatter tilgodehavender hos samarbejdspartnere, leverandører og øvrige modparter, som ikke kan henføres til tilgodehavender hos ejere eller tilknyttede virksomheder. Posten vedrører bl.a. mellemregninger, a conto afregninger, tilgodehavende tilskud, årets regulering af hensættelse til tab på debitorer samt øvrige kortfristede krav, der forventes afregnet inden for det kommende regnskabsår.

Movia har i 2025 realiseret tab på debitorer for 84,9 mio. kr., hvoraf kontrolafgifter udgør 83,8 mio. kr. Movia har indtægtsført 26,7 mio. kr. baseret på inddrivelse fra Gældsstyrelsen, jf. note 1. Til sammenligning blev der i årsregnskabet for 2024 realiseret tab på debitorer på 87,9 mio. kr.

Den årlige regulering af hensættelse til tab på debitorer udgør pr. 31. december 2025 1,4 mio. kr.

Note 9 - Tilgodehavender hos ejere og tilknyttede selskaber (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	152.650	-34.417	118.233
Regioner	37.876	21.754	59.630
Tilknyttede selskaber	14.842	3.551	18.393
I alt	205.368	-9.113	196.255

Tilgodehavender hos ejere og tilknyttede selskaber omfatter tilgodehavender hos tilknyttede selskaber samt mellemregning med Movias ejere, dvs. kommuner og regioner. Beløbet er præsenteret som et nettobeløb af tilgodehavender hos ejere og tilknyttede selskaber på balancedagen.

Tilgodehavender til ejere vedrører løbende mellemregningskonti og efterreguleringer i relation til a conto bidrag og endelig afregning af årets aktiviteter. Efterreguleringerne opstår som følge af forskelle mellem det opkrævede a conto bidrag og det faktisk opgjorte tilskudsbehov.

I balancen indregnes uafregnede bruttobeløb vedrørende indeværende og forrige regnskabsår som tilgodehavender, i det omfang mellemværendet med Movia og den enkelte kommune eller region udviser en debet-saldo på balancedagen.

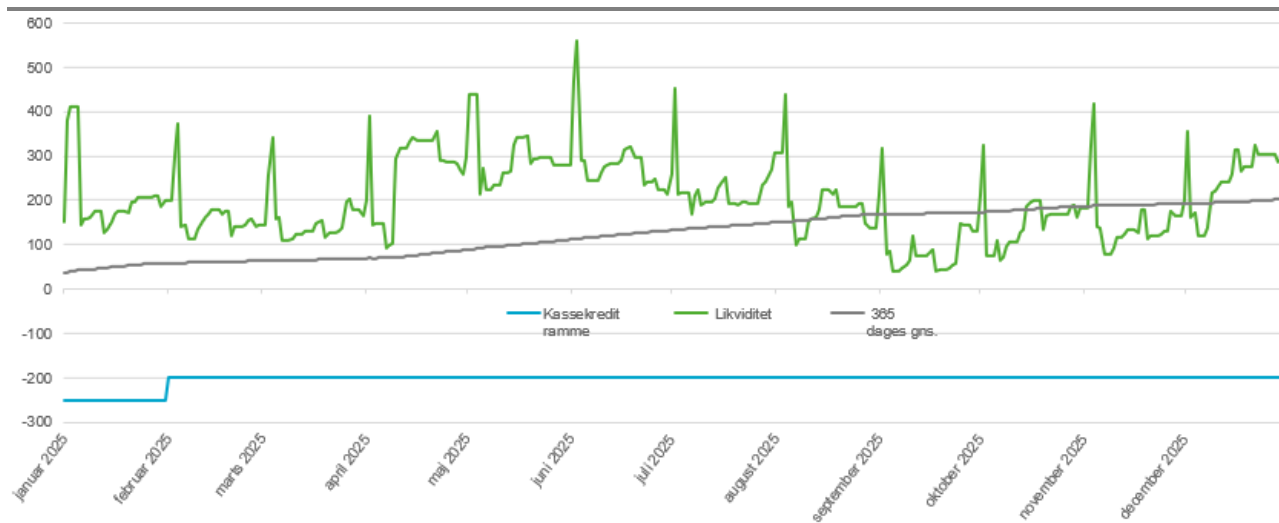
Der foretages ikke modregning mellem tilgodehavender og gæld. Mellemværender opgøres og præsenteres brutto pr. modpart.

Note 10 - Likvide beholdninger (1.000 kr.)

	2024	2025
Likvide beholdning 1. januar	-135.041	151.520
Ændring i likvide beholdning:		
+/- Årets efterregulering	79.361	21.380
+/- Årets afregnede efterregulering	201.332	-7.650
+/- Øvrige finansforskydninger	5.868	131.973
Likvide beholdning 31. december	151.520	297.223

Bestyrelsen besluttede i december 2023, at Movia skal leve op til kassekreditreglen for kommuner, hvorefter gennemsnitslikviditeten over de seneste 12 måneder skal være positiv. Den positive udvikling fra 2024 er videreført i 2025. Den gennemsnitlige likvidbeholdning målt over 12 måneder var fortsat positiv gennem 2025 og udgør på balancedagen 202,8 mio. kr., jf. figur 2 nedenfor.

Figur 2 - Udvikling i likviditet 2025 (mio. kr.)



Movias kassekredit blev i februar 2025 reduceret fra 250 mio. kr. til 200 mio. kr. men er fortsat opretholdt frem til 1. februar 2027 på dette relativt høje niveau pga. usikkerhed om likviditetseffekten af den nye kildefordeling af indtægter, som blev indført i 2025.

Note 11 – Egenkapitalopgørelse (1.000 kr.)

1. januar 2025	-211.364
Årets resultat – før lånefinansiering af ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort	-18.183
Årets afskrivninger af anlægsaktiver	-27.457
Årets tilgang af anlægsaktiver	20.539
Årets nedskrivning af aktiver	-7.313
Afdrag lån	23.920
Regulering af hensættelser	24.874
31. december 2025	-194.982

Egenkapitalen påvirkes af en række regnskabsmæssige nettoreguleringsposter, som primært vedrører periodisering og ajourføring af aktiver og forpligtelser.

Årets resultat udviser et lånefinansieret underskud på 18,2 mio. kr., hvilket er i overensstemmelse med den besluttede finansieringsplan for Nyt Rejsekort. De ekstraordinære omkostninger hertil lånefinansieres, hvorved kommuners og regioners betalinger fastholdes uændret i anlægsfasen 2025-2027 og under den efterfølgende tilbagebetaling af lån, der forventes at ske i 2028.

Tilgang af anlægsaktiver og afskrivninger af anlægsaktiver omfatter den samlede tilgang til samt afskrivning af anlægsaktiver i regnskabsåret og stemmer med oplysningerne i anlægsnoten. Tilgange vedrører årets investeringer i anlægsaktiver, som indregnes i balancen, mens afskrivninger udtrykker det regnskabsmæssige forbrug af aktiverne i perioden og dermed periodisering af omkostninger over aktivernes brugstid.

Nedskrivning af aktiver udgør en samlet nettoreguleringspost, der består af to regnskabsmæssigt forskellige forhold. Dels indgår urealiserede værdireguleringer af kapitalandele opgjort efter indre værdis metode, som afspejler Movias andel af de tilknyttede virksomheders resultat og egenkapitaludvikling og som kan afstemmes til oplysningerne i noten om kapitalandele. Dels indgår regulering af hensættelse til tab på debitorer,

som vedrører vurdering af forventede tab på udeståender. Posten samler således både værdiregulering af finansielle aktiver og kreditrisikoregulering i ét nettobeløb.

Regulering af hensættelser omfatter ajourføring af pensionsforpligtelserne til tjenestemænd, regulering af skyldig rejsehjemmel samt regulering af feriepengeforpligtelser. Disse reguleringer er baseret på opdaterede beregninger og skøn og afspejler periodisering af personaleomkostninger og ændringer i forpligtelsernes opgjorte størrelse. Reguleringerne indebærer primært periodeforskydninger mellem regnskabsår og er ikke udtryk for realiserede betalinger i året.

Note 12 - Pensionsforpligtelser

Movias pensionsforpligtelse til tjenestemænd er aktuarberegnet i 2025 og er opgjort til 762 mio. kr. pr. 31. december 2025 i henhold til budget- og regnskabssystem for kommuner og regioner.

Pensionsforpligtelsen bliver genberegnet minimum hvert 5. år.

Note 13 – KommuneKredit låneforpligtelser (1.000 kr.)

	Hovedstol	1. januar	31. december	Udløbsdato	Sikring
Rejsekortlån - variabelt	31.070	6.541	0	03-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	64.138	13.503	0	24-10-2025	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	12.842	12.676	11.100	17-12-2026	-
Rejsekortlån - variabelt	33.300	12.200	9.900	29-12-2026	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	13.500	13.500	13.500	30-12-2032	-
Rejsekortlån - fast	13.500	13.500	13.500	29-12-2028	-
Rejsekortlån - variabelt	27.000	27.000	27.000	15-06-2034	-
Rejsekort byggelån	13.631	0	13.631	20-12-2027	-
I alt	208.981	98.920	88.631		
Heraf kortfristet pr. 2026			21.000		
Heraf til forfald efter 2026			67.631		

Låneforpligtelserne til KommuneKredit udgør 88,6 mio. kr., hvoraf 21 mio. kr. forfalder til betaling i 2026.

I 2025 er to af de tre rejsekortlån, der var rentesikret gennem renteswapaftaler, indfriet. Pr. balancedagen er 26 pct. af den samlede restgæld enten fastforrentet eller rentesikret.

Movia har i 2025 optaget et nyt kreditlån til rejsekortformål med en trækingsret på 95,0 mio. kr., hvoraf 13,6 mio. kr. er udnyttet pr. balancedagen, mens den uudnyttede del udgør 81,4 mio. kr.

Note 14 - Gæld til ejere og tilknyttede selskaber (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
<i>Kortfristet del af langfristet gæld</i>			
Kommuner	142.840	-21.567	121.273
Regioner	18.700	13.687	32.387
Tilknyttede selskaber	68.285	-13.906	54.379
Kortfristet del af langfristet gæld i alt	229.825	-21.787	208.039
<i>Langfristet gæld</i>			
Regioner	518.614	-15.000	503.614
Langfristet gæld i alt	518.614	-15.000	503.614
I alt gæld til ejere og tilknyttede selskaber	748.438	-36.787	711.652

Gæld til ejere og tilknyttede selskaber omfatter forpligtigelser til tilknyttede selskaber samt mellemregning med Movias ejere, dvs. kommuner og regioner. Beløbet er præsenteret som et nettobeløb af gæld til ejere og tilknyttede virksomheder på balancedagen.

I overensstemmelse med anvendt regnskabspraksis indregnes og måles langfristet gæld til nominel værdi og som forfalder senere end 12 måneder efter regnskabsårets afslutning. Den kortfristede gæld omfatter således forpligtelser, der forholder inden for 12 måneder efter regnskabsårets afslutning.

Gæld til ejere vedrører løbende mellemregningskonti og efterreguleringer i relation til a conto bidrag og endelig afregning af årets aktiviteter. Efterreguleringerne opstår som følge af forskelle mellem det opkrævede a conto bidrag og det faktisk opgjorte tilskudsbehov.

I balancen indregnes den uafregnede efterregulering som bruttobeløb vedrørende indeværende og forrige regnskabsår som gæld, i det omfang mellemværendet med Movia og den enkelte kommune eller region udviser en skyldig saldo på balancedagen.

Langfristet gæld til regioner omfatter alene en forpligtigelse på nominel værdi på 504 mio. kr. til Region Sjælland. Movia stiller tilsvarende beløb til rådighed for Lokaltog A/S i form af et ansvarligt lån. Forudbetalingen og indskuddet af ansvarlig lånekapital, sikrer likviditet i datterselskabet Lokaltog A/S, til at udføre større anlægsarbejder. Gældsforpligtelsen til Region Sjælland afvikles løbende i takt med afdrag fra Lokaltog A/S.

Der foretages ikke modregning mod tilgodehavender, idet mellemværender præsenteres brutto pr. modpart.

Note 15 – Eventualforpligtelser

Driften af IT-systemet til variabel Flextrafik varetages af foreningen FlexDanmark. I forbindelse med etableringen af foreningen har Movia påtaget sig en forholdsmæssig garanti for feriepengeforpligtelsen svarende til Movias andel af den samlede kørsel. Movias andel af den garanterede feriepengeforpligtelse udgjorde pr. 31. december 2025 0,8 mio. kr.

Note 16 - Finansiell sikring (1.000 kr.)

	Restgæld 31. december	Rente	Markedsværdi 31. december	Handelsdato	Udløbsdato
Rejsekortlån	9.900	1,1 pct.	62	01-11-2022	29-12-2026
I alt	9.900		62		

Movia har indgået renteswapaftaler med Nordea Bank Abp med det formål at konvertere variable rentebetalinger på lån hos KommuneKredit til en fast rente. Formålet med renteswaps er at reducere Movias risiko for stigende udgifter ved en eventuel rentestigning i forhold til det renteniveau, der var gældende ved aftalernes indgåelse.

Pr. 31. december 2025 er markedsværdien af de indgåede renteswaps opgjort til 62 t.kr. Denne værdi er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler ikke indregnet i årsregnskabet.

Note 17 - Modtagne garantier (1.000 kr.)

	1. januar	31. december
Kortsalg	1.403	1.393
Busdrift kontrakter	182.790	181.896
Flextrafik kontrakter	25.446	24.742
I alt	209.639	208.031

Garantierne relaterer sig til kontraktuelle sikkerhedsstillelser stillet af Movias leverandører i overensstemmelse med vilkårene i de indgåede kontrakter.

Note 18 - Leje- og leasingaftaler

Movias leje- og leasingforpligtelser udgør 18,9 mio. kr. ultimo 2025. Forpligtelserne vedrører lokaleleje af driftsfaciliteter, svarende til 11,6 mio. kr., samt leasing af biler og el-ladestandere svarende til 7,2 mio. kr.

I 2025 er bindingsperioden for lejemålet på Hanne Varmings Plads 4 udløbet, hvilket medfører en tilsvarende reduktion af lejeforpligtigelsen fremadrettet.



Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for Movia 2025 er aflagt i henhold til gældende lovgivning herunder bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision mv., kommunestyrelsesloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud tilpasset Movias særlige forhold.

I 2025 er regnskabspraksis ændret således:

- Driftens tilskudsbehov beregnes som driftens finansieringsbehov reguleret med lånefinansiering af ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort
- Anlægsudgift og -tilskud vedrørende lokalbaner vises på hver sin linje i regnskabet.
- Nye rejsekort-anlæg afskrives over 5 år som er samme periode som driftskontrakten.
- Tilføjelse af Hovedstadens Letbane som part i indtægtsfordelingen.
- Overgang til kildefordeling i hovedstaden.

Der er desuden foretaget mindre redaktionelle rettelser.

Årsrapporten er aflagt i kr.

Årsrapporten indeholder en afrapportering af selskabets resultat og præsentation af selskabets væsentlige faglige resultater og aktivitetsniveau.

Udgiftsbaseret regnskabsopgørelse

Periodens nettoudgifter indregnes som driftens finansieringsbehov. Fakturerede tilskud modregnes i driftens finansieringsbehov, mens efterreguleringer indregnes, når disse kan opgøres på et pålideligt grundlag ved årsafslutningen.

Lånefinansiering indregnes særskilt og vedrører periodens likviditetsmæssige forskydninger mellem omkostningsafholdelse og opkrævning hos kommuner og regioner. Lånefinansiering repræsenterer dermed en tidsmæssig forskydning, idet finansieringen forventes udlignet ved efterfølgende opkrævning.

Resultat efter lånefinansiering afspejler herefter periodens samlede regnskabsmæssige resultat.

Regnskabsopgørelsen er opstillet efter en udgiftsbaseret regnskabsmodel, hvor resultatdannelsen følger nedenstående opstilling:

+ Driftens finansieringsbehov
- Tilskud faktureret
+/- Efterregulering
= Resultat før lånefinansiering
+/- Lånefinansiering af Nyt Rejsekort
= Resultat efter lånefinansiering

Ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport jf. finanslovens § 28.53.02.84 er indregnet under særlige poster, som indgår i driftens finansieringsbehov. I 2024 er foretaget efterregulering af a conto tilskuddet i 2023.

Driftens tilskudsbehov finansieres med løbende forbrugs- og a conto indbetalinger fra kommuner, regioner og virksomheder. Difference mellem realiseret tilskudsbehov og faktureret forbrugs- og a conto-tilskud, udgør den efterregulering, som endeligt afregnes overfor kommuner og regioner i januar året efter regnskabsaflægningen, og overfor virksomheder i 1. halvår efter regnskabsaflægningen.

Driftens tilskudsbehov beregnes som driftens finansieringsbehov reguleret med lånefinansiering af ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort.

Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.

Indregning af indtægter og udgifter

Indtægterne ved bus- og togtransport opgøres primært som Movias andel af det samlede transportarbejde på tværs af bus, tog, metro og letbane multipliceret med den samlede billetomsætning for DSB, Metroselskabet, Movia og Hovedstadens Letbane. Indtægtsfordelingen foretages årligt og baseres på en række kildedata afhængig af geografi, f.eks. omsætningen af rejsehjemmel, brugsdata for rejsekort-systemer, takstblad for

rejsehjemmel, prisindeks, fremskrivning m.m. Indtægtsfordeling for rejser internt i hovedstadsområdet er reguleret i en bekendtgørelse, mens indtægtsfordeling for rejser uden for eller til/fra hovedstadsområdet er aftalebaseret.

Det følger af bekendtgørelse om fordeling af billetindtægter i hovedstadsområdet, at indtægter fordeles på grundlag af takststrukturen, det udførte transportarbejde og økonomisk incitament til at tilrettelægge linjenettet til tilbringerrejser frem for parallelrejser fx til banelinjer. Indtægtsfordelingen foretages med en kildefordelingsmodel, som anvender fordelingsnøgler baseret på brugsvalideringer af rejsehjemmel, herunder brug af rejsekort-produkter.

Billetomsætningen kildefordeles senest d. 1. januar 2026 ifølge bekendtgørelsen. Der er imidlertid ingen udsigt til, at landets trafikvirksomheder udvikler salgskanalerne til alene at sælge rejsehjemmel, som genererer brugsvalideringer, og som kan anvendes til kildefordeling. Trafikstyrelsen, som har sektoransvaret, og samarbejdets parter er i erkendelse heraf enige om, at omsætningen for andre rejsehjemmeltyper skal fordeles ved brug af proxy-fordelingsnøgler.

Trafikstyrelsen er fortsat i proces med at udvikle kildefordelingsmodellen. Forventningen er, at modellen er færdigudviklet senest i foråret 2026, hvorfor der vil forekomme en eller flere omkørsler af indtægtsfordelingen for 2025, som regulerer det, der i 2025 er foreløbigt afregnet med den ikke-færdigudviklede model. Parterne og Trafikstyrelsen har løbende i 2025 vurderet konsekvenser af, at modellen ikke er færdigudviklet og tager afregningsmæssigt – så vidt muligt – højde for eventuelle kendte skævheder for at begrænse store efterreguleringer i 2026 vedr. 2025.

Indtægter genereret ved brug af det landsdækkende produkt Rejsekort, som kort, fordeles i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog, metro og letbane indenfor hovedstadsområdet

omfordeles i henhold til bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

Forudbetalinger for transportarbejde foretaget ved brug af Rejsekort som kort og forudbetalinger for transportarbejde ved brug af fastprisprodukter indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel", opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen.

Indtægter fra andre rejsekort-systemer, Rejsekort som app og Check Ind i DSB's app, fordeles ligeledes i første omgang landsdækkende, hvorefter andelen af indtægter genereret ved rejser med bus, tog, metro og letbane inden for hovedstadsområdet omfordeles i henhold til bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Systemerne fungerer efter PAYG-princippet (Pay As You Go), hvorfor trafikvirksomhederne først afregnes indtægter for det udførte transportarbejde et tidsrum (typisk inden for få dage afhængigt af kundens valgte betalingsmiddel) efter pågældende rejser afslutning. Movia vil således først modtage indtægter for en række rejser udført i 2024 i 2025, og indgå i Movias 2025-regnskab, og tilsvarende vil der forekomme rejser udført i 2025, hvis tilhørende indtægter først indgår i Movias 2026-regnskab. Omvendt gælder fx for pendlerkort, at kunderne forudbetaler rejsehjemlen op til 4 måneder forud for, at den sidste rejse inden for kortets gyldighedsperiode gennemføres. Omsætningen allokeres til trafikvirksomhederne umiddelbart efter salget eller – afhængigt af salgskanalen – måneden efter, hvorfor indtægten for en række rejser udført i 2026 indgår i Movias 2025 regnskab, ligesom indtægten for en række rejser udført i 2025 indgår i Movias 2024 regnskab.

Movia modregner tab på debitorer i indtægterne. Tab på fysiske personer udgiftsføres løbende i regnskabsåret, når fordringen overdrages til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Eventuelle indbetalinger fra Gældsstyrelsen indtægtsføres i det regnskabsår, hvor beløbet modtages, i overensstemmelse med god regnskabsskik.

Tab på juridiske personer udgiftsføres, når tabet anses for endeligt realiseret og er godkendt af bestyrelsen.

Billetindtægter og driftsudgifter indregnes i regnskabsopgørelsen i det regnskabsår, de vedrører, forudsat at de er kendte for Movia inden udløbet af supplementsperioden. Herunder indregnes også forventede reguleringer. Supplementsperioden fastlægges i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. og kommunestyrelsesloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud.

Efterregulering af den modtagne forbrugsbetaling og a conto tilskud indregnes i regnskabsopgørelsen i det regnskabsår, den vedrører.

Modtagne tilskud fra regionerne til anlægstilskud til lokalbaner og Movias anlægstilskud til lokalbaner indregnes og vises på hver sin linje i regnskabsopgørelsen.

Afdrag på de oprindelige rejsekortlån optaget indtil 2014 udgiftsføres under fællesudgifter. Renteudgifter på rejsekortlån blev aktiveret i anlægsperioden frem til 30. juni 2012. De aktiverede renteudgifter udgiftsføres i takt med ydelserne på lånene.

Ydelser vedrørende Movias udlån af ansvarlig lånekapital til Rejsekort og Rejseplan A/S indtægtsføres under fællesudgifter.

Aktiver

Anlægsaktiver

Movia indregner anskaffelser som anlægsaktiver til kostpris, når aktivet forventes anvendt i mere end ét regnskabsår, når værdien kan måles pålideligt, og når anskaffelsessummen overstiger 100.000 kr. Kostprisen omfatter anskaffelsessummen med tillæg af omkostninger, der direkte er forbundet med at bringe aktivet i den tilstand og placering, hvor den kan anvendes til sit formål.

Anskaffelser og afskrivninger reguleres med modpost på egenkapitalen i overensstemmelse med

regnskabsbekendtgørelsen for kommunale fællesskaber.

Udgifter der medfører forbedring af et aktivs egenskaber eller forlænger den forventede brugstid aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye brugstid. Udgifter til løbende vedligeholdelse, mindre reparationer og lignende, der ikke har en væsentlig indflydelse på aktivets brugstid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Finansielt leasede aktiver

Indregnes og måles på tilsvarende vis som aktiver, der ejes af Movia. Kostprisen fastsættes som den laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rente, eller en tilnærmet værdi for denne, som diskonteringsfaktor.

Grupperede aktiver indregnes i balancen, når den samlede værdi af gruppen overstiger minimumsgrænsen for aktivering.

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver indregnes, når aktivet er identificerbart, forventes at give fremtidige økonomiske fordele eller servicepotentiale, og når kostprisen kan måles pålideligt.

Aktiverne måles til kostpris, der omfatter købsprisen med fradrag af eventuelle rabatter samt udgifter, der direkte kan henføres til at bringe aktivet i brug, herunder honorarer til eksterne konsulenter og andre omkostninger relateret til implementering.

Efterfølgende udgifter tillægges kun aktivets værdi, hvis de medfører en forøgelse af aktivets fremtidige økonomiske fordele eller forlængelse af brugstiden. Øvrige udgifter udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Væsentlige udviklingsprojekter aktiveres til anskaffelsespris, mens interne udviklingsprojekter udgiftsføres i takt med færdiggørelsen. Patenter og lignende rettigheder værdiansættes ikke.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, dog maksimalt 10 år, baseret på en vurdering af aktivernes økonomiske levetid.

Patenter værdiansættes ikke.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Udviklingsprojekter	3 - 10 år
---------------------	-----------

Grunde og bygninger

Grunde og bygninger anskaffet før 1. januar 1999 værdiansættes til den offentlige ejendomsvurdering pr. 1. januar 2004, mens grunde og bygninger anskaffet efter 1. januar 1999 optages til kostpris. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet til anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider.

Grunde	Afskrives ikke
Bygninger	15 - 50 år
Indretning af lejede lokaler	10 år

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver optages til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Materielle anlægsaktiver under opførelse optages til de samlede afholdte omkostninger på balance-tidspunktet.

For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte udgifter til materialer, komponenter og underleverandører.

For rejsekortsystemet omfatter afholdte anlægsomkostninger også renteudgifter på lånefinansieringen, indtil anlægget blev taget i brug. Efter ibrugtagning udgiftsføres renteudgifterne løbende.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske anlæg og biler	3 - 10 år
Rejsekort	Over perioden 2012 – 2026

Rejsekortanlæg afskrives over perioden 2012 – 2026. Der foretages lineære afskrivninger i anlæggets brugstid baseret på den forventede restlevetid.

Eftersom hovedaktivitetens brugstid er fastsat til 2026, vurderes det som mest retvisende, at eksempelvis en tilgang i 2020 afskrives over hovedaktivitetens resterende brugstid, dvs. 7 år, mens en tilgang i 2022 afskrives over 5 år.

Nye rejsekortanlæg fra 2026 afskrives lineært over 5 år, svarende til varigheden af drift- og vedligeholdelsesaftalen for udstyret.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab reguleres over egenkapitalen.

Anlæg under udførelse

Anlæg under udførelse er aktiver, som er under opførelse eller konstruktion ved årets afslutning. Udgifter afholdt på materielle anlægsaktiver under udførelse indregnes i takt med, at udgiften afholdes, og når de kan afgrænses og opgøres pålideligt.

Ved opførelse af bygninger foretages indregningen på baggrund af kostpris eller færdiggørelsesgrad. Når anlægsaktivet er færdiggjort og taget i brug, overføres det til den relevante aktivkategori, og afskrivning påbegyndes.

Anlæg under udførelse afskrives ikke.

Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele, samt ansvarlig lånekapital)

Kapitalandele i selskaber, som Movia har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Movias ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet.

Den årlige værdiregulering af aktiekapitalen reguleres med modpost på egenkapitalen, jf. bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv. og i henhold til bestemmelserne i kommunestyrelsesloven, samt bekendtgørelse om statsrefusion og tilskud.

Grunde og bygninger til videresalg

Grunde og bygninger til videresalg omfatter aktiver, hvor der er truffet beslutning om salg, og som ikke længere anvendes direkte i Movias driftsmæssige aktiviteter. Der foretages ikke afskrivninger på bygninger til videresalg.

Grunde og bygninger til videresalg optages til den offentlige vurdering pr. 1. januar 2004, såfremt anlægget er købt før 1. januar 1999. Aktiver anskaffet efter denne dato måles til anskaffelsessum med tillæg af eventuelle forbedringer og fradrag for tidligere afskrivninger.

Hvis der ikke foreligger en offentlig vurdering, måles aktiverne til den seneste valuarvurdering foretaget af en ekstern valuar.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til nominel værdi med fradrag af nedskrivninger til at imødegå forventede tab. Nedskrivning foretages, når der er identificeret risiko for, at tilgodehavendet ikke kan inddrives. I regnskabet præsenteres det realiserede udgiftsførte konstaterede tab samt bevægelsen af hensættelser til tab. Ændringer i tilgodehavender reguleres med modpost på egenkapitalen.

Tilgodehavender, der er overdraget til inddrivelse via Gældsstyrelsen, nedskrives til nul og indgår derfor ikke i balancen på balancedagen. Eventuelle indbetalinger fra Gældsstyrelsen indtægtsføres i det regnskabsår, hvor de modtages.

Eventuelle væsentlige tabsrisici, der ikke kan opgøres, oplyses under eventualforpligtelser.

Tilgodehavender med forfaldstidspunkt senere end ét år præsenteres som langfristede tilgodehavender.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter under omsætningsaktiver omfatter forudbetalinger, der vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Passiver

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser måles til den forventede økonomiske forpligtelse på balancedagen.

Andre hensatte forpligtelser

Miljømæssige forpligtelser og garantiforpligtelser indregnes, når Movia som følge af en tidligere begivenhed har påtaget sig en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at indfrielse af forpligtelsen vil medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

Pensionsforpligtelser

Et begrænset antal af Movias medarbejdere er tjenstemandsansatte. Movia har endvidere indgået pensionsaftaler med visse personalegrupper. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er beregnet aktuarmæssigt ud fra forudsætninger fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Der foretages som minimum hvert femte år en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenstemænd. I år, hvor der ikke gennemføres en aktuarmæssig beregning, reguleres kapitalværdien med årets udbetalte pensioner fratrasket den statsligt fastsatte procent af de udbetalte tjenstemandspensionslønninger.

Ændringer i tjenstemandspensionsforpligtelsen indregnes direkte på egenkapitalen.

Leasinggæld

Finansielt leasede aktiver indregnes i anlægskartoteket og afskrives over den forventede brugstid. De tilsvarende leasingforpligtelser indregnes som finansiell gæld.

Finansielle instrumenter

Finansielle instrumenter, herunder eventuelle rentesikringsaftaler, måles til amortiseret kostpris. Markedsværdien oplyses i noterne.

Langfristet gæld

Langfristet gæld omfatter forpligtelser, der forfalder senere end 12 måneder efter regnskabsårets afslutning.

Kortfristet gæld

Kortfristet gæld omfatter forpligtelser, med forfald indenfor 12 måneder efter regnskabsårets afslutning.

Periodeafgrænsningsposter under forpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i efterfølgende år.

Forudbetalinger for rejser på rejsekort indregnes i indtægterne i det år, de modtages. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" indregnes under kortfristet gæld, og ændringer heri reguleres over egenkapitalen.

Feriepengeforpligtelsen vedrørende tjenstemandsansatte, medarbejdere ansat på tjenstemandslignende vilkår og funktionæransatte beregnes af den ferieberettigede løn. Reguleringer af feriepengeforpligtelsen føres over egenkapitalen.

Skyldige omkostninger opgøres efter transaktionsprincippet og omfatter leverede varer og ydelser, hvor faktura først modtages efter regnskabsårets afslutning, eller betaling først finder sted herefter.

Disponerede, uforbrugte midler fra omstillingspuljen samt igangværende projekter, der fortsætter ind i det efterfølgende regnskabsår, opretholdes som gæld og indregnes under skyldige omkostninger, indtil projektet afsluttes. Bevarelsen af disse poster forudsætter bestyrelsens godkendelse.

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato aflagt og godkendt årsregnskabet for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2025 for Trafikselskabet Movia. Årsregnskabet forelægges herefter repræsentantskabet til orientering.

Årsrapporten aflægges i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v., og i henhold til bestemmelserne i kommunestyrelsesloven samt refusionsbekendtgørelsen.

Det er vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter, samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis, og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af virksomheden, der er omfattet af regnskabet. Den anvendte regnskabspraksis anses for hensigtsmæssig og regnskabet givet et retvisende billede af Movias økonomi.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler i henhold til udviklingen i Movias aktiviteter og økonomiske forhold.

København, 10. marts 2026

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kenneth Gøtterup
Formand

Simon Hansen
Næstformand

Signe Bøgevald
Bestyrelsesmedlem

Bent Hansen
Bestyrelsesmedlem

Vagn Kjær Hansen
Bestyrelsesmedlem

Andreas Karlsen
Bestyrelsesmedlem

Øjvind Vilsholm
Bestyrelsesmedlem

Erik Lund
Bestyrelsesmedlem

Felex Pedersen
Bestyrelsesmedlem



Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Trafikselskabet Movia for regnskabsåret 01.01.2025 - 31.12.2025, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, (side 34 - 39) med følgende hovedtal:

- Samlet tilskudsbehov før efterregulering på 3.460 mio. kr.
- Aktiver i alt på 1.924 mio. kr.
- Egenkapital i alt på -195 mio. kr.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af selskabet i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisoreres etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2025. Dette forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om dette forhold.

Indregning af indtægter fra salg af rejsehjemmel m.v.

Indtægter fra salg af rejsehjemmel m.v. udgør i alt 2.119 mio. kr. og er en betydelig regnskabspost, der sammensættes af flere indtægtskilder, herunder eget salg og indtægter fra andre parter i bl.a. takstsamarbejder på tværs af Sjælland. Indregning af indtægter er nærmere beskrevet i årsregnskabets note 1. Indregningen af indtægter fra andre parter er behæftet med skøn, idet ledelsen ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for de løbende foreløbigt afregnede indtægter og idet der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber m.v., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

Som følge heraf anser vi indregning af indtægter som et centralt forhold i revisionen. Ved revisionen har vi indhentet forståelse af forretningsgange for Trafikselskabet Movias indregning af indtægter fra salg af rejsehjemmel og stikprøvevist sammenholdt grundlaget for indregning af indtægter til eksterne kilder, herunder indbetalinger modtaget efter regnskabsårets udløb.

Vi har efterregnet og analyseret ledelsens skøn over ikke afregnede indtægter fra salg af rejsehjemmel, ligesom vi har sammenholdt reguleringer af tidligere indregnede indtægter til endelige fordelingsregnskaber m.v., når disse foreligger.

Vi har endvidere drøftet eventuelle usikkerheder i skønnede poster med ledelsen og påset at væsentlige skøn og usikkerheder er omtalt i årsregnskabet.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Trafikselskabet Movia har i overensstemmelse med kravene i "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen medtaget det af bestyrelsen godkendte årsbudget for 2025 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2025. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Trafikselskabets Movias evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Trafikselskabet Movia, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformation kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af "bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv." i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Trafikselskabet Movias interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Trafikselskabet Movias evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Trafikselskabet Movia ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
- Planlægger og udfører vi revisionen af årsregnskabet for at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis vedrørende de konsoliderede finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsenhederne som grundlag for at udforme en konklusion om årsregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og gennemgå det udførte revisionsarbejde. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Vi afgiver også en udtalelse til den øverste ledelse om, at vi har opfyldt relevante etiske krav vedrørende uafhængighed, og oplyser den om alle relationer og andre forhold, der med rimelighed kan tænkes at påvirke vores uafhængighed og, hvor det er relevant, anvendte sikkerhedsforanstaltninger eller handlinger foretaget for at eliminere trusler.

Med udgangspunkt i de forhold, der er kommunikeret til den øverste ledelse, fastslår vi, hvilke forhold der var mest betydelige ved revisionen af årsregnskabet for den aktuelle periode og dermed er centrale forhold ved revisionen. Vi beskriver disse forhold i vores revisionspåtegning, medmindre lov eller øvrig regulering udelukker, at forholdet offentliggøres, eller i de yderst sjældne tilfælde, hvor vi fastslår, at forholdet ikke skal kommunikeres i vores revisionspåtegning, fordi de negative konsekvenser heraf med rimelighed ville kunne forventes at veje tungere end de fordele den offentlige interesse har af sådan kommunikation.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er herudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til ”bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv.” i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med ”bekendtgørelsen om kommuners budget og regnskabsvæsen mv.” i henhold til bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse samt refusionsbekendtgørelsen. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Yderligere oplysninger krævet i henhold til bekendtgørelse om kommunal og regional revision

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Trafikselskabet Movia pr. 1. januar 2022 for regnskabsåret 2022. Vi blev valgt efter en udbudsprocedure i 2021/22, hvorefter vi indgik en revisionsaftale for en 4 årig-periode til og med regnskabsåret 2025, med mulighed for forlængelse til 2027.

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved driften af Trafikselskabet Movia og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlige regelbrud i de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, eller væsentlige forvaltningsmangler i de systemer og processer, som ledelsen har etableret. På grundlag af risikovurderingen fastlægger vi de afgrænsede emner, som vi skal udføre juridisk-kritisk revision eller forvaltningsrevision af.

Ved en juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne,

understøtter skyldige økonomiske hensyn ved driften af Movia og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet.

Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi alene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, den 10. marts 2026

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand

statsautoriseret revisor

MNE NR.: mne26712

4.

Fordelings- regnskab



Fordelingsregnskab 2025

I 2025 udgør Movias regnskab 3.478 mio. kr. heraf lånefinansieres 18 mio. kr. vedr. ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort. Tilskudsbehovet fra kommuner, regioner og virksomheder til Movia er derfor på i alt 3.460 mio. kr. Kommuner, regioner og virksomheder har i 2025 indbetalt 3.481 mio. kr. i tilskud og der vil derfor blive udbetalt 21,4 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2025. Heraf betales 32,4 mio. kr. tilbage til 34 kommuner og 1 region, mens de resterende 11 kommuner og en region skal betale 12 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2027. Hertil betales i april 2026 1 mio. kr. tilbage til virksomhederne bag de tre virksomhedsfinansierede buslinjer.

Tabel 10 Efterregulering opdelt pr. forretningsområde i 2025 (1.000 kr.)

	Regnskab 2025	Låne- Finansiering	Tilskudsbehov R2025	Faktureret 2025	Efterregulering 2025
Bus	1.879.918	-	1.879.918	-1.878.555	-1.363
Lokalbaner	427.477	-	427.477	-416.501	-10.976
Fællesudgifter	371.644	-	371.644	-399.703	28.059
Flextrafik	780.490	-	780.490	-786.149	5.659
Nyt rejsekort - Lånefinansieret	18.183	-18.183	0	0	0
Total	3.477.711	-18.183	3.459.529	-3.480.909	21.380

Efterregulering fordelt på ordninger er opgjort pr. region i tabel 13 og tabel 14, pr. kommune i tabel 15 og for virksomhedsfinansieret busdrift i tabel 16.

I 2025 har 10 kommuner og 2 regioner efter aftale fået ændret i a conto betalingerne i forhold til budgettet. Heraf har 5 kommuner og begge regioner valgt at forudbetale forventet efterregulering ved estimat 2 2025 på samlet 39 mio. kr. Hertil har 6 kommuner og 1 region driftsrelaterede reduktioner i a conto betalinger i forhold til budgettet pga. trafikændringer, der ikke var indregnet i budgettet, ligesom betaling til virksomhedsfinansierede buslinjer er tilføjet, men ikke var med i budget 2025.

Tabel 11 Regulering af kommuner og regioners a conto betalinger i forhold til budget 2025 (1.000 kr.)

	Driftsrelaterede rettelser	Forudbetalinger efterregulering
København	0	-9.641
Frederiksberg	0	-3.477
Rødovre	-3.000	0
Gribskov	0	-777
Hillerød	-1.950	0
Køge	0	-1.014
Roskilde	-1.150	-297
Stevns	400	0
Slagelse	-462	0
Holbæk	3.567	0
Region Hovedstaden	0	-10.117
Region Sjælland	9.399	-13.641
Virksomhedsfinansieret busdrift	-4.859	0
I alt:	1.945	-38.963

Regionalt tilskud og efterregulering

Regionernes samlede tilskud er opgjort i tabel 12 mens tabel 13 og tabel 14 er specifikationer af hhv. Region Hovedstaden og Region Sjælland fordelt på relevante kategorier.

Tabel 12 Regioner total (1.000 kr.)

	R2024	R2025	Faktureret 2025	Efterregulering 2025
Bus	367.524	372.893	-372.896	3
Flexpatient	190.467	179.748	-180.833	1.085
Lokalbaner	402.317	427.477	-416.501	-10.976
Fællesudgifter ekskl. Flextrafik	199.007	194.587	-204.347	9.760
Total	1.159.315	1.174.705	-1.174.577	-127

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Region Hovedstaden skal modtage 5,4 mio.kr. fra Movia i januar 2027.

Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.)

	R2024	R2025	Faktureret 2025	Efterregulering 2025
Bus	223.891	225.000	-228.535	3.535
Flexpatient	33.613	25.291	-25.505	214
Lokalbaner	172.459	183.165	-176.505	-6.660
Fællesudgifter ekskl. Flextrafik	169.301	164.422	-172.693	8.271
Total	599.265	597.878	-603.238	5.360

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Region Sjælland skal betale 5,5 mio. kr. til Movia i januar 2027.

Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.)

	R2024	R2025	Faktureret 2025	Efterregulering 2025
Bus	143.632	147.893	-144.361	-3.532
Flexpatient	156.855	154.457	-155.327	871
Lokalbaner	229.858	244.312	-239.997	-4.315
Fællesudgifter ekskl. Flextrafik	29.706	30.165	-31.654	1.489
Total	560.050	576.827	-571.340	-5.487

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Kommunalt tilskud og efterregulering

Netto skal Movia efterregulere de 45 kommuner samlet 21 mio.kr., hvilket betales i januar 2027. Heraf betales 27,1 mio. kr. tilbage til 34 kommuner, mens de resterende 11 kommuner skal betale 6,5 mio. kr. til Movia

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)

	Bus	Flex-handicap	Flex-tur	Plus-tur	Flex-Kommune	Flex-rute	Fælles udgifter	Total
København								
Regnskab 2024	340.287	39.776	0	0	13.769	22.400	54.846	471.078
Regnskab 2025	391.621	38.392	0	0	13.012	20.894	53.211	517.130
Faktureret 2025	-386.811	-38.348	0	0	-13.091	-20.951	-58.589	-517.791
Efterregulering 2025	-4.810	-43	0	0	79	57	5.378	661
Frederiksberg								
Regnskab 2024	47.635	8.325	0	0	31	2.844	8.522	67.357
Regnskab 2025	51.205	8.518	0	0	256	2.720	7.855	70.554
Faktureret 2025	-50.831	-8.525	0	0	-257	-2.725	-8.778	-71.115
Efterregulering 2025	-374	7	0	0	1	5	922	561
Albertslund								
Regnskab 2024	9.605	2.264	0	0	4.445	6.147	1.598	24.060
Regnskab 2025	10.160	2.319	0	0	5.419	5.873	1.574	25.346
Faktureret 2025	-10.842	-2.336	0	0	-5.445	-5.891	-1.765	-26.279
Efterregulering 2025	682	17	0	0	26	17	191	933
Ballerup								
Regnskab 2024	27.930	5.173	860	0	2.112	12.077	2.583	50.736
Regnskab 2025	29.435	5.233	755	0	2.219	12.389	2.567	52.598
Faktureret 2025	-29.525	-5.213	-826	0	-2.233	-12.424	-2.947	-53.168
Efterregulering 2025	90	-20	71	0	14	34	381	570
Brøndby								
Regnskab 2024	15.494	3.320	1.077	0	1.064	9.367	2.124	32.447
Regnskab 2025	16.387	3.214	1.018	0	1.214	9.333	2.207	33.372
Faktureret 2025	-15.859	-3.176	-1.083	0	-1.221	-9.364	-2.416	-33.120
Efterregulering 2025	-527	-38	65	0	7	32	209	-253
Dragør								
Regnskab 2024	6.099	1.029	95	0	818	750	829	9.620
Regnskab 2025	6.543	1.024	93	0	11	393	817	8.880
Faktureret 2025	-6.602	-1.041	-92	0	-11	-394	-909	-9.048
Efterregulering 2025	59	17	-1	0	0	1	91	168
Gentofte								
Regnskab 2024	42.139	6.958	0	0	58	5.437	5.282	59.874
Regnskab 2025	42.040	6.871	235	0	178	5.788	5.070	60.183
Faktureret 2025	-43.566	-6.838	-248	0	-177	-5.800	-5.655	-62.285
Efterregulering 2025	1.526	-33	14	0	-0	12	584	2.102
Gladsaxe								
Regnskab 2024	33.465	5.410	2.219	2	95	10.978	5.191	57.361
Regnskab 2025	34.345	4.980	2.199	2	203	10.855	5.124	57.709
Faktureret 2025	-34.128	-4.957	-2.344	-2	-204	-10.880	-5.669	-58.184
Efterregulering 2025	-217	-23	144	0	1	24	545	475
Glostrup								
Regnskab 2024	12.892	1.857	0	0	1.311	5.755	1.805	23.620
Regnskab 2025	13.287	1.907	0	0	1.320	5.706	1.740	23.960
Faktureret 2025	-13.331	-1.927	0	0	-1.329	-5.722	-1.943	-24.252
Efterregulering 2025	44	20	0	0	9	17	203	292

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Herlev								
Regnskab 2024	16.422	2.417	0	0	42	4.186	2.323	25.389
Regnskab 2025	16.906	2.202	0	0	112	3.812	2.299	25.330
Faktureret 2025	-17.952	-2.229	0	0	-112	-3.821	-2.568	-26.682
Efterregulering 2025	1.045	28	0	0	0	9	269	1.351
Hvidovre								
Regnskab 2024	25.075	4.391	0	0	1.107	8.443	4.208	43.223
Regnskab 2025	26.724	4.074	0	0	1.242	9.314	4.275	45.628
Faktureret 2025	-26.550	-4.111	0	0	-1.251	-9.341	-4.681	-45.934
Efterregulering 2025	-173	37	0	0	9	27	406	306
Høje-Taastrup								
Regnskab 2024	19.451	4.087	766	0	89	8.109	2.599	35.101
Regnskab 2025	20.393	4.424	853	0	425	7.003	2.589	35.688
Faktureret 2025	-20.359	-4.437	-924	0	-426	-7.014	-2.875	-36.036
Efterregulering 2025	-34	12	71	0	1	11	286	347
Ishøj								
Regnskab 2024	5.091	1.900	220	0	9	3.747	514	11.482
Regnskab 2025	6.169	2.008	151	0	234	2.966	648	12.175
Faktureret 2025	-6.090	-2.006	-163	0	-235	-2.972	-680	-12.146
Efterregulering 2025	-78	-2	12	0	1	6	32	-30
Egedal								
Regnskab 2024	20.546	2.778	626	14	372	13.639	1.943	39.919
Regnskab 2025	21.249	2.800	562	8	905	12.049	1.918	39.491
Faktureret 2025	-21.429	-2.822	-612	-8	-910	-12.087	-2.136	-40.005
Efterregulering 2025	180	23	50	0	5	38	218	514
Lyngby-Taarbæk								
Regnskab 2024	31.639	3.677	691	0	34	3.438	3.490	42.968
Regnskab 2025	34.623	3.633	823	0	26	3.716	3.469	46.291
Faktureret 2025	-34.477	-3.633	-891	0	-27	-3.722	-3.820	-46.570
Efterregulering 2025	-146	-1	68	0	0	7	351	279
Rødovre								
Regnskab 2024	27.329	3.626	0	0	256	6.556	4.166	41.932
Regnskab 2025	29.317	3.447	0	0	213	6.180	3.948	43.106
Faktureret 2025	-30.894	-3.451	0	0	-214	-6.195	-4.266	-45.020
Efterregulering 2025	1.576	3	0	0	1	16	318	1.914
Rudersdal								
Regnskab 2024	36.473	4.155	1.580	1	29	6.075	3.472	51.785
Regnskab 2025	38.659	3.826	1.538	3	104	5.527	3.461	53.117
Faktureret 2025	-38.566	-3.847	-1.655	-3	-104	-5.538	-3.817	-53.531
Efterregulering 2025	-92	21	117	0	0	11	356	414
Tårnby								
Regnskab 2024	19.604	2.945	0	0	167	5.974	3.123	31.814
Regnskab 2025	21.274	2.683	0	0	213	5.967	3.068	33.205
Faktureret 2025	-21.144	-2.730	0	-0	-214	-5.982	-3.408	-33.478
Efterregulering 2025	-130	48	0	0	1	15	340	273
Vallensbæk								
Regnskab 2024	3.535	839	144	0	28	1.463	403	6.411
Regnskab 2025	3.641	940	136	0	949	1.737	400	7.804
Faktureret 2025	-3.845	-953	-146	0	-954	-1.741	-443	-8.081
Efterregulering 2025	204	12	9	0	5	4	43	277
Furesø								
Regnskab 2024	22.344	3.418	835	1	90	5.417	2.009	34.114
Regnskab 2025	23.950	3.359	674	20	346	4.565	2.049	34.964
Faktureret 2025	-24.826	-3.387	-742	-21	-348	-4.574	-2.277	-36.175
Efterregulering 2025	876	28	68	1	1	9	228	1.211

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Allerød								
Regnskab 2024	12.720	1.574	665	0	817	6.003	1.558	23.337
Regnskab 2025	13.969	1.526	627	0	1.192	5.367	1.553	24.234
Faktureret 2025	-14.321	-1.529	-679	0	-1.197	-5.380	-1.720	-24.827
Efterregulering 2025	352	4	52	0	5	13	167	593
Fredensborg								
Regnskab 2024	19.266	3.422	1.812	24	1.431	15.276	1.974	43.205
Regnskab 2025	21.020	3.150	1.224	19	1.562	15.004	2.028	44.007
Faktureret 2025	-19.561	-3.160	-1.324	-19	-1.569	-15.044	-2.146	-42.823
Efterregulering 2025	-1.459	9	100	0	7	41	118	-1.184
Frederikssund								
Regnskab 2024	26.467	2.411	1.684	77	1.575	19.417	2.173	53.803
Regnskab 2025	28.025	2.518	1.159	100	1.911	16.649	2.183	52.544
Faktureret 2025	-27.912	-2.530	-1.231	-102	-1.918	-16.700	-2.412	-52.804
Efterregulering 2025	-113	12	72	2	7	51	229	261
Halsnæs								
Regnskab 2024	12.845	1.969	517	0	1.104	9.107	993	26.536
Regnskab 2025	13.647	1.794	450	0	1.088	8.416	987	26.381
Faktureret 2025	-13.292	-1.828	-477	0	-1.093	-8.432	-1.060	-26.181
Efterregulering 2025	-355	34	27	0	5	16	73	-200
Gribskov								
Regnskab 2024	20.846	2.998	1.037	0	7.829	5.064	1.581	39.355
Regnskab 2025	22.199	2.918	843	0	7.732	4.962	1.560	40.213
Faktureret 2025	-22.114	-2.964	-886	0	-7.769	-4.970	-1.730	-40.432
Efterregulering 2025	-84	46	42	0	37	9	170	219
Helsingør								
Regnskab 2024	42.292	4.997	1.451	30	973	24.340	4.870	78.953
Regnskab 2025	45.815	4.229	1.034	46	1.783	20.920	4.658	78.485
Faktureret 2025	-43.701	-4.250	-1.113	-47	-1.792	-20.968	-5.226	-77.095
Efterregulering 2025	-2.114	21	79	1	8	48	568	-1.390
Hillerød								
Regnskab 2024	28.561	3.980	1.688	81	4.031	18.784	3.745	60.870
Regnskab 2025	35.835	4.403	1.513	108	4.284	17.820	3.834	67.797
Faktureret 2025	-38.457	-4.364	-1.598	-110	-4.303	-17.864	-4.192	-70.888
Efterregulering 2025	2.622	-39	85	2	19	44	358	3.092
Hørsholm								
Regnskab 2024	13.763	2.252	956	3	63	3.594	1.404	22.036
Regnskab 2025	13.567	2.087	874	9	167	3.291	1.347	21.342
Faktureret 2025	-13.893	-2.093	-921	-10	-167	-3.299	-1.494	-21.877
Efterregulering 2025	326	6	46	0	1	8	147	534
Lejre								
Regnskab 2024	19.551	2.156	1.165	105	1.416	1.625	2.167	28.184
Regnskab 2025	20.387	1.982	986	128	1.512	1.265	2.079	28.340
Faktureret 2025	-21.139	-1.989	-1.032	-131	-1.519	-1.266	-2.369	-29.444
Efterregulering 2025	751	7	46	3	7	1	290	1.105
Greve								
Regnskab 2024	12.825	4.402	0	0	0	2.030	1.902	21.159
Regnskab 2025	12.403	4.830	0	0	0	1.859	1.811	20.903
Faktureret 2025	-12.227	-4.812	0	0	0	-1.862	-2.064	-20.965
Efterregulering 2025	-176	-18	0	0	0	2	253	62
Roskilde								
Regnskab 2024	57.704	7.511	1.832	82	0	975	6.749	74.853
Regnskab 2025	60.070	6.918	1.386	61	66	654	6.611	75.767
Faktureret 2025	-58.333	-6.923	-1.493	-62	-67	-655	-7.147	-74.679
Efterregulering 2025	-1.738	5	107	2	0	1	535	-1.088

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Køge								
Regnskab 2024	40.601	4.955	1.683	77	0	3.766	6.374	57.456
Regnskab 2025	46.186	4.599	1.433	78	0	5.126	6.284	63.707
Faktureret 2025	-44.900	-4.618	-1.537	-80	0	-5.130	-6.973	-63.237
Efterregulering 2025	-1.287	19	103	2	0	4	689	-470
Solrød								
Regnskab 2024	5.555	1.169	447	4	0	646	819	8.640
Regnskab 2025	5.920	1.225	450	14	73	1.057	805	9.543
Faktureret 2025	-5.925	-1.232	-481	-15	-74	-1.058	-898	-9.683
Efterregulering 2025	5	8	32	0	1	1	93	140
Stevns								
Regnskab 2024	13.332	1.707	473	94	2.260	225	1.471	19.561
Regnskab 2025	14.602	1.717	360	91	1.981	392	1.449	20.592
Faktureret 2025	-14.152	-1.725	-383	-93	-1.990	-392	-1.623	-20.359
Efterregulering 2025	-450	8	24	2	9	0	174	-233
Kalundborg								
Regnskab 2024	35.070	4.687	2.273	287	2.142	82	3.614	48.155
Regnskab 2025	36.493	4.579	2.147	357	1.917	22	3.382	48.898
Faktureret 2025	-37.242	-4.579	-2.281	-363	-1.926	-23	-3.912	-50.324
Efterregulering 2025	748	-1	134	6	9	0	530	1.426
Sorø								
Regnskab 2024	15.046	2.045	760	44	1.833	8.534	1.474	29.737
Regnskab 2025	14.647	2.178	598	76	2.274	8.311	1.331	29.415
Faktureret 2025	-15.115	-2.207	-645	-78	-2.283	-8.331	-1.471	-30.131
Efterregulering 2025	469	29	47	2	9	20	140	716
Odsherred								
Regnskab 2024	22.175	3.036	2.799	0	1.234	9.977	2.110	41.330
Regnskab 2025	23.027	3.247	2.472	0	1.117	10.571	2.078	42.513
Faktureret 2025	-22.756	-3.270	-2.598	0	-1.122	-10.597	-2.313	-42.656
Efterregulering 2025	-271	23	126	0	4	27	235	144
Næstved								
Regnskab 2024	42.859	7.071	2.535	195	5	12.715	4.738	70.118
Regnskab 2025	44.493	6.779	2.161	230	31	12.275	4.377	70.348
Faktureret 2025	-44.493	-6.862	-2.340	-235	-32	-12.306	-4.874	-71.142
Efterregulering 2025	-0	83	179	5	0	32	496	795
Slagelse								
Regnskab 2024	39.510	6.910	2.550	121	1.203	380	4.024	54.699
Regnskab 2025	42.464	6.922	2.289	90	1.205	287	3.963	57.219
Faktureret 2025	-41.157	-6.893	-2.456	-92	-1.212	-288	-4.186	-56.283
Efterregulering 2025	-1.307	-29	166	2	7	1	224	-936
Faxe								
Regnskab 2024	9.028	2.998	1.438	1	1.501	386	1.079	16.431
Regnskab 2025	9.076	2.791	1.231	0	1.776	262	1.204	16.340
Faktureret 2025	-8.909	-2.856	-1.365	-0	-1.785	-263	-1.240	-16.418
Efterregulering 2025	-167	65	134	0	9	0	36	78
Holbæk								
Regnskab 2024	33.134	5.118	3.808	371	4.085	854	3.806	51.176
Regnskab 2025	35.464	5.090	3.678	326	3.511	691	3.641	52.401
Faktureret 2025	-34.578	-5.102	-3.909	-332	-3.479	-692	-4.043	-52.135
Efterregulering 2025	-886	12	231	6	-32	1	402	-266
Ringsted								
Regnskab 2024	22.786	1.835	1.887	58	4.125	7.060	2.674	40.426
Regnskab 2025	24.301	1.771	1.348	53	3.807	8.767	2.768	42.815
Faktureret 2025	-24.391	-1.814	-1.447	-54	-3.827	-8.770	-2.820	-43.124
Efterregulering 2025	90	44	99	1	21	3	52	310

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering – fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Plus- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lolland								
Regnskab 2024	37.361	5.325	3.014	0	6.511	150	3.288	55.649
Regnskab 2025	34.397	4.856	2.933	0	5.757	54	2.797	50.794
Faktureret 2025	-36.962	-4.863	-3.037	0	-5.768	-54	-3.355	-54.039
Efterregulering 2025	2.565	7	104	0	12	0	557	3.245
Vordingborg								
Regnskab 2024	16.920	3.630	1.036	0	3.967	332	2.706	28.592
Regnskab 2025	18.874	3.624	956	0	3.006	391	2.726	29.576
Faktureret 2025	-17.974	-3.662	-1.025	0	-3.018	-392	-3.009	-29.080
Efterregulering 2025	-900	38	70	0	12	1	283	-496
Guldborgsund								
Regnskab 2024	28.319	3.974	3.999	0	1.083	262	3.199	40.838
Regnskab 2025	28.569	4.301	3.397	0	651	245	3.102	40.266
Faktureret 2025	-29.668	-4.331	-3.605	0	-655	-246	-3.440	-41.945
Efterregulering 2025	1.099	31	208	0	4	0	337	1.680
Total kommuner								
Regnskab 2024	1.391.592	200.480	50.621	1.674	75.114	294.387	181.521	2.195.389
Regnskab 2025	1.503.381	195.890	44.587	1.820	77.003	281.443	176.847	2.280.970
Faktureret 2025	-1.500.800	-196.425	-47.588	-1.857	-77.326	-282.121	-195.356	-2.301.473
Efterregulering 2025	-2.581	535	3.001	37	323	678	18.509	20.502

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Virksomhedsfinansieret busdrift

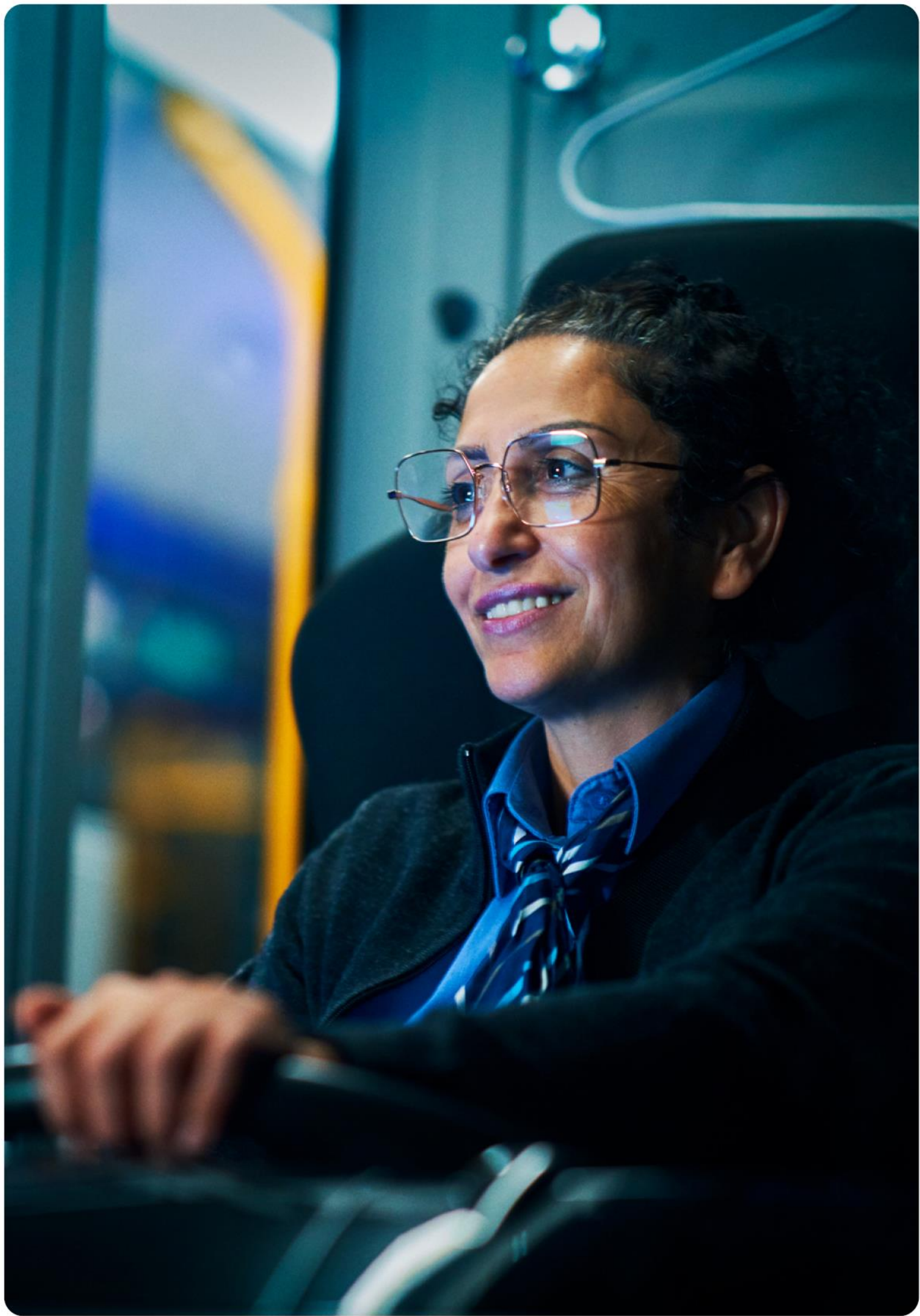
I 2025 har der i Movia været tre virksomhedsfinansierede buslinjer. Linje 70E i Helsingør, samt linje 60E i Hillerød og en forstærkning af linje 158 i Ballerup.

Virksomhederne har betalt 4,9 mio. kr. a conto i 2025, mens tilskudsbehovet i regnskab 2025 er opgjort til 3,9 mio. kr. Virksomhederne får derfor i april 2025 1,0 mio. kr. tilbage i efterregulering.

Tabel 16 Virksomhedsfinansieret busdrift (1.000 kr.)

	Bus	Fælles udgifter	Total
Virksomhedsfinansieret busdrift			
Regnskab 2024	1.399	76	1.476
Regnskab 2025	3.644	210	3.854
Faktureret 2025	-4.859	0	-4.859
Efterregulering 2025	1.214	-210	1.005

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.



Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

Movias nettoudgifter skal finansieres af kommuner, regioner og virksomheder. Bestyrelsen kan dog vedtage, at særlige udgifter kan finansieres af kassebeholdningen eller af lån og dermed ikke fordeles på tilskud fra kommuner, regioner og virksomheder.

Udgifter som finansieres af lån, reducerer udgiften som skal finansieres af kommuner og regioner med det optagne lån. Afdrag på lån tillægges den udgift, som skal finansieres af kommuner og regioner.

Regnskabsprincipper for bus

Der udarbejdes et regnskab for hver buslinje, inden nettotilskuddet fordeles på kommuner, regioner og virksomheder.

Billetindtægter opgøres som Movias andel af betalingen for det samlede transportarbejde på Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Heri modregnes eventuelle tab på debitorer.

I takstområde Hovedstaden baseres fordelingen af indtægter på buslinjer på seneste to rejsehjemmelundersøgelser og på passagertal fra bussernes tællesystem. Billetindtægter i hovedstadsområdet omfatter også lokalbanerne, hvis indtægter fastlægges ud fra fremskrivning af indtægter fra 2001 og udviklingen i passagertal opgjort med lokalbanernes tællesystem. Bussernes samlede indtægt beregnes som Movias indtægtsandel i takstområde Hovedstaden minus lokalbanernes indtægtsandel.

I henholdsvis takstområde Syd og Vest fordeles Movias indtægter fra rejser ved brug af rejsekort på bus- og lokalbanelinjer ud fra en nøgle baseret på brugen af rejsekort på den enkelte linje. Omsætningen fra enkeltbilletter udstedt i busser fordeles på de buslinjer, hvor billetten er solgt. Omsætningen relateret til pendlerkort fordeles ud fra brugen af pendlerkort udstedt på rejsekort i hver bus eller lokalbanelinje. Tilsvarende fordeles omsætningen af Rejsekort Pendler Kombi, og skolekort ud fra brugernes valideringer på rejsekortudstyr.

Bus- og lokalbanelinjernes andel af indtægter fra øvrige billetprodukter beregnes ud fra en billetundersøgelse. Endelig anvendes passagertal fra busser og lokalbanernes tællesystem til fordeling af omsætningen for diverse rejsehjemmeltyper, statskompensation for gratis befordring af børn samt afregnede indtægter til DSB for deres befordring af passagerer internt i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Andre indtægter, som vedrører busserne, henføres så vidt muligt til den aktuelle buslinje. Indtægter fra kontrolafgifter fordeles efter bustimer. Andre indtægter, der ikke kan henføres direkte til buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer i takstområde Hovedstaden og efter fordelingen af billetindtægter i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Udgifter til busoperatører registreres som udgangspunkt på kontraktnummer eller direkte på buslinjer. Udgifter registreret på buslinjer fordeles ikke yderligere. Timeafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Bus- og chaufførafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal busser inden for den enkelte kontrakt. Opgørelse af busser pr. linje pr. kontrakt tager udgangspunkt i, at myldretidskørsel er "driveren" for antallet af busser. Der beregnes således ikke en busandel på natbusser. Faste operatørudgifter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Andre operatørudgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjerne efter bustimer inden for den enkelte kontrakt, mens udgifter registreret på buslinjer ikke fordeles yderligere. Andre operatørudgifter, der ikke er registreret på kontrakter eller buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer.

Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på

buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgle, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant, foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.

Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer:

Udgift	Fordelingsnøgle
Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter
Rejsekort, drift	Busindtægter
Provision	Busindtægter
Rejsehjemmel	Busindtægter

Tilskudsbehovet for hver buslinje fordeles på kommuner, regioner/virksomheder efter følgende principper:

Buslinjer der er bestilt af en virksomhed finansieres af denne virksomhed.

Lokale buslinjer, der kun kører i én kommune, finansieres af denne kommune.

Lokale buslinjer, der kører i mere end én kommune, finansieres således:

- 80 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af de kommuner, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive andel af bussens samlede køreplantimer
- 20 pct. af buslinjens tilskudsbehov betales af alle kommuner i den region, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive befolkningsandele i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

Regionale buslinjer, der kun kører i én region, finansieres af denne region.

Regionale buslinjer, der kører i to regioner, fordeles mellem regionerne efter ovenstående principper for fordeling af tilskud til lokale busser, der kører i mere end én kommune. Hver regions bidrag findes ved at summere det beregnede nettotilskud

for de kommuner, der ligger i regionen for den aktuelle buslinje.

Regnskabsprincipper for Flextrafik

Kørselsindtægter i Flextrafik henføres direkte til kommuner for ordningerne Flexhandicap, Flextur og Plustur.

Driftsudgifter i Flextrafik fordeles på kommuner og regioner efter tre forskellige modeller:

Driftsudgifter i Flexrute fordeles på kommuner efter antal borgere tilmeldt Flexrute ordningen. Hver borger er tilknyttet en betalingskommune.

For variabel Flextrafik (Flexhandicap, Flextur, Plustur, Flexkommune og Flexpatient) fordeles indtægter og udgifter for hver tur efter fordelingsnøgler, der udtrykker belastningen på de involverede kommuner/regioner. For Flexhandicap, Flexkommune og Flexpatient er der en entydig sammenhæng mellem passageren og kommunen/regionen. For Flextur og Plustur finansieres nettoudgiften af den kommune, hvor turen starter.

For en mindre del af driftsudgifter vedrørende variabel Flextrafik, som ikke er tilknyttet en kommune som betalingspart, sker en fordeling på alle kommuner i forhold til antallet af passagerer i alle kommunerne, der får udført variabel Flextrafik.

Administrative udgifter til Flextrafik, herunder løn, omfatter udgifter afholdt direkte til Flextrafik samt en forholdsmæssig andel af kundecenteret. Desuden beregnes et overhead.

Administrative udgifter der alene vedrører hhv. Flexrute og Flexhandicap fordeles alene på disse to ordninger efter passagertal.

Udgifter til kundecenteret fordeles på kommuner med ordningerne Flexhandicap og Flextur i forhold til antallet af opkald til kundecenteret.

Udgifter til drift af IT fordeles på alle ordninger undtagen Flexrute efter antallet af passagerer.

Øvrige administrative udgifter fordeles på alle ordninger undtagen Flexrute og Flexpatientbus efter antallet af passagerer.

Regnskabsprincipper for baneområdet

Baneområdets indtægter tager udgangspunkt i en fordeling af indtægterne mellem busser og tog for hvert takstområde. I takstområde Hovedstaden foretages en fordeling ud fra passagertællinger i togene og fremskrivning af indtægter på baggrund af data fra 2001. Fordelingen tager endvidere højde for en ændring i opgørelsesmetoden af passagertallet på Østbanen i forbindelse med justering af takstområdegrænsen mellem takstområde Hovedstaden og takstområde Syd pr. 20. januar 2013.

I henholdsvis takstområde Syd og Vest tildeles lokalbanelinjerne indtægter efter samme metode som buslinjerne; dog tildeles indtægter for pendlerkort, skolekort og pensionistkort i.h.t. en billetundersøgelse, idet der ikke er krav om validering af de nævnte billettyper udstedt på rejsekort ved brug i lokalbanetog.

Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.

Regnskabsprincipper for fællesudgifter

Tjenestemandspensioner, som vedrører pensionerede tjenestemænd fra Lokalbansen A/S, finansieres 100 pct. af Region Hovedstaden.

Øvrige fællesudgifter dækkes delvis af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region og delvis af de to regioner og de deltagende

kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Fællesudgifterne fordeles i tre trin:

1. I første trin fordeles fællesudgifterne med 77,8 pct. til Region Hovedstaden og kommuner og virksomheder beliggende i Region Hovedstadens område, mens 22,2 pct. fordeles til Region Sjælland og kommuner og virksomheder beliggende i Region Sjællands område.
2. I andet trin fordeles 40,42 pct. af de 77,8 pct. af udgifterne i Region Hovedstaden til regionen og 1,95 pct. af de 22,2 pct. af udgifterne i Region Sjælland til regionen.
3. I tredje trin fordeles de resterende fællesudgifter på de to regioner og de deltagende kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

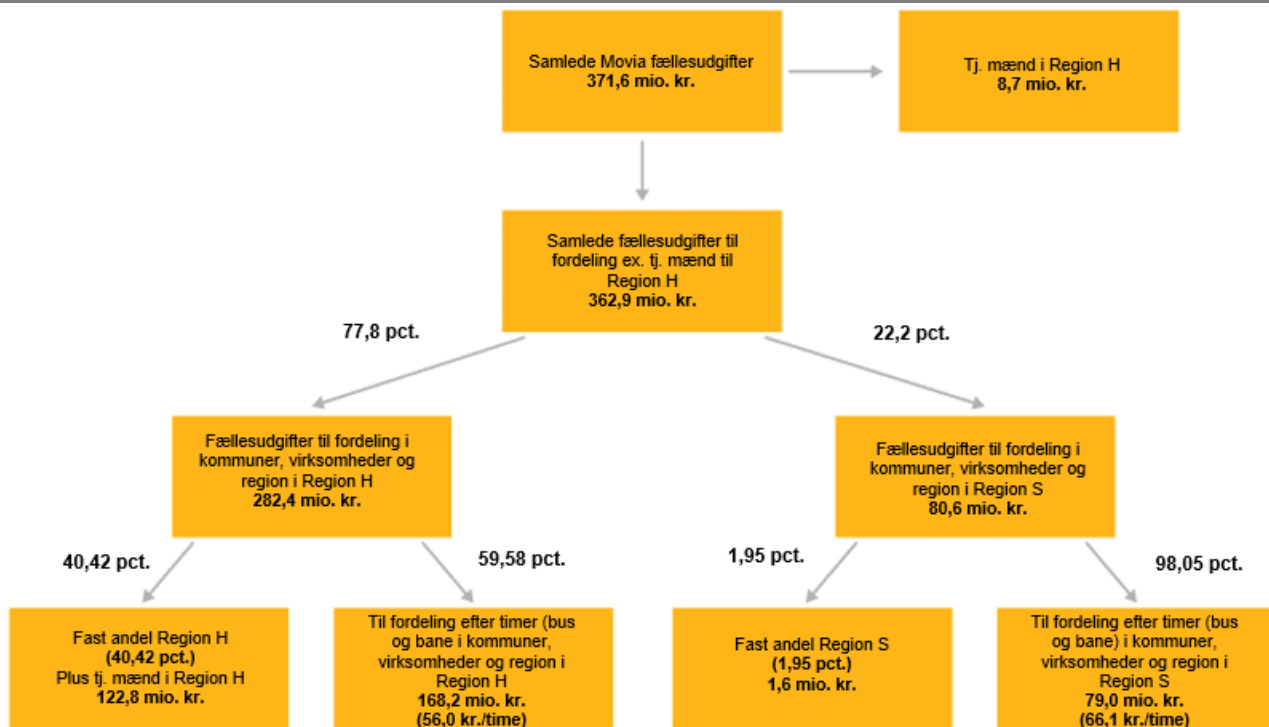
Se også figur 3

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

Regnskabsprincipper for ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport

Forsyningstilskuddet fordeles på kommuner og regioner efter operatørudgifter på bus, bane og Flextrafik-ordninger.

Figur 3 - Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato aflagt og godkendt fordelingsregnskabet for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2025 for Trafikselskabet Movia.

Fordelingsregnskabet er udarbejdet på grundlag af den udgiftsbaserede regnskabsopgørelse og fordeler Movias nettoudgifter på kommuner og regioner i overensstemmelse med de anvendte regnskabsprincipper beskrevet i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

Det er vores opfattelse, at fordelingsregnskabet giver et retvisende billede af Movias nettoudgifter for 2025 samt af opgørelsen af regionernes og kommunernes tilskud for regnskabsåret 2025 i overensstemmelse med de fastsatte fordelingsprincipper.

København, 10. marts 2026

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kenneth Gøtterup
Formand

Simon Hansen
Næstformand

Signe Bøgevald
Bestyrelsesmedlem

Bent Hansen
Bestyrelsesmedlem

Vagn Kjær Hansen
Bestyrelsesmedlem

Andreas Karlsen
Bestyrelsesmedlem

Øjvind Vilsholm
Bestyrelsesmedlem

Erik Lund
Bestyrelsesmedlem

Felex Pedersen
Bestyrelsesmedlem

Den uafhængige revisors erklæring på fordelingsregnskab 2025

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Vi har efter aftale med Trafikselskabet Movia undersøgt, hvorvidt Trafikselskabet Movias fordelingsregnskab 2025 (perioden 1. januar – 31. december 2025) side 48-64, er opgjort i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 58-61.

Vores konklusion udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Fordelingsregnskab 2025 med tilhørende erklæringer er alene udarbejdet med det formål at fordele Trafikselskabet Movias nettoudgifter(tilskudsbehov) til bus-, tog- og Flextrafik blandt kommuner og regioner på Sjælland i overensstemmelse med de aftalte retningslinjer herfor. Som følge heraf er fordelingsregnskabet uegnet til andre formål.

Ledelsens ansvar

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af fordelingsregnskab 2025 i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 58-61.

Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde fordelingsregnskab 2025 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er på grundlag af vores arbejde at udtrykke en konklusion om fordelingsregnskab 2025.

Vi har udført vores arbejde i overensstemmelse med ISAE 3000, *Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger*, samt yderligere krav i henhold til dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå en begrænset sikkerhed for vores konklusion

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab *anvender International Standard on Quality Management 1 (ISQM 1)*, som kræver, at vi designer, implementerer og driver et kvalitetsstyringssystem, herunder politikker eller procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder og gældende lov og øvrig regulering.

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i *International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisors etiske adfærd (IESBA Code)*, der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, professionel kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd, samt etiske krav, der er gældende i Danmark.

Vores undersøgelser har primært omfattet forespørgsler til virksomhedens ledelse og medarbejdere om grundlaget for fordelingsregnskab 2025 samt analyser af sammenhænge mellem bogføringen og grundlaget for udarbejdelsen af fordelingsregnskab 2025.

Vi har afstemt grundlaget for fordeling af nettoudgifter til Trafikselskabet Movias underliggende bogføring og regnskabsgrundlag.

Vi har opnået en forståelse for de af Trafikselskabet Movia udførte kontroller af grundlaget for fordeling af indtægter og udgifter på buslinjer m.v. På stikprøvebasis har vi efterprøvet og verificeret udførte kontroller til underliggende produktionssystemer og øvrige eksterne kilder.

Vi har endvidere på stikprøvebasis efterregnet fordelingen af indtægter og udgifter (nettoudgift) på buslinjer m.v. baseret på underliggende fordelingsnøgler, bogføring og regnskabsgrundlag.

Herudover har vi på stikprøvebasis efterregnet fordelingen af den opgjorte nettoudgift på buslinjer m.v. til kommuner og regioner for at påse, at fordelingen er foretaget i overensstemmelse med "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

Det er vores opfattelse, at de udførte undersøgelser er tilstrækkelige for vores konklusion.

Omfanget af de handlinger, vi har udført i forbindelse med vores undersøgelser, er mindre end ved en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed. Som følge heraf er den grad af sikkerhed, der knytter sig til vores konklusion, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis der var udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Konklusion

På grundlag af vores undersøgelser og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at fordelingsregnskabet 2025, side 48-64,, ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

København, den 10. marts 2026

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand

statsautoriseret revisor

MNE NR.: mne26712

5. Bilag



Bilag

Bilag 1 - Låneforpligtelse pr. 31. december 2025

Til brug for kommunernes og regionernes aflæggelse af regnskab for 2025 har Movia udarbejdet dette bilag vedrørende kommunernes og regionernes andel af Movias lån hos KommuneKredit pr. 31. december 2025.

I mange § 60-selskaber og fælleskommunale I/S'er anvendes ejerandele ved beregning af deltagernes andel af låneforpligtelsen. Der findes ikke tilsvarende ejerandele for Movia. Movia er hverken et § 60-selskab eller et I/S, men en særlig lovreguleret offentlig enhed, der i sin konstruktion er beslægtet med et kommunalt fællesskab omfattet af kommunestyrelseslovens § 60. Loven regulerer alene fordelingen af driftsfinansiering og ikke fordeling af gældsforpligtelser. Opgørelsen af en kommunes eller regions andel af Movias lån må derfor ske efter andre principper end ejerandele.

Kommuner og regioner hæfter solidarisk for de lån, som Movia optager. Det påhviler den enkelte kommune og region i samråd med egen revisor at fastlægge den regnskabsmæssige opgørelse af andelen af Movias låneforpligtelse.

Gælden til KommuneKredit udgør på balancedagen 88,6 mio. kr., jf. note 13 i årsregnskabet.

Baseret på bustimer som fordelingsnøgle har Movia opgjort nedenstående fordelte andel af gælden til KommuneKredit, som kan anvendes som udgangspunkt for kommunernes og regionernes regnskabsmæssige indregning af andelen af Movias låneforpligtelse pr. 31. december 2025.

Tabel 17 Kommuner og regioners andel af gæld, KommuneKredit pr. 31. dec. 2025

København	20.072.597
Frederiksberg	2.963.113
Albertslund	593.692
Ballerup	968.148
Brøndby	832.641
Dragør	308.225
Gentofte	1.912.702
Gladsaxe	1.932.876
Glostrup	656.278
Herlev	867.265
Hvidovre	1.612.505
Høje-Taastrup	976.698
Ishøj	244.253
Egedal	723.572
Lyngby-Taarbæk	1.308.765
Rødovre	1.489.463
Rudersdal	1.305.516
Tårnby	1.157.289
Vallensbæk	150.906
Furesø	773.010
Allerød	585.826
Fredensborg	764.993
Frederikssund	823.355
Halsnæs	372.283
Gribskov	588.451
Helsingør	1.757.043
Hillerød	1.446.280
Hørsholm	507.950
Lejre	664.370
Greve	578.753
Køge	2.008.371
Roskilde	2.112.884
Solrød	257.139
Stevns	462.991
Kalundborg	1.080.924
Sorø	425.333
Odsherred	664.170
Næstved	1.398.918
Slagelse	1.266.375
Faxe	384.810
Holbæk	1.163.568
Ringsted	884.605
Lolland	893.949
Vordingborg	871.051
Guldborgsund	991.436
Region Hovedstaden	15.687.502
Region Sjælland	9.137.924
Kommuner og regioner total	88.630.766

Trafikselskabet Movia

Hanne Varmings Plads 4
2500 Valby
Tel +45 36 13 14 00
CVR nr. 29 99 65 69

