

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Meddelelser fra formanden
3. Meddelelser fra direktionen (LUKKET PUNKT)

Godkendelser

4. Godkendelse af Estimat 1 for 2026
5. Godkendelse af budget 2027 – 1. behandling
6. Godkendelse af notat om Movias supportudgifter
7. Godkendelse af brug af lønindeks i udbud af almindelig rutekørsel (LUKKET PUNKT)
Punktet er lukket, da sagen vedrører en beslutning, som påvirker Movias og trafikselskabernes samarbejde med busoperatørerne.
8. Godkendelse af strategi for Movia for 2026-2029 inkl. indikatorer for målopfyldelse
9. Godkendelse af forslag til proces for Mobilitetsplan 2028
10. Godkendelse af opdatering af Movias vedtægt
11. Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde 10. september 2026
12. Godkendelse af FlexDanmarks budget for 2027
13. Godkendelse af revisionsudbud 2027
14. Godkendelse af Plustur uden egenbetaling i Jystrup i Ringsted Kommune
15. Godkendelse af Movias samarbejde med Lokaltog, kommuner der betjenes af lokaltogstrafik mv. (LUKKET PUNKT)
Punktet er lukket, da sagen omhandler forberedelse af et fremadrettet mandat og er undtaget fra offentlighed af hensyn til bestyrelsens videre behandling.

Orienteringer

16. Orientering om status på lokalbaneområdet
17. Orientering om databeskyttelsesrådgiverens rapport for 2025
Bilaget er lukket af hensyn til Movias interne processer og fortrolighed om arbejdet med GDPR og informationssikkerhed.
18. Orientering om nedlukning af det gamle Rejsekort
19. Orientering om billetprodukter og passagerer
20. Drøftelse og evaluering af bestyrelsens arbejde
Punktet er lukket, da det omhandler bestyrelsens drøftelse af egne arbejdsgange.
21. Evt.

Godkendelse af Estimat 1 for 2026

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender:

- Estimat 1 for 2026 som gældende forventning til Movias regnskab 2026

Sagsfremstilling:

Movia udarbejder to årlige økonomiestimater, som viser tendenser i Movias økonomi og forventninger til årets resultat.

Overordnet udvikling i Movias tilskudsbehov fra kommuner og regioner i 2026

I Estimat 1 for 2026 forventes tilskudsbehovet at være 177 mio. kr. højere end budget 2026. Det skyldes primært at udgifterne forventes at stige med 178 mio. kr., svarende til en stigning i udgifter på 3 pct. Indtægterne forskydes mellem områderne bus, bane og Flextrafik, men er samlet stort set uændrede.

Hovedårsagen til stigningen i udgifter er dyrere kontrakter for Flextrafik. For bus og bane handler stigningen om højere indeksniveau for især diesel, el og rente end i budget 2026, som følge af den verdenspolitiske udvikling og usikkerhed.

Kommuners, regioners og virksomheders løbende betalinger forventes i 2026 at være 76 mio. kr. højere end budgetteret, hvilket primært skyldes Flextrafik, der betales efter forbrug, og hvor betalingerne forventes 55 mio. kr. højere. Hertil kommer et ikke-budgetteret tilskud til linje 300S på 22 mio. kr., som er medtaget i estimatet, og som efter aftale finansieres af Hovedstadens Letbane. Estimatet viser derfor en forventet efterregulering på 101 mio. kr., svarende til 3 pct. af det budgetterede tilskudsbehov.

I det følgende beskrives udviklingen opdelt på bus, bane, Flextrafik, fællesudgifter samt likviditet. Afrunding kan medføre, at tallene ikke summer til totalen.

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

Tabel 1. Økonomioversigt. Mio. kr.

	B2026	E1.2026	Forskel B2026 - E1.2026		Forskel i indbetalinger fra kommu- ner og regio- ner	Forskel i ind- betalinger fra HL vedr. linje 300S	Estimeret efterregule- ring
			Δ	%			
Bus							
Indtægter	-1.742	-1.766	-24	1%	0	-23	-1
Operatørudgifter	3.406	3.515	110	3%	-1	45	65
Supportudgifter	204	206	2	1%	0	0	2
Bus i alt	1.868	1.956	87	5%	-1	22	66
Bane							
Indtægter	-234	-215	19	-8%	0	0	19
Operatørudgifter	668	676	8	1%	0	0	8
Supportudgifter	14	13	0	-3%	0	0	0
Anlæg	0	0	0		0	0	0
Bane i alt	448	474	26	6%	0	0	26
Flextrafik							
Indtægter	-83	-78	5	-6%	5	0	0
Operatørudgifter	779	829	50	6%	50	0	0
Supportudgifter	106	106	0	0%	0	0	0
Flextrafik i alt	803	858	55	7%	55	0	0
Fællesudgifter							
Supportudgifter	366	363	-4	-1%	0	0	-4
Pensioner	38	36	-1	-3%	0	0	-1
Finansielle poster	4	18	14	339%	0	0	14
Fællesudgifter i alt	408	417	9	2%	0	0	9
Samlet tilskudsbehov	3.527	3.704	177	5%	54	22	101

Anm.: I tabellen kan afrundinger medføre, at beløbene ikke summer til totalen.

Anm.: Betaling til bus/bane fastholdes som udgangspunkt som budget, hvilket giver en relativt stor efterregulering. Flextrafik betales som realiseret (= forskel til budget) hvilket giver en relativt lille efterregulering.

Tilskudsbehov bus

Tilskudsbehovet til bus forventes 87 mio. kr. højere end i budget 2026, svarende til 5 pct. Indtægterne forventes 24 mio. kr. højere, svarende til en stigning på 1 pct., mens udgifterne forventes 110 mio. kr. højere, svarende til 3 pct.

I Estimat 1 2026 indgår nu, at den nordlige del af linje 300S kører til og med august 2026. Linjen finansieres af Hovedstadens Letbane (HL) og var ikke med i budget 2026. I Estimat 1 2026 er linje 300S således indregnet med 23 mio. kr. i indtægter, 1,9 mio. passagerer og 45 mio. kr. i udgifter.

Uden linje 300S ses en stigning i tilskudsbehovet til busdrift 65 mio. kr. i forhold til budget 2026, svarende til 3 pct., der væsentligst kan henføres til stigende energipriser.

Uden 300S er indtægtsudviklingen på 1 mio. kr., svarende til en stigning på 0,1 pct. Udviklingen er sammensat af at passagertallet, baseret på tællinger til og med marts 2026, forventes 2 pct. højere i Hovedstadsområdet, mens der i Vestsjælland forventes 6 pct. færre passagerer, og 4 pct. færre passagerer i Sydsjælland. De lidt flere passagerer i Hovedstadsområdet kan skyldes den kolde vinter, hvor bussen er

tilvalgt af fx passagerer, der ellers var gående eller cyklister. Omvendt var der færre passagerer i Syd- og Vestsjælland, hvor vejrliget kan have ansporet til at rejse mindre. Movia er endvidere i samarbejde med de øvrige trafikselskaber ved at undersøge, hvor stor betydning det har, at 17-årige siden sommeren 2025 har haft mulighed for at køre bil alene, hvilket også vurderes at have størst betydning udenfor Hovedstaden.

Indtægt pr. passager er 1,3 pct. lavere end budgetteret. Den væsentligste årsag 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 er 110 mio. kr. eller 3 pct. højere end i budget 2026, hvoraf 45 mio. kr. vedrører 300S. Udviklingen i de prisindeks, som operatørerne afregnes efter, fremskrives med Trafikselskaberne i Danmarks prognosemodel, som baserer sig på prognoserne fra Økonomiministeriets Økonomisk redegørelse samt markedets forventning til prisen på diesel og el (futurepriser). Prognosen for prisindeks, som er opdateret medio maj, betyder en stigning i udgifter på 48 mio. kr. svarende til 1,4 pct. Stigningen skyldes, at der på årsniveau forventes højere dieselpriser (+19 pct.), elpriser (+8 pct.) og højere rente (+10 pct.). Det er i indeksudviklingen indregnet, at der planlægges aftale med operatørerne om ændring af konverteringstidspunktet for det nuværende delindeks for løn til juni 2023. Med situationen i Mellemøsten er der større usikkerhed om prisudviklingen end normalt. Endelig køres der 0,7 pct. flere bustimer end budgetteret, hvilket øger udgifterne 16 mio. kr.

Tilskudsbehov bane

Tilskudsbehovet til banerne forventes at være 26 mio. kr. højere end forventet i budget 2026. Indtægterne forventes at blive 19 mio. kr. lavere end budget 2026, svarende til 8 pct.

Passagertallet forventes at falde med ca. 695.000 passagerer, svarende til et fald på ca. 7 pct. Faldet skyldes blandt andet store fornyelsesarbejder omkring Hillerød Station, reduceret drift på Frederiksværkbanen samt ændrede køreplaner efter ulykken på Gribskovbanen 23. april 2026. Derudover forventes færre passagerer på Nærumbanen. Indtægten pr. passager forventes 1,2 pct lavere i Estimat 1 2026, hvor årsagen, som for bus, er en større andel pendlerkort.

Operatørudgifterne forventes samlet at være 8 mio. kr. højere end budget 2026. Stigningen skyldes blandt andet højere priser på diesel og øvrige prisindeks, som indgår i reguleringen af kontraktbetalingerne til Lokaltog A/S, samt øgede udgifter til uddannelse af lokoførere.

Tilskudsbehov Flextrafik

Tilskudsbehovet til Flextrafik forventes at blive 55 mio. kr. højere end Budget 2026, svarende til en stigning på 7 pct.

Tabel 2. Movias forventede tilskudsbehov til flextrafik i 2026, mio. kr.

	Passagerer		Tilskudsbehov		B2026 – E1/2026		Passager-effekter	Pris-effekter
	B2026	E1/2026	B2026	E1/2026	Δ	%		
Flexrute	1.730	1.757	303	282	-20	-7%	4	-25
Flexpatient	414	405	162	182	20	12%	-4	24
Flexhandicap	873	885	199	231	32	16%	3	29
Flextur	328	320	49	54	5	11%	-1	6
Flexkommune	357	377	89	107	18	20%	6	12
Plustur	15	12	2	2	0	-7%	-1	0
Flextrafik i alt	3.716	3.756	803	858	55	7%	9	46

Stigningen skyldes primært, at prisniveauet for det seneste variable udbud, FV15 med driftsstart 1. april 2026, ligger næsten 15 pct. over det seneste variable udbud. Estimatet er baseret på en forventning om at Movias arbejde med yderligere driftsoptimering vil kunne reducere virkningen til ca. 10 pct. prisstigning. I øjeblikket er der desuden meget stor efterspørgsel i forhold til udbud af vogne, hvilket gør at også de dyreste vogne aktiveres. Det er forventningen, at dette forhold vil bedres, hvilket også vil bidrage gunstigt til prisudviklingen, hvilket ligeledes ligger til grund for estimatet.

Udviklingen følges tæt og med løbende kontakt til kommunerne og Region Sjælland.

Tilskudsbehov fællesudgifter

Supportudgifter forventes samlet realiseret 2 mio. kr. under budget. Besparelsen skyldes sparet skattebetaling i Rejsekort & Rejseplan A/S som følge af, at Movia har valgt at fremrykke betaling af et omstillingsbidrag fra 2027 til 2025. Der forventes en mindre forskydning i supportudgifterne, således at fællesudgifter reduceres med 4 mio. kr. og supportudgifter vedr. bus øges med 2 mio. kr. Det skyldes, at en andel af indtægten fra operatørernes betaling for brug af pauselokaler er flyttet fra supportudgifter under fællesudgifter til modregning under supportudgifter under busdrift. Der er tale om en teknisk budgetkorrektion.

Udgifter til tjenestemandspensioner forventes 1 mio. kr. lavere.

Finansielle poster forventes realiseret 14 mio. kr. højere end budget, hvilket skyldes større afdrag end budgetteret på gamle rejsekortlån, da et afdrag er betalt i 2026 i stedet for 2025, som forventet på budgetteringstidspunktet.

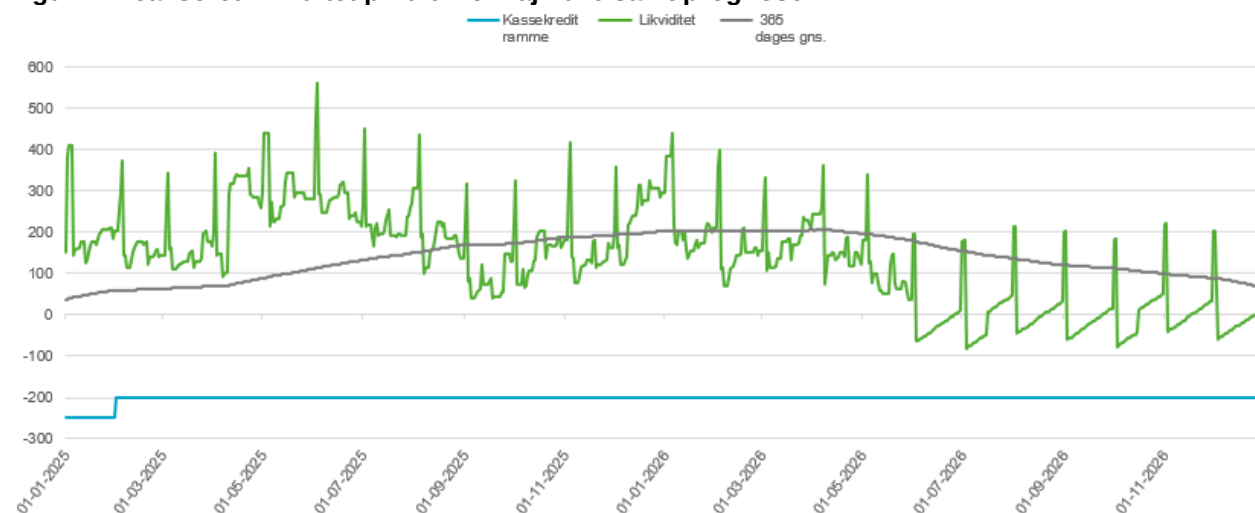
Likviditet

Ultimo 2025 var likvidbeholdningen 296 mio. kr. I 2026 sker der en reduktion af likviditeten i forbindelse med overgang fra gammelt rejsekort til nyt rejsekort, lukning af DOT Billetter app og andre ændringer i salget. Desuden forventes et finansieringsunderskud i 2026 på 101 mio. kr. svarende til den forventede efterregulering jf. tabel 1, som vil reducere likviditeten indtil efterreguleringen i januar 2028.

Bestyrelsen har i Movias finansielle politik besluttet, at Movias likvidbeholdning skal leve op til kassekreditreglen for kommuner. Kassekreditreglen betyder, at en kommunes gennemsnitlige likviditet over de seneste 12 måneder skal være positiv, hvilket Movia forventer at kunne leve op til i 2026.

Movia har en kassekredit på 100 mio. kr. som en del af den generelle bankaftale. Desuden er der en midlertidig supplerende kredit på 100 mio. kr. frem til februar 2027. Træk på kassekredit i 2026 forventes ikke at overstige de etablerede kreditter.

Figur 1: Realiseret likviditet pr. ultimo maj 2026 samt prognose



Anm.: Grøn graf viser daglige saldi, realiseret og prognose. Grå graf er gennemsnit målt over 365 dage. Blå graf er den gældende kassekredit.

Usikkerheder i Estimat 1 for 2026

Den verdenspolitiske situation øger usikkerheden vedrørende udviklingen i de prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne.

Når der opstår uventede prischok, som ved Ukrainekrigens start og i foråret 2026, er der forskel på hvor hurtigt effekten indregnes i hhv. 1) betalingerne til Movias operatører, 2) regulering af kommuner og regioners økonomi, og 3) takststigningsloftet, som regulerer billetpriserne.

- 1) Movias betalinger til operatørerne sker det med de realiserede indeks, som indregnes i operatørbetalingerne med 2 måneders forsinkelse.
- 2) Kommuner og regioners tilskud til Movia indgår som en mindre komponent i de samlede årlige økonomiforhandlinger mellem staten og KL/DR, hvor forventningen til pris- og lønudviklingen indgår. Såfremt prisstigninger fx i 2026 overstiger det forventede vil det indgå i kommende års niveauekorrektioner for 2026, der således vil blive rettet fremadrettet. Kommuner og regioners merbetalinger i den mellemliggende periode kompenseres ikke.
- 3) Takststigningerne, som regulerer billetpriserne, og dermed skal sikre at billetpriserne følger den generelle prisudvikling i samfundet, beregnes af Finansministeriet, og udmeldes i første kvartal, året før takststigningen træder i kraft. Takststigningen for 2027 er således meldt ud i første kvartal 2026. Som for den kommunale og regionale økonomi sker der efterreguleringer af tidligere års fejlskøn. På langt sigt følger billetpriserne altså prisudviklingen. Men når priserne udvikler sig anderledes end forudsat af Finansministeriet, er der op til flere års forsinkelse, før den realiserede udvikling er indregnet i priserne. Fx var der i 2024 en takststigning på godt 10 pct., som skyldes de voldsomt stigende priser i 2022.

Når der opstår uventede prischok, indregnes prisstigningerne altså hurtigt i Movias udgifter, mens indtægtssiden i form af kommuner og regioners økonomi samt billetindtægter, sker med op til ca. 20 måneders forsinkelse.

Tekstboks 1: Data og antagelser til Estimat 1 for 2026

Indtægter bus og bane: Passagerudviklingen er baseret på realiserede tællinger til og med marts 2026 tillagt effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger.

Indestående på alle personlige gamle Rejsekort bliver enten anvendt på rejser eller udbetalt i 2026. Det forventede fald i forudbetalt rejsehjemmel på 75 mio. kr., forventes på samme niveau i Estimat 1 2026 som Budget 2026.

Udgifter bus og bane: De prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne, er i Estimat 1 for 2026 baseret på den realiserede udvikling til og med april, fremskrevet med seneste offentliggjorte prognoser fra Økonomisk redegørelse samt futurepriser. Det forventede antal køreplantimer pr. linje er baseret på køreplaner for 2026 tillagt effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger

Flextrafik: Den forventede udvikling i passagertal og omkostninger er baseret på realiserede passagertal og omkostninger til og med april 2026 tillagt et estimat for resten af året.

Økonomi:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Sagsdokument og bilag offentliggøres på Movias hjemmeside og tilgår kommuner og regioner. Specifikationer for hver enkelt kommune og region med tilskud fordelt på buslinjer, bane, supportudgifter og flextrafik offentliggøres på Movias FTP-server 16. juni 2026, og kommuner og regioner orienteres herom. Administrationen vil invitere trafikbestillere og økonomiansvarlige i kommuner og regioner til orientering om estimat 2026 og budget 2027 19. juni 2026, med forbehold for bestyrelsens godkendelse af estimatet og budgetforslaget.

Dokumentnummer
2216881

Bestyrelsen

Mødedato: 23. juni 2026

Godkendelse af Budget 2027 1. behandling

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender:

- Budgetforslag 2027 til 1. behandling, jf. bilag 1, herunder
- At bilag 1 "Budget 2027, 1. behandling" udgør grundlaget for kommuner og Region Østdanmarks ordinære trafikbestilling, som skal tilgå Movia senest 30. oktober 2026, og at trafikbestillingerne indarbejdes i 2. behandlingen af Budgetforslag 2027.
- At princippet om budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandling af budgetforslaget fastholdes for bus og bane. Budgetforslag 2027 til 2. behandlingen opdateres med kommuners og regionens trafikbestillinger. Budgetforslaget opdateres herudover alene, hvis passagerindtægter og omkostningsudviklingen samlet ændres med en effekt på mere end 100 mio. kr.
- At Movias tilskudsbehov til bus, bane og fællesudgifter betales à conto hver anden måned som 1/6 af budgettet.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen besluttede på mødet 4. maj 2026 forudsætninger for Budget 2027. Budgetforslaget for 2027 fremlægges med denne sag til bestyrelsens 1. behandling.

Movias tilskudsbehov forventes i 2027 at stige med 51 mio. kr. svarende til 1,5 pct. i forhold til budget 2026. Korrigeres for prisudvikling svarer udviklingen til et fald på 1,2 pct.

Tabel 1. Budgetoverblik, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Indtægter	-2.119	-2.058	-2.131	-2.156	-2.157	-2.157	-72	4%
Operatørudgifter	4.865	4.853	4.990	5.003	5.009	4.998	137	3%
Supportudgifter	665	690	682	701	618	618	-8	-1%
Pensioner	32	38	38	39	39	40	1	1%
Finansielle poster	16	4	-2	-3	-3	-3	-6	-144%
Tilskudsbehov i alt	3.460	3.527	3.578	3.584	3.506	3.495	51	1%

Anm.: For Regnskab 2025 er vist kommuner og regioners tilskudsbehov. I Regnskab 2025 var der desuden lånefinansierede rejsekortudgifter på 18 mio. kr.

Anm: I B2027 er der under supportudgifter indarbejdet en engangsbesparelse på 20 mio. kr.

Passagerindtægterne er 4 pct. højere end budget 2026. En væsentlig årsag er, at der i budget 2026 var indregnet et fald i forudbetalt rejsehjemmel på 75 mio. kr. (66 mio. kr. for bus og 9 mio. kr. for bane), da indestående på alle personlige rejsekort bliver anvendt på rejser eller udbetalt i 2026. I Budget 2027 er der alene indregnet udbetaling af forudbetalt rejsehjemmel på 5 mio. kr. (4,4 mio. kr. for bus og 0,6 mio. kr. for bane) til anonyme Rejsekort. Forskellen øger indtægterne med 70 mio. kr. i 2027 i forhold til budget 2026.

Operatørudgifterne stiger med 137 mio. kr. til 2027, (bus 44 mio. kr., bane 40 mio. kr. og Flextrafik 53 mio. kr.). Hovedårsagen til stigningen i operatørudgifter er, at de prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne, forventes på et højere niveau end i budget 2026, herunder især diesel og rente, som følge af situationen i Mellemøsten. Det er i indeksudviklingen indregnet, at Movia fra 2027 skifter til et lønindeks, som bedre afspejler lønudviklingen i bustrafikken.

Flextrafik udgør en væsentlig og voksende del af Movias drift. Fra 2027 ændres modellen for fordeling af Movias supportudgifter mellem bus/bane og Flextrafik, så Flextrafik henholdsvis bus- og banetrafikken finansierer en forholdsmæssig andel af de samlede omkostninger i Movia og der samtidig er en model for en forholdsmæssig betaling fra nye fleksible mobilitetsordninger.

I Movias økonomiske politik skal der i alt realiseres en besparelse på supportudgifter på 24 mio. kr. i Movias regnskaber i perioden 2025-2028. I forslaget til budget 2027 er indarbejdet en engangsbesparelse på 20 mio. kr. under supportudgifter. Besparelsen kan gennemføres, da Movia inden for budgetrammen i Regnskab 2025 har fremrykket betaling af et omstillingsbidrag til Rejsekort og Rejseplan A/S, der skulle være betalt i 2027. Der er desuden i 2025 realiseret en besparelse på 2 mio. kr., og der forventes en besparelse på renteudgifter i 2026 på 2 mio. kr. som følge af fremrykningen. Dermed realiseres den planlagte besparelse på i alt 24 mio. kr. i perioden 2025-2027.

I Budget 2027 1. behandling er Region Østdanmarks tilskudsbehov lig summen af tilskudsbehovet i de to hidtidige regioner.

For at give et samlet bedre overblik over økonomien i lokalbanerne er indarbejdet et afsnit om anlægsøkonomien knyttet til fornyelse af lokalbanernes infrastruktur, som dog ikke indgår i Movias budget.

Budgettet for bus, bane og Flextrafik samt budgettet for Movias supportudgifter, pensioner og finansielle poster er beskrevet i bilag 1 Budget 2027, 1. behandling.

Princip for budgetstabilitet for bus, bane og supportudgifter mellem 1. og 2. behandling af budgettet
Movias førstebehandling af budgettet forelægges normalt i juni og sendes efter bestyrelsens godkendelse til kommuner og region, så kommuner og region i forbindelse med budgetlægning for det kommende år kan beslutte en trafikbestilling til Movia. Trafikbestillingerne gennemføres som hovedregel enten med virkning fra sommerkøreplansskiftet i budgetforslagsåret eller ved køreplansskiftet i december i budgetforslagsåret.

Movia har med kommuner og region aftalt et princip om budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandling af budgetforslaget for at sikre gode rammer omkring kommuner og regions beslutningsprocesser og trafikbestilling. Dette princip betyder, at de indeks, der ligger til grund for operatørudgifter, samt forventninger til passagerer og indtægter, fastholdes mellem Movias 1. og 2. budgetbehandling. Det er således alene trafikbestillinger fra kommuner og region, der indgår som nye budgetelementer til 2. behandlingen af budgettet. Flextrafik, som opkræves efter forbrug, er ikke omfattet af princippet om budgetstabilitet.

Den verdenspolitiske situation medfører fortsat usikkerhed. Det foreslås at fravige princippet om budgetstabilitet, hvis prisudviklingen og/eller indtægtsudviklingen betyder, at det forventede tilskudsbehov mellem 1. og 2. behandling af budgettet afviger med en samlet effekt på mere end 100 mio. kr.

I forbindelse med 2. behandling af Budget 2027 vil budgetoverslagsårene, som bruges som trafikbestillingsgrundlag for kommuner og region, blive opdateret med de nyeste data.

Kildefordeling af passagerindtægter på linjeniveau og sammenlægning af regionerne

Kildefordeling af passagerindtægter på linjeniveau i Hovedstadsområdet, samt sammenlægningen af regionerne er ikke indarbejdet i Budget 2027, men vil ske med virkning fra Budget 2028.

Region Sjælland og Region Hovedstaden fusioneres fra 1. januar 2027. I budgettet er det forudsat, at dette sker uden fordelingsmæssige konsekvenser for kommuner og region. Administrationen vil få dette bekræftet i dialog med Transportministeriet.

Rejsekort & Rejseplanselskabet

Rejsekort & Rejseplanselskabet er ved at afklare den fremadrettede momsbetaling. Fra 2027 er der potentielt en ekstraudgift for Movia på ca. 5 mio. kr.

Flextrafik

Operatørudgifterne i flextrafikken forventes samlet at blive 7 pct. højere end budget 2026. Dette skyldes primært, at prisniveauet for det seneste variable udbud, FV15, der har driftsstart 1. april 2026, ligger næsten 15 pct. over det seneste variable udbud. Det er imidlertid forventningen, at Movias arbejde med yderligere driftsoptimering vil reducere virkningen til ca. 10 pct. prisstigning. Pr. april 2026 er der desuden meget stor efterspørgsel i forhold til udbud af vogne, hvilket gør at også de dyreste vogne aktiveres. Det er forventningen, at dette forhold vil bedres, hvilket også vil bidrage positivt til prisudviklingen.

Udviklingen følges tæt og med løbende kontakt til kommunerne og regionen. I august/september 2026 vil Movia orientere kommunerne om status på prisudviklingen, så de om nødvendigt kan tage højde for udviklingen i deres budgetproces for 2027.

Fra 2027 opdeles supportudgifter i Flextrafik i øvrige driftsudgifter og administration for at tydeliggøre, at ca. 70 pct. af supportudgifter i Flextrafik ikke er administration, men anvendes til kundevedtatte funktioner og driftsunderstøttende aktiviteter. Opdelingen opgjort som udgift pr. passager fremgår af tabel 23 i bilag 1.

Under budgetforudsætninger på bestyrelsesmødet 4. maj 2026 blev det besluttet at oprette en ny ordning under Flextrafik – "Flexkommune Plus" som pga. højere serviceniveau i Movias administration end Flexkommune, har større udgifter. Flexkommune Plus er fortsat på forsøgsstadiet. Der er ikke budgetteret med kørsel i Flexkommune Plus. Ordningen fremgår derfor ikke af budgetforslaget.

Likviditet

Movias vedtægter foreskriver, at der ved budgettets førstebehandling skal besluttes hvorvidt kommuners og regions a conto betalinger skal ske i 1/12 hver måned, 1/6 hver anden måned eller 1/4 hver tredje måned.

Bestyrelsen har i Movias finansielle politik besluttet, at likvidbeholdningen skal leve op til kassekreditreglen for kommuner. Kassekreditreglen betyder, at en kommunes gennemsnitlige likviditet over de seneste 12 måneder skal være positiv. For at sikre overholdelse af dette indstilles, at kommuners og regions a conto betalinger i 2027 sker som 1/6 af budgettet hver anden måned.

Movia har en kassekredit på 100 mio. kr. som en del af den generelle bankaftale. Desuden er der en midlertidig supplerende kredit på 100 mio. kr. frem til februar 2027. Det er usikkert om kassekredit på 100 mio. kr. er tilstrækkelig i hele 2027. Der vil blive fremlagt en revurdering af dette til bestyrelsen i december 2026. Hvis der er behov, vil det være muligt at forlænge den supplerende kredit med yderligere 1 år.

Økonomi:

Budgetforslagets økonomiske konsekvenser fremgår af bilag 1.

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent.

Kommunikation:

Sagsdokument og bilag offentliggøres på Movias hjemmeside og tilgås kommuner og regioner. Specifikationer for hver enkelt kommune og region med tilskud fordelt på buslinjer, bane, supportudgifter og flextrafik offentliggøres på Movias FTP-server 16. juni 2026, og kommuner og regioner orienteres herom. Administrationen vil invitere trafikbestillere og økonomiansvarlige i kommuner og regioner til orientering om budgettet 19. juni 2026, med forbehold for bestyrelsens godkendelse af budgetforslaget.

Bilag:

1. Budgetforslag 2027 1. behandling



Budget 2027, 1. behandling

Trafikselskabet Movla

Indholdsfortegnelse

1. Budget 2027, 1. behandling	4
1.1 Bus	5
1.2 Bane	7
1.3 Flextrafik	10
1.4 Supportudgifter	11
1.5 Pensioner og finansielle poster	14
1.6 Usikkerheder i budget 2027, 1. behandling	15
1.7 Likviditet	15
2. Budget for den enkelte kommune og region	18
2.1 Kommune- og regionsspecifikationer	19
3. Øvrige tabeller og figurer	28

Tabeloversigt

Tabel 1. Budgetoverblik, mio. kr.	4
Tabel 2. Bus Indtægter og operatørudgifter, mio. kr.	5
Tabel 3. Indtægtsændring på bus fra B2026 til B2027, mio. kr.	5
Tabel 4. Ændring i operatørudgifter på bus fra B2026 til B2027, mio. kr.	6
Tabel 5. Nøgletal for bus	7
Tabel 6. Bane indtægter og operatørudgifter, mio. kr.	7
Tabel 7. Indtægtsændring på bane fra B2026 til B2027, mio. kr.	7
Tabel 8. Ændring i operatørudgifter på bane - fra B2026 til B2027, mio. kr.	8
Tabel 9. Nøgletal for bane	9
Tabel 10. Baneanlæg, mio. kr.	10
Tabel 11. Flextrafik indtægter og operatørudgifter, mio. kr.	10
Tabel 12. Nøgletal for Flextrafik	11
Tabel 13. Supportudgifter, mio. kr.	12
Tabel 14. Ændring i supportudgifter bus og bane, mio. kr.	12
Tabel 15. Ændringer i supportudgifter, Flextrafik, mio. kr.	13
Tabel 16. Finansielle poster, mio. kr.	14
Tabel 17. Følsomhedsanalyse for udvalgte indeks	15
Tabel 18. Movias tilskudsbehov fra kommuner pr. ordning, 1.000 kr. ¹⁾	19
Tabel 19. Movias tilskudsbehov fra regioner pr. ordning, 1.000 kr. ¹⁾	26
Tabel 20. Movias tilskudsbehov fra virksomheder, 1.000 kr.	26
Tabel 21. Budgetoversigt samlet, mio. kr.	28
Tabel 22. Finansieringsoversigt, mio. kr.	29
Tabel 23. Flextrafik supportopkrævning pr. passager, kr.	30

1.

Budget 2027, 1. behandling



1. Budget 2027, 1. behandling

Movia varetager kollektiv transport for de 45 kommuner på Sjælland og øerne samt fra 2027 Region Østdanmark. Movia udbyder transportopgaven til eksterne operatører og indgår forhandlede kontrakter med Lokaltog A/S.

Movia forventer at transportere 173 mio. passagerer fordelt på de tre transportformer bus, bane og Flextrafik i 2027. Flest passagerer – 159 mio. – transporteres i bus. Busdriften omfatter 4 mio. køreplantimer fordelt på 1.136 busser. Banerne forventes med 180.000 køreplantimer at transportere 9,8 mio. passagerer, mens der forventes 3,8 mio. passagerer i Flextrafik.

Movias tilskudsbehov forventes i 2027 at stige med 51 mio. kr. svarende til 1,5 pct. i forhold til budget 2026. Korrigeres for prisudvikling svarer udviklingen til et fald på 1,2 pct.

Passagerindtægterne er 4 pct. højere end til budget 2026. En væsentlig årsag til stigningen er, at der i budget 2026 var indregnet et fald i forudbetalt rejsehjemmel på 75 mio. kr. (66 mio. kr. for bus og 9 mio. kr. for bane), da indestående på alle personlige gamle rejsekort bliver anvendt på rejser eller udbetalt i 2026. I Budget 2027 er der alene indregnet udbetaling af forudbetalt rejsehjemmel på 5 mio. kr. (4,4 mio. kr. for bus og 0,6 mio. kr. for bane) til anonyme rejsekort. Forskellen øger indtægterne med 70 mio. kr. i 2027 i forhold til budget 2026.

Operatørudgifterne stiger med 137 mio. kr. til 2027, (bus 44 mio. kr., bane 40 mio. kr. og Flextrafik 53 mio. kr.). Hovedårsagen til stigningen i operatørudgifter er dyrere kontrakter for Flextrafik, og at de prisindeks, der regulerer betalingerne til bus- og baneoperatørerne, særligt vedr. diesel og rente, forventes på et højere niveau end i budget 2026, pga. situationen i Mellemøsten.

Tabel 1. Budgetoverblik, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Indtægter	-2.119	-2.058	-2.131	-2.156	-2.157	-2.157	-72	4%
Operatørudgifter	4.865	4.853	4.990	5.003	5.009	4.998	137	3%
Supportudgifter	665	690	682	701	618	618	-8	-1%
Pensioner	32	38	38	39	39	40	1	1%
Finansielle poster	16	4	-2	-3	-3	-3	-6	-144%
Tilskudsbehov i alt	3.460	3.527	3.578	3.584	3.506	3.495	51	1%

Anm.: For Regnskab 2025 er vist kommuner og regioners tilskudsbehov. I Regnskab 2025 var der desuden lånefinansierede rejsekortudgifter på 18 mio. kr.

Budgettet for bus, bane og Flextrafik er beskrevet i afsnittene 1.1, 1.2 og 1.3. I afsnit 1.4 og 1.5 er budgettet for Movias supportudgifter, pensioner og finansielle poster beskrevet.

I afsnit 1.6 beskrives usikkerheder i budgettet, mens Movias likviditetsforventninger fremgår af afsnit 1.7.

I kapitel 2 er Movias finansieringsbehov opdelt på de enkelte kommuner, region og virksomhedsfinansieret busdrift.

Øvrige tabeller og figurer findes i kapitel 3

Medmindre andet er nævnt, er tal for perioden 2025 til 2027 vist i årets priser, mens budgetoverslagsårene er i 2027-priser. Udgifter vises med positive tal, mens indtægter vises med negative tal.

I tabellerne kan afrundinger medføre, at beløbene ikke summer til totalen.

1.1 Bus

Tabel 2. Bus Indtægter og operatørudgifter, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Indtægter	-1.811	-1.742	-1.822	-1.826	-1.825	-1.825	-80	5%
Operatørudgifter	3.465	3.406	3.449	3.442	3.437	3.434	44	1%
I alt	1.653	1.664	1.628	1.616	1.612	1.608	-36	-2%

Indtægter

Der forventes busindtægter på 1.822 mio. kr. i budget 2027, hvilket er 80 mio. kr. højere end i budgettet for 2026. Indtægtsudviklingen er opdelt i del-effekter i tabel 3, hvorefter effekterne beskrives.

Tabel 3. Indtægtsændring på bus fra B2026 til B2027, mio. kr.

Indtægter i budget 2026	-1.742
Udmøntning af takststigningsloft på 0,7 pct.	-12
Reduktion i udbetaling af blå Rejsekort (fra 66 mio. kr. i B2026 til 4 mio. kr. i B2027)	-62
2,0 pct. flere passagerer	-34
1,6 pct. lavere indtægt pr. passager	28
Indtægter i budgetforslag 2027	-1.822

Anm.: Da indtægter har negativt fortegn, betyder negative tal en stigning i indtægter (dvs. et fald i tilskudsbehov).

- Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 0,7 pct. fra 2026 til 2027. Parterne i DOT budgetterer med fuld udmøntning, hvilket betyder, at indtægterne øges med 12 mio. kr. Takststigningen er sammensat af en forventet stigning på 2,4 pct. fra 2026 til 2027 i de prisindeks, som regulerer taksterne, og en efterregulering på i alt -1,7 pct. for årene 2024, 2025 og 2026. Efterreguleringen er udtryk for, at prisudviklingen i samfundet har været lidt lavere end indregnet i takststigningen for 2026. Det bemærkes, at takststigningsloftet er baseret på forventet prisudvikling fra første kvartal 2026 hvor forventningen var faldende energipriser fra 2025 til 2026.
- I budget 2026 var der indregnet et fald i forudbetalt rejsehjemmel på 66 mio. kr. for busdrift, da indestående på alle personlige rejsekort bliver anvendt på rejser eller udbetalt i 2026. I Budget 2027 er der for busdrift indregnet udbetaling af forudbetalt rejsehjemmel på 4 mio. kr., da der alene udestår anonyme rejsekort. Forskellen øger indtægterne 62 mio. kr. i 2027 i forhold til budget 2026.
- På baggrund af passagerudviklingen fra 2. kvartal 2025 til 1. kvartal 2026 samt trafikbestillinger, forventes 2 pct. flere passagerer i forhold til budget 2026. Der er en stigning på 3 pct. i Hovedstadsområdet, hvilket bl.a. skyldes at der køres 2 pct. flere køreplantimer. Buspassagertallet i Syd- og Vestsjælland er 5 pct. under budget 2026. Movia er i samarbejde med de øvrige trafikselskaber ved at undersøge betydningen af, at 17-årige siden sommeren 2025 har haft mulighed for at køre bil alene.

- Fraset engangsposterne vedr. udbetaling af indestående på blå Rejsekort er indtægt pr. passager 1,6 pct. lavere end budget 2026, hvilket reducerer indtægterne 28 mio. kr. Udviklingen skyldes relativt større brug af billigere rejsehjemmel som periodekort fremfor enkeltbilletter, ligesom andelen af kombinationsrejser, hvor passagererne skifter mellem bus og metro/tog, er steget, bl.a. som følge af metrosystemets udvidelse med Sydhavnsmetroen. Ved kombinationsrejser skal billetindtægten deles mellem selskaberne, hvorved indtægten er lavere for Movia end ved en ren busrejse.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne for bus er bestemt af antal køreplantimer og antal busser pr. buslinje sammenholdt med priserne i de enkelte kontrakter. Hertil kommer faste udgifter pr. kontrakt og øvrige operatørudgifter til fx ekstrakørsel mv.

I budget 2027 udgør operatørudgifterne 3.449 mio. kr., hvilket er en stigning på 44 mio. kr. (1,3 pct.) i forhold til budget 2026. Udviklingen er opdelt i del-effekter i tabel 4, hvorefter effekterne er forklaret.

Tabel 4. Ændring i operatørudgifter på bus fra B2026 til B2027, mio. kr.

Operatørudgifter budget 2026	3.406
Effekt af indeksudvikling	102
Effekt af udvikling i antal bustimer	43
Lavere kontraktudgifter ifm. nye udbud mv.	-94
Øvrig udvikling	-8
Operatørudgifter budget 2027	3.449

Anm.: Positivt fortegn betyder stigende udgifter, mens negativt fortegn betyder fald i udgifter.

- De prisindeks, som operatørerne afregnes efter, fremskrives med Trafikselskaberne i Danmarks prognosemodel, som baserer sig på prognoserne fra Økonomiministeriets Økonomisk redegørelse samt markedets forventning til prisen på diesel, el og gas i 2027 (futurepriser). Prognosen for prisindeks betyder en stigning i udgifter på 102 mio. kr. svarende til 3 pct. Stigningen skyldes at der på grund af situationen i Mellemøsten budgetteres med højere dieselpriiser (+15 pct) og højere rente (+10 pct), samt de årlige lønstigninger. Det er i indeksudviklingen indregnet at Movia fra 2027, skifter til et lønindeks, som bedre afspejler lønudviklingen hos operatørerne. Med situationen i Mellemøsten er der større usikkerhed om prisudviklingen end normalt.
- I budget 2027 er køreplanerne for 2026 tillagt effekten af kommuners og regioners trafikbestillinger, hvilket giver 52.000 flere timer i forhold til budget 2026. Det svarer til en stigning på 43 mio. kr. eller 1,3 pct.
- De kontrakter, som Movia har indgået i forbindelse med udbud A24 og A23X, har været gunstige og giver færre udgifter for kommuner og region, hvilket giver en udgiftsreduktion på ca. 94 mio. kr. svarende til 2,8 pct.
- Øvrig udvikling på -8 mio. kr. eller 0,2 pct. er sammensat af flere faktorer, og skyldes blandt andet at udgifterne til ekstrakørsler er budgetteret lavere end i budget 2026.

Budgetoverslagsår 2028-2030

I budgetoverslagsårene har kommuner og regioners trafikbestilling helårseffekt fra 2028.

Nøgletal bus

I tabel 5 vises udviklingen i driftsomfang og antal passagerer samt udvalgte nøgletal. I 2027 ses en stigning i timer, busser og passagerer, hvilket skyldes helårseffekt af trafikbestillinger. En væsentlig faktor for stigningen i indtægt pr. passager er at der i budget 2026 var indregnet et væsentligt fald i

forudbetalt rejsehjemmel i forbindelse med overgangen til nyt rejsekort, hvor kundernes indestående saldi på deres gamle rejsekort anvendes på rejser eller udbetales.

Tabel 5. Nøgletal for bus

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Passagerer, 1.000	159.663	156.376	159.459	159.431	159.412	159.412	3.083	2%
Busser	1.126	1.098	1.136	1.136	1.136	1.136	38	3%
Timer, 1.000*	4.029	3.997	4.075	4.069	4.067	4.067	77	2%
Indtægt pr. passager kr.	-11,3	-11,1	-11,4	-11,5	-11,5	-11,5	0	3%
Operatørudgift pr. passager kr.	21,7	21,8	21,6	21,6	21,6	21,5	0	-1%
Operatørudgift pr. time kr.	860	852	847	846	845	844	-5	-1%

Note: Fra 2027 registreres der timer på kommunebusser, hvilket øger antallet af timer fra 2027 og frem med ca. 25.000 timer. Den reelle stigning i timer fra 2026-2027 er derfor 52.000 timer. Ligeledes er registreringen af busser på kommunebusser ændret, hvilket giver 30 busser mere i 2027. Den reelle stigning i busser fra 2026-2027 er derfor 8 busser. Der registreres ikke passagerer på kommunebusser.

1.2 Bane

Tabel 6. Bane indtægter og operatørudgifter, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Indtægter	-227	-234	-230	-252	-252	-252	3	-1%
Operatørudgifter	639	668	708	730	741	733	40	6%
I alt	412	434	477	478	489	481	43	10%

Indtægter

Der forventes indtægter på 230 mio. kr. i budget 2027, hvilket er 3 mio. kr. lavere end i budget 2026. Indtægtsudviklingen er opdelt i del-effekter i tabel 7, hvorefter effekterne beskrives.

Tabel 7. Indtægtsændring på bane fra B2026 til B2027, mio. kr.

Indtægter i budget 2026	-234
Udmøntning af takststigningsloft på 0,7 pct.	-2
Reduktion i udbetaling af blå Rejsekort (fra 9,1 mio. kr. i B2026 til 0,6 mio. kr. i B2027)	-9
Øvrig udvikling i indtægt pr. passager	3
Budgetteret passagerudvikling	11
Indtægter i budgetforslag 2027	-230

Anm.: Da indtægter har negativt fortegn, betyder negative tal en stigning i indtægter (dvs. et fald i tilskudsbehov).

- Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 0,7 pct. fra 2026 til 2027. Der er budgetteret med fuld udmøntning, hvilket øger indtægterne med ca. 2 mio. kr.
- Banes andel af reduktion af forudbetalte rejser udgør 9 mio. kr., jf. beskrivelse på side 4.
- Indtægt pr. passager uden takststigning og forudbetalt rejsehjemmel, er 1,2 pct. lavere end i budget 2026, hvilket reducerer indtægterne med 3 mio. kr. Årsagerne følger beskrivelsen under bus-drift.

- Passagerforventningen er lavere end i budget 2026, hvilket reducerer indtægterne med ca. 11 mio. kr. Nedjusteringen skyldes blandt andet store fornyelsesarbejder omkring Hillerød Station samt sporfornyelse på Gribskovbanen som forventes at påvirke passagertallet i 2027. Samlet forventes passagertallet at falde med ca. 5 pct. i forhold til budget 2026.

Operatørudgifter

Udgifterne til lokalbaneoperatøren Lokaltog A/S forventes at udgøre 708 mio. kr. i budget 2027, hvilket er en stigning på 40 mio. kr. svarende til 6 pct. i forhold til budget 2026. Operatørkontrakten med Lokaltog A/S reguleres med udviklingen i prisindeks for bl.a. diesel- og forbrugerpriser samt løn, og for Region Hovedstadens vedkommende også renteudviklingen. Udviklingen i operatørudgifterne er opdelt i del-effekter i tabel 8, hvorefter effekterne beskrives.

Tabel 8. Ændring i operatørudgifter på bane - fra B2026 til B2027, mio. kr.

Operatørudgifter budget 2026	668
Effekt af indeksudvikling	31
Effekt af trafikbestillinger	6
Stigning af fast vederlag	-2
Øvrige effekter	5
Operatørudgifter budgetforslag 2027	708

- Den forventede indeksudvikling medfører en stigning i operatørudgifterne på ca. 31 mio. kr. svarende til ca. 5 pct. Stigningen skyldes blandt andet højere priser på diesel og øvrige prisindeks, som indgår i reguleringen af kontraktbetalingerne til Lokaltog A/S.
- Trafikbestillinger medfører øgede udgifter på ca. 6 mio. kr. som følge af udvidet drift i Region Sjælland samt ændringer i trafikomfanget i Region Hovedstaden.
- Regulering af det faste vederlag reducerer operatørudgifterne med ca. 2 mio. kr.
- Øvrige effekter på ca. 5 mio. kr. skyldes blandt andet øgede udgifter til uddannelse af lokoførere samt prisregulering af driftstilskud til infrastruktur.

Budgetoverslagsår 2028-2030

I overslagsårene stiger både indtægter og udgifter som følge af øget drift og ændringer i trafikomfanget på lokalbanerne.

I 2028 etableres natdrift på Østbanen. Fra 2029 forlænges Tølløsebanen til Holbæk og fra andet halvår 2029 forventes etableret natdrift på Odsherredsbanen. Samlet stiger antallet af tog-km med ca. 235.000 fra 2028 til 2029.

I Region Hovedstaden forventes påvirkningen fra ombygningen af Hillerød Station og sporfornyelsen på Gribskovbanen gradvist at aftage i overslagsårene.

I 2030 forventes alle bestilte batteritog at være idriftsat, mens trafikomfanget i øvrigt forventes at være uændret i forhold til 2029.

Der er desuden indarbejdet udgifter til uddannelse af lokoførere på ca. 3 mio. kr. årligt i hele perioden 2028-2030, som følge af højere uddannelsesomkostninger efter DSB S-togs udtræden af lokoføreruddannelsen. Fra 2029 er der indarbejdet besparelser på CO₂-afgift i takt med overgangen fra diesel- til batteritog. Faldet i udgifter fra 2029 til 2030 skyldes blandt andet et lavere fast vederlag til Lokaltog, hvilket bl.a. kan henføres til de effektiviseringer, der er indarbejdet i kontrakten.

Nøgletal bane

Tabel 9. Nøgletal for bane

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Passagerer, 1.000	9.497	10.223	9.759	10.743	10.766	10.766	-463	-5%
Tog km, 1.000	8.443	8.932	9.117	9.117	9.351	9.351	184	2%
Timer, 1.000	167	174	180	180	184	184	6	3%
Indtægt pr. passager kr.	-23,9	-22,8	-23,6	-23,4	-23,4	-23,4	-1	3%
Operatørudgift pr. passager kr.	67,3	65,3	72,5	67,9	68,8	68,1	7	11%
Operatørudgift pr. tog-km. kr.	76	75	78	80	79	78	3	4%

Stigningen i passagerer fra 2027 til 2028 skyldes til dels, at den negative påvirkning fra ombygningen af Hillerød Station og sporfornyelsen på Gribskovbanen forventes at aftage. Indtægt pr. passager forventes at stige til 23,6 kr. i 2027 svarende til en stigning på ca. 3 pct. i forhold til budget 2026. Stigningen skyldes blandt andet udmøntning af takststigningsloftet samt udbetalingen af rejsekort i 2026. Operatørudgiften pr. passager stiger med ca. 11 pct. i budget 2027 i forhold til budget 2026, hvilket hovedsageligt skyldes den generelle indeksudvikling samt driftsudvidelse på Østbanen og at passagerforventningen er lavere end i budget 2026 grundet sporarbejde og generelt faldende passagerudvikling. Operatørudgiften pr. tog-km stiger med ca. 4 pct. i budget 2027 i forhold til budget 2026 som følge af den generelle indeksudvikling samt øgede operatørudgifter i forbindelse med trafikbestillinger.

Fornyelse af lokalbanernes infrastruktur

Udover lokalbanedriften, der indgår i budgetterne, er der i de kommende år behov for større fornyelser af lokalbanernes infrastruktur. Lokaltog A/S har konkretiseret Infrastrukturplan 2026-2035 for perioden 2026-2030 og forventer nedenstående udgifter til nødvendige fornyelser og anlægsinvesteringer for at kunne opretholde den bestilte drift til den aftalte kvalitet. Et lavere fornyelsesniveau vil over tid kunne medføre dårligere rettidighed, længere rejselider og øgede vedligeholdelsesomkostninger. Der pågår dialog med Region Østdanmark om den endelige udmøntning af fornyelsesplanen.

Tabel 10. Baneanlæg, mio. kr.

	2026	2027	2028	2029	2030
Region Sjælland	-	227	204	138	148
Region Hovedstaden	53	488	564	75	32
- Bl.a. Gribskovbanens fornyelse	13	428	-	-	-
- Bl.a. Hornbækbanens fornyelse	35	-	407	-	-
- Bl.a. Grønnehave	4	-	34	-	-
I alt	53	715	768	213	179

Anm.: Udover de i tabellen nævnte fornyelser, er der flere mindre fornyelser/anlæg, som ikke fremgår af tabellen.

Investeringerne omfatter blandt andet sporfornyelser, sikringsanlæg og øvrige infrastrukturelementer med henblik på at opretholde den bestilte drift og den kontraktfastsatte kvalitet. I Region Sjælland vedrører investeringerne blandt andet Lollandsbanen, Odsherredsbanen, Tølløsebanen og Østbanen.

I Region Hovedstaden vedrører investeringerne blandt andet Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen, Lille Nord og Nærumbanen.

Derudover indgår større særskilte sporfornyelsesprojekter på Gribskovbanen og Hornbækbanen samt investeringer ved Grønnehave station. Gribskovbanens fornyelse forventes hovedsageligt gennemført i 2027, mens Hornbækbanens fornyelse forventes hovedsageligt gennemført i 2028.

1.3 Flextrafik

Flextrafik omfatter seks kørselsordninger: flexrute, flexpatient, flexkommune, flexhandicap, flexkur og Plustur. Operatørudgifter fratrukket passagerindtægter forventes at stige med 8 pct. i budget 2027 i forhold til budget 2026. Det skyldes primært en højere operatørudgift pr. kørt passager i den variable Flextrafik.

Tabel 11. Flextrafik indtægter og operatørudgifter, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Indtægter	-81	-83	-79	-79	-79	-80	5	-5%
Operatørudgifter, rute	277	297	272	272	272	272	-25	-8%
Operatørudgifter, variabel	484	482	561	560	559	558	78	16%
I alt	680	696	754	753	752	751	58	8%

Indtægter

Taksterne for Flexhandicap, Flexkur og Plustur reguleres som Movias øvrige takster for den kollektive trafik. Starttaksterne for Flexkur besluttet af den enkelte kommune. Indtægterne forventes ikke væsentligt ændret i 2027.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i flextrafikken forventes samlet at blive 7 pct. højere end budget 2026.

Dette skyldes primært, at prisniveauet for det seneste variable udbud, FV15 med driftsstart 1. april 2026, ligger næsten 15 pct. over det seneste variable udbud. Det er imidlertid forventningen, at Movias arbejde med yderligere driftsoptimering vil reducere virkningen til ca. 10 pct. prisstigning.

I øjeblikket (april 2026) er der desuden meget stor efterspørgsel i forhold til udbud af vogne, hvilket gør at også de dyreste vogne aktiveres. Det er forventningen, at dette forhold vil bedres, hvilket også vil bidrage positivt til prisudviklingen.

Faldet i udgifter til Flexrute skyldes, at der i enkelte kommuner udføres færre og billigere kørsler.

Der er i Budget 2027 flyttet 7 mio. kr. indtægter fra brister og afgifter fra operatørudgifter til supportudgifter hvilket øger operatørudgifterne med 7 mio. kr.

Budgetoverslagsår 2028-2030

I budgetoverslagsår 2028-2030 forventes et stabilt passagertal og operatørudgifter.

Tabel 12. Nøgletal for Flextrafik

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
<u>Flextrafik, rute</u>								
Passagerer, 1.000	1.648	1.730	1.746	1.747	1.747	1.747	17	1%
Operatørudgift pr. passager kr.	168	172	156	156	156	156	-16	-9%
<u>Flextrafik, variabel</u>								
Passagerer, 1.000	2.009	1.987	2.005	2.013	2.020	2.028	18	1%
Operatørudgift pr. passager kr.	241	243	280	278	277	275	37	15%

1.4 Supportudgifter

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

Tabel 13 viser udviklingen i supportudgifter opdelt på bus og bane henholdsvis Flextrafik. Der er indarbejdet ny model til fordelingen af udgifterne, der flytter 29 mio. kr. fra bus/bane til Flextrafik fra 2027, jf. uddybning nedenfor. Der er desuden en engangsbesparelse på 20 mio. kr. i 2027.

Tabel 13. Supportudgifter, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Bus og bane	565	584	542	561	478	478	-41	-7%
Flextrafik	100	106	140	140	140	140	34	32%
Supportudgifter i alt	665	690	682	701	618	618	-8	-1%

Supportudgifter bus og bane

Tabel 14. Ændring i supportudgifter bus og bane, mio. kr.

Supportudgifter bus og bane, budget 2026	584
PL-fremskrivning	13
Økonomisk politik 2025-2029	-1
Økonomisk politik 2025-2029, engangsbesparelse	-20
Overhead ny økonomimodel 2027	-29
Fremme af eksternt finansierede virksomhedsbusser - reduktion	-1
Cybersikkerhed – reduktion	-4
Supportudgifter bus og bane, budget 2027	542

Der er foretaget pris- og lønregulering med 2,3 pct. I Movias budget anvendes KL's prognose for pris- og lønfremskrivning blandt andet ved fremskrivning af supportudgifter. KL's skøn for 2027 fra marts 2026 var 2,7 pct. Hertil er forskellen mellem den i budget 2025 anvendte prognose fra KL's pris- og lønstigninger og det realiserede niveau i 2025 indarbejdet. Forskellen er opgjort til -0,4 pct.

Som element i økonomisk politik 2025-2029 er indarbejdet en besparelse på 1 mio. kr. årligt i 2027-2029.

I 2027 er indarbejdet en engangsbesparelse på 20 mio. kr. Besparelsen skyldes, at et omstillingsbidrag til Rejsekort og Rejseplan A/S er fremrykket fra 2027 og finansieret indenfor budgetrammen i 2025. Der er desuden i 2025 realiseret en besparelse på 2 mio. kr. og der forventes en besparelse i 2026 på 2 mio. kr. som følge af fremrykningen. Dermed forventes en samlet besparelse på i alt 24 mio. kr. realiseret med budget 2027. I Movias økonomiske politik var målsætningen, at denne besparelse skulle realiseres senest med regnskab 2028.

Flextrafik udgør en væsentlig og voksende del af Movias drift. Fra 2027 ændres derfor modellen for fordeling af Movias supportudgifter mellem bus/bane og Flextrafik, så Flextrafik henholdsvis bus- og banetrafikken finansierer en forholdsmæssig andel af de samlede omkostninger i Movia og der samtidig er en model for en forholdsmæssig betaling fra nye fleksible mobilitetsordninger. Ændringen er samlet neutral for Movias ejere, men betyder, at kommuner/region med større andel af bus/bane ift. andelen af Flextrafik kommer til at få en besparelse og vice versa. Ændringen er indarbejdet i Budget 2027 med en reduktion på 29 mio. kr. i supportudgifter under bus og bane.

Budgetrammen for supportudgifter blev i 2025 forøget med 1 mio. kr. årligt til fremme af *eksternt finansierede virksomhedsbusser*. I 2025 valgte den ene virksomhed at stoppe samarbejdet, og der er ikke kommet nye virksomheder til. Der anvendes fremover ikke ekstra ressourcer på virksomhedsbusser og budgettet reduceres derfor med 1 mio. kr. Movia vil fortsat tilbyde virksomhedsfinansierede busser, hvis det efterspørges.

Bestyrelsen godkendte i marts 2023 igangsættelse af styrkelse af Movias cybersikkerhed. Budgetrammen blev udvidet med ekstraudgifter på 4,9 mio. kr. i 2025 og 4,2 mio. kr. i 2026. Disse ekstraudgifter tages ud af Budget 2027, men der vil fortsat være udgifter til cybersikkerhed i Movia. Det anslås, at de ekstra udgifter til at opfylde NIS2-direktivet om net- og informationssikkerhed fremadrettet udgør 0,5 mio. kr. årligt. Da kommuner og region får DUT-kompensation til den nationale implementering af NIS2, afsættes der et varigt budget på 0,5 mio. kr. fra Budget 2027.

Budgetoverslagsår 2028-2030, supportudgifter for bus og bane

Supportudgifterne i budgetoverslagsår 2028 indeholder tilbagebetaling af lån i Kommunekredit til finansiering af investeringer i nyt rejsekort i 2025-2026. Kommuner og region vil således ikke opleve en stigning i betaling af supportudgifter som følge af investeringen.

Investeringen udgiftsføres i regnskabet i 2025-2026 men ikke i finansieringsopgørelsen, hvilket giver et regnskabsmæssigt underskud i disse år. Omvendt indtægtsføres ejernes betaling til lånet i 2028, hvilket vil give et regnskabsmæssigt overskud.

I budgetoverslagsår 2029 er der indarbejdet en besparelse på rejsekortudgifter på 82 mio. kr.

*Supportudgifter Flextrafik***Tabel 15. Ændringer i supportudgifter, Flextrafik, mio. kr.**

Supportudgifter Flextrafik, budget 2026	106
PL-fremskrivning	2
Overhead ny økonomimodel 2027	29
Nyt IT-system 2027-2031	9
Indtægter fra kvalitetsbrister og afgifter	-7
Supportudgifter Flextrafik, budgetforslag 2027	140

PL-fremskrivning sker efter samme metode som beskrevet under bus/bane supportudgifter.

Der gennemføres fra 2027 en opdatering af modellen, der finansierer Movias fællesomkostninger. Justeringen er udgiftsneutral og sikrer, at bus- og banetrafikken og flextrafikken bidrager forholds- mæssigt, jf. uddybning ovenfor. Effekten er indarbejdet i Budget 2027 med en stigning i Flextrafiks andel af fællesomkostninger på 29 mio. kr.

Der er i Budget 2027 flyttet 7 mio. kr. indtægter fra brister og afgifter fra operatørudgifter til supportud- gifter. Indtægter fra kvalitetsbrister er en kompensation for, at der ikke leveres den aftalte kvalitet. Afgifter for kontraktændringer er betaling for en administrativ opgave med at ændre i kontrakten. Beg- ge poster er således betaling for en opgave, hvor udgiften ligger under supportudgifter. Indtægten flyttes derfor fra Budget 2027.

Flytningen af indtægterne fra operatørudgifter til supportudgifter giver ikke en ændring for ejerne, da fordelingsnøglen ikke ændres. Indtægter fra brister og afgifter fordeles på alle kommuner/region i Fle- xtrafik efter passagertallet.

Bestyrelsen har 31. oktober 2025 besluttet, at budgettet til Flextrafik forhøjes med 9 mio. kr. i perioden 2027-2031 til medfinansiering af nyt IT-system.

Supportudgifter pr. passager varierer mellem de forskellige ordninger i Flextrafik. Opkrævning af sup- portudgifter til Flextrafik sker via månedlige afregninger til kommuner/region. I tabel 23 er vist den budgetterede opkrævning af supportudgifter.

Supportudgifter i Flextrafik består ligesom for bustrafikken af både driftsudgifter og administration. En analyse af regnskab 2024 viste, at 70 pct. af supportudgifterne i Flextrafik er driftsudgifter. For at syn- liggøre dette er supportudgifter på faktureringen til kommuner og region fra 2027 opdelt i hhv. øvrige driftsudgifter og administration, som vist i tabel 23.

Budgetoverslagsår 2028-2030, supportudgifter Flextrafik

Der er ikke budgetteret med ændringer i supportudgifter Flextrafik i budgetoverslagsårene.

1.5 Pensioner og finansielle poster

Pensioner

Pensioner omfatter udbetalinger fra Movia og lokalbanerne til tjenestemænd, der er gået på pension efter 1. januar 2007 samt udbetaling af arbejdsskadeerstatninger. Budgettet for 2027 forventes på niveau med budget 2026. Udviklingen i udgiften til pensioner afhænger af de ansatte tjenestemænds pensioneringstidspunkt, levealder mv. og er derfor forbundet med nogen usikkerhed.

Finansielle poster

Afdrag og renter på gamle rejsekortlån (optaget 2011-2014) udgiftsføres under finansielle poster. Nye rejsekortlån optages på balancen. Afdrag føres derfor i balancen. Renter på nye rejsekortlån udgiftsføres under finansielle poster.

Tabel 16. Finansielle poster, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Afdrag rejsekortlån (2011-2014)	24	10	0	0	0	0	-10	-100%
Renter rejsekortlån	0	-2	0	1	0	0	1	-82%
Renteindtægter fra SKAT	-4	-3	-4	-4	-4	-4	-1	15%
Øvrige renter og gebyrer	-3	-1	2	1	1	1	2	-300%
Finansielle poster i alt	16	4	-2	-3	-3	-3	-6	-161%

Rejsekortlån optaget 2011-2014

Gamle rejsekortlån afbetales fuldt ud i 2026 og bortfalder derfor fra 2027.

Renter rejsekortlån

Fra 2023 er optaget lån til to forskellige finansieringsformål, der kan medføre renteindtægter og renteudgifter i mindre størrelsesorden.

Movia yder ansvarlige lån til Rejsekort og Rejseplan A/S og optager selv tilsvarende lån hertil i Kommunekredit. Dette konteres i balancen. Afdrag på disse lån påvirker derfor ikke driftsbudgettet. Renteudgifter på disse lån optaget i Kommunekredit modsvares af en lidt højere renteindtægt fra de ansvarlige lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S, hvilket indgår i finansielle poster. De ansvarlige lån forventes tilbagebetalt fra Rejsekort og Rejseplan A/S i 2027.

Movia har desuden i 2026 optaget lån til finansiering af Movias egen investering i nyt rejsekort-udstyr til busser og på perroner (Basiskort). Lån til basiskort forventes indfriet i 2028. Afdrag på lån til basiskort udgiftsføres som supportudgifter inden for rammen af den økonomiske politik. Se også beskrivelsen af den regnskabsmæssige behandling under *Budgetoverslagsår 2028-2030, supportudgifter for bus og bane*. Der forventes renteudgifter til disse Basiskort-lån under de finansielle poster frem til 2028.

Renteindtægter fra SKAT vedrører tilbagebetalte rykkergebyrer på fordringer, som er overdraget til inddrivelse via SKAT. Dette er hovedsageligt kontrolafgifter.

Øvrige renter og gebyrer består af renter på likvide bankkonti, som kan være indtægter eller udgifter samt udgifter til gebyrer. Der forventes lavere likvidbeholdning i 2027. Derfor forventes nettoindtægten i 2026 at blive vendt til en nettoudgift på renter og gebyrer i 2027.

1.6 Usikkerheder i budget 2027, 1. behandling

Der er væsentlig usikkerhed forbundet med budgetforslag 2027. Den tilspidsede situation i Mellemøsten har ført til betydelige energiprissstigninger og uro på de finansielle markeder. Alt efter hvordan situationen udvikler sig, kan det føre til væsentlige ændringer i indeksreguleringen af Movias kontrakter.

I nedenstående følsomhedsanalyse fremgår effekten af ændringer i udvalgte indeks på Movias samlede kontraktbetalinger. For den enkelte kommune og region vil den procentuelle udvikling i operatørugifterne kunne afvige fra den samlede udvikling i Movia, da det på kommune- og regionsniveau også vil være afhængigt af sammensætningen af drivmiddel på de enkelte buslinjer.

Tabel 17. Følsomhedsanalyse for udvalgte indeks

	Ændring	Effekt (Mio. kr.)
Diesel, forbrugerpris	20%	73
Elpris, nettoforbrugerpris	20%	32
Løn	1%	25
Rente	1 procentpoint	37
Passagertal/indtægter	5%	107

Anm.: Analysen indeholder alle 3 forretningsområder (bus, bane, Flextrafik)

1.7 Likviditet

Bestyrelsen har i Movias finansielle politik besluttet, at likvidbeholdningen skal leve op til kassekreditreglen for kommuner. Kassekreditreglen betyder, at en kommunes gennemsnitlige likviditet over de seneste 12 måneder skal være positiv. For at sikre overholdelse af dette indstilles, at kommuners og regions a conto betalinger i 2027 sker for 2 måneder ad gangen.

Movia har en kassekredit på 100 mio. kr. som en del af den generelle bankaftale. Desuden er der en midlertidig supplerende kredit på 100 mio. kr. frem til februar 2027. Det er usikkert om kassekredit på 100 mio. kr. er tilstrækkelig i hele 2027. Dette revurderes senest i december 2026.



2.

**Budget for
den enkelte
kommune og
region**

2. Budget for den enkelte kommune og region

I de følgende tabeller med budget for den enkelte kommune og region fremgår finansieringsbehovet opdelt på bus, bane, fællesudgifter og flextrafikordningerne. Tabel 18 og tabel 19 viser kommuner og regioners budgetterede tilskud. Opdelingen følger finansieringsmodellen, som den er beskrevet i Movias vedtægter. Opdelingen af budgettet iht. finansieringsmodellen er vist tabel 22. Her er sup-
portudgifter opdelt på henholdsvis bus, bane, Flextrafik og fællesudgifter for at sikre korrekt fordeling af fællesudgifter på de individuelle kommuner og Region Østdanmark.

I budget 2027 er der indarbejdet følgende trafikbestillinger. Sammen med helårseffekt i 2027 af trafikbestilling 2026, er busdriften i forhold til budget 2026 øget med 52.000 timer, svarende til 1,3 pct.

I **Stevns Kommune** er linje 99N nedlagt fra sommer 2026, når Region Sjælland opretter natbusser langs Østbanen.

I **Faxe Kommune** er det indarbejdet, at Nærbus i Haslev fortsætter efter Fase 2 af forsøget i samarbejde med Trafikstyrelsen ophører i ultimo februar 2027.

I **Holbæk Kommune** er linje 501A ændret fra sommer 2026, så hver anden tur går til Sportsbyen, samt at hovedstrækningen øges til kvartersdrift aften og weekend. Hertil er en række andre linjer justeret.

I **Vordingborg Kommune** er der oprettet to sommerbuslinjer, 663 og 678 fra 2026.

I øvrige de kommuner og regionen, er der ikke foretaget ændret trafikbestilling, eller kun foretaget mindre justeringer af driften.

Trafikbestillinger vedr. Flextrafik

Takster beskrevet i nedenstående afsnit er i 2026 prisniveau.

Roskilde kommune har fra januar 2026 reduceret taksten i Flextur fra 78 til 63 kr.

Slagelse kommune har fra januar 2026 reduceret taksten i Flextur fra 47 til 31 kr.

Vordingborg kommune har fra januar 2026 reduceret taksten i Flextur fra 62 til 47 kr.

2.1 Kommune- og regionsspecifikationer

Tabel 18. Movias tilskudsbehov fra kommuner pr. ordning, 1.000 kr.¹⁾

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
København								
R2025	391.621	53.211	0	0	38.392	13.012	20.894	517.130
B2026	393.208	58.932	0	0	40.302	13.119	21.789	527.350
B2027	380.462	52.923	0	0	50.171	17.953	17.156	518.665
BO2028	379.194	54.857	0	0	50.903	17.941	17.156	520.050
BO2029	362.075	51.017	0	0	51.302	17.929	17.156	499.478
BO2030	360.824	51.057	0	0	51.715	17.917	17.156	498.668
Frederiksberg								
R2025	51.205	7.855	0	0	8.518	256	2.720	70.554
B2026	54.166	8.625	0	0	8.993	81	2.661	74.528
B2027	49.999	7.666	0	0	11.806	237	2.764	72.471
BO2028	49.948	7.946	0	0	11.835	237	2.759	72.724
BO2029	47.882	7.390	0	0	11.823	236	2.754	70.085
BO2030	47.137	7.396	0	0	11.812	236	2.748	69.329
Albertslund								
R2025	10.160	1.574	0	0	2.319	5.419	5.873	25.346
B2026	10.066	1.710	0	0	2.531	5.578	6.083	25.967
B2027	11.043	1.500	0	0	3.108	6.877	5.633	28.161
BO2028	11.032	1.555	0	0	3.071	6.823	5.634	28.115
BO2029	10.637	1.446	0	0	3.045	6.773	5.634	27.534
BO2030	10.625	1.447	0	0	3.020	6.725	5.634	27.451
Ballerup								
R2025	29.435	2.567	755	0	5.233	2.219	12.389	52.598
B2026	31.780	3.177	786	0	5.181	2.532	12.254	55.710
B2027	30.839	2.927	1.134	0	7.229	3.467	10.065	55.661
BO2028	30.821	3.034	1.113	0	7.135	3.441	10.065	55.609
BO2029	30.241	2.821	1.103	0	7.075	3.416	10.065	54.721
BO2030	30.217	2.824	1.093	0	7.019	3.392	10.065	54.610
Brøndby								
R2025	16.387	2.207	1.018	0	3.214	1.214	9.333	33.372
B2026	17.811	2.553	1.195	0	3.097	1.101	9.592	35.349
B2027	18.356	2.329	1.309	0	3.960	1.650	9.473	37.078
BO2028	18.342	2.414	1.267	0	3.988	1.649	9.472	37.132
BO2029	17.861	2.245	1.256	0	3.955	1.648	9.472	36.438
BO2030	17.843	2.247	1.247	0	3.925	1.647	9.472	36.380
Dragør								
R2025	6.543	817	93	0	1.024	11	393	8.880
B2026	6.457	906	84	0	1.104	6	409	8.966
B2027	6.356	808	137	0	1.561	16	37	8.915
BO2028	6.350	838	109	0	1.554	16	37	8.904
BO2029	6.149	779	108	0	1.541	16	37	8.629
BO2030	6.142	780	107	0	1.528	16	37	8.610

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Gentofte								
R2025	42.040	5.070	235	0	6.871	178	5.788	60.183
B2026	40.770	5.700	131	0	6.929	245	5.773	59.549
B2027	43.959	5.647	3	0	9.304	273	5.974	65.159
BO2028	43.927	5.853	-35	0	9.529	271	5.974	65.519
BO2029	42.813	5.443	-35	0	9.835	269	5.974	64.299
BO2030	42.771	5.447	-36	0	10.140	267	5.974	64.563
Gladsaxe								
R2025	34.345	5.124	2.199	2	4.980	203	10.855	57.709
B2026	33.943	5.628	2.295	2	4.789	253	10.059	56.970
B2027	33.423	4.875	3.115	2	6.320	358	8.486	56.580
BO2028	33.392	5.053	3.024	2	6.325	361	8.486	56.645
BO2029	32.220	4.700	3.000	2	6.273	373	8.486	55.054
BO2030	32.182	4.703	2.978	2	6.224	375	8.486	54.951
Glostrup								
R2025	13.287	1.740	0	0	1.907	1.320	5.706	23.960
B2026	12.570	2.035	0	0	1.917	1.494	6.248	24.264
B2027	13.797	1.882	0	0	2.451	1.699	3.616	23.444
BO2028	13.785	1.951	0	0	2.437	1.703	3.616	23.492
BO2029	13.339	1.814	0	0	2.441	1.708	3.616	22.918
BO2030	13.325	1.816	0	0	2.437	1.713	3.616	22.906
Herlev								
R2025	16.906	2.299	0	0	2.202	112	3.812	25.330
B2026	19.644	2.690	0	0	2.225	2.332	7.050	33.942
B2027	16.426	2.357	0	0	2.951	1.998	4.677	28.410
BO2028	16.413	2.443	0	0	2.934	1.983	4.677	28.449
BO2029	15.932	2.272	0	0	2.909	1.969	4.677	27.758
BO2030	15.914	2.273	0	0	2.885	1.955	4.677	27.705
Hvidovre								
R2025	26.724	4.275	0	0	4.074	1.242	9.314	45.628
B2026	27.461	4.750	0	0	4.158	1.126	8.929	46.424
B2027	25.717	4.228	0	0	5.236	1.734	10.741	47.657
BO2028	25.690	4.383	0	0	5.355	1.721	10.741	47.891
BO2029	24.643	4.076	0	0	5.311	1.709	10.741	46.480
BO2030	24.610	4.079	0	0	5.271	1.698	10.741	46.399
Høje-Taastrup								
R2025	20.393	2.589	853	0	4.424	425	7.003	35.688
B2026	22.668	2.993	901	0	4.605	384	6.980	38.530
B2027	23.148	2.744	1.075	0	6.005	644	5.627	39.244
BO2028	23.127	2.844	1.033	0	5.891	639	5.627	39.162
BO2029	22.353	2.645	1.025	0	5.840	634	5.627	38.123
BO2030	22.326	2.647	1.016	0	5.792	630	5.627	38.038
Ishøj								
R2025	6.169	648	151	0	2.008	234	2.966	12.175
B2026	7.526	811	178	0	2.039	301	2.530	13.385
B2027	7.279	729	178	0	2.815	348	3.011	14.360
BO2028	7.274	756	183	0	2.850	348	2.987	14.398
BO2029	7.113	703	182	0	2.850	348	2.977	14.172
BO2030	7.106	703	180	0	2.850	348	2.973	14.160

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Egedal								
R2025	21.249	1.918	562	8	2.800	905	12.049	39.491
B2026	21.459	2.136	602	12	2.875	3.211	11.169	41.465
B2027	19.384	1.922	893	52	3.940	3.862	13.005	43.059
BO2028	19.372	1.992	893	61	3.866	3.832	13.005	43.021
BO2029	19.024	1.853	888	69	3.831	3.803	13.005	42.474
BO2030	19.007	1.854	883	78	3.799	3.777	13.005	42.404
Lyngby-Taarbæk								
R2025	34.623	3.469	823	0	3.633	26	3.716	46.291
B2026	26.872	3.315	784	0	3.537	26	3.694	38.228
B2027	23.642	3.373	1.148	0	4.479	27	3.926	36.595
BO2028	23.621	3.497	1.142	0	4.415	22	3.926	36.622
BO2029	22.882	3.252	1.131	0	4.377	18	3.926	35.585
BO2030	22.855	3.254	1.121	0	4.341	13	3.926	35.511
Rødovre								
R2025	29.317	3.948	0	0	3.447	213	6.180	43.106
B2026	30.675	4.796	0	0	3.383	194	6.214	45.262
B2027	29.864	4.440	0	0	4.560	252	5.920	45.037
BO2028	29.838	4.603	0	0	4.613	238	5.920	45.211
BO2029	28.862	4.280	0	0	4.623	227	5.920	43.913
BO2030	28.829	4.284	0	0	4.629	220	5.920	43.882
Rudersdal								
R2025	38.659	3.461	1.538	3	3.826	104	5.527	53.117
B2026	34.332	4.029	1.640	5	3.872	116	5.909	49.903
B2027	29.542	3.795	1.904	8	4.716	194	3.801	43.959
BO2028	29.519	3.933	1.822	8	4.673	193	3.801	43.949
BO2029	28.733	3.658	1.805	8	4.632	191	3.801	42.828
BO2030	28.703	3.661	1.789	8	4.594	190	3.801	42.745
Tårnby								
R2025	21.274	3.068	0	0	2.683	213	5.967	33.205
B2026	21.683	3.414	0	0	2.686	331	5.937	34.051
B2027	20.952	2.993	0	0	3.397	504	5.768	33.614
BO2028	20.932	3.102	0	0	3.451	500	5.775	33.760
BO2029	20.134	2.885	0	0	3.378	496	5.782	32.676
BO2030	20.111	2.887	0	0	3.364	493	5.790	32.644
Vallensbæk								
R2025	3.641	400	136	0	940	949	1.737	7.804
B2026	4.055	491	141	0	1.032	3.169	6.156	15.044
B2027	4.138	439	162	0	1.307	3.226	3.787	13.059
BO2028	4.134	455	151	0	1.245	3.224	3.787	12.996
BO2029	4.011	423	149	0	1.235	3.222	3.787	12.827
BO2030	4.007	424	148	0	1.225	3.220	3.787	12.810
Furesø								
R2025	23.950	2.049	674	20	3.359	346	4.565	34.964
B2026	24.275	2.220	655	24	3.403	3.165	15.014	48.755
B2027	21.557	1.997	740	44	4.244	1.198	11.076	40.855
BO2028	21.545	2.070	661	67	4.137	1.188	11.076	40.744
BO2029	21.193	1.925	575	90	4.100	1.180	11.076	40.138
BO2030	21.175	1.927	500	112	4.066	1.172	11.076	40.026

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Allerød								
R2025	13.969	1.553	627	0	1.526	1.192	5.367	24.234
B2026	14.518	1.733	602	0	1.612	1.198	5.667	25.331
B2027	13.674	1.551	915	0	1.905	1.817	5.133	24.996
BO2028	13.664	1.608	875	0	1.853	1.816	5.133	24.949
BO2029	13.325	1.495	867	0	1.832	1.815	5.133	24.468
BO2030	13.312	1.497	860	0	1.821	1.814	5.133	24.437
Fredensborg								
R2025	21.020	2.028	1.224	19	3.150	1.562	15.004	44.007
B2026	21.109	2.256	1.364	24	3.243	1.587	14.803	44.385
B2027	17.862	2.088	1.478	17	3.654	1.867	15.356	42.322
BO2028	17.848	2.165	1.452	17	3.671	1.925	15.355	42.433
BO2029	17.388	2.013	1.438	17	3.639	1.959	15.355	41.809
BO2030	17.370	2.015	1.425	17	3.609	1.977	15.355	41.767
Frederikssund								
R2025	28.025	2.183	1.159	100	2.518	1.911	16.649	52.544
B2026	30.177	2.509	1.133	132	2.415	1.571	17.671	55.609
B2027	28.443	2.218	1.455	87	3.483	3.309	16.753	55.750
BO2028	28.410	2.299	1.398	87	3.457	3.308	16.753	55.710
BO2029	28.010	2.138	1.384	86	3.427	3.306	16.753	55.104
BO2030	27.989	2.139	1.371	85	3.398	3.305	16.753	55.041
Halsnæs								
R2025	13.647	987	450	0	1.794	1.088	8.416	26.381
B2026	13.196	1.046	475	0	1.837	1.122	8.735	26.412
B2027	13.550	944	527	0	2.193	2.869	7.536	27.619
BO2028	13.473	977	526	0	2.184	2.846	7.536	27.542
BO2029	13.271	909	521	0	2.164	2.824	7.536	27.225
BO2030	13.262	909	516	0	2.145	2.804	7.536	27.173
Gribskov								
R2025	22.199	1.560	843	0	2.918	7.732	4.962	40.213
B2026	22.948	1.752	856	0	2.895	7.227	5.160	40.838
B2027	23.525	1.567	1.110	0	3.991	9.643	4.869	44.704
BO2028	23.514	1.624	1.072	0	4.068	9.567	4.869	44.714
BO2029	23.209	1.510	1.060	0	4.152	9.495	4.869	44.295
BO2030	23.192	1.512	1.048	0	4.223	9.428	4.869	44.272
Helsingør								
R2025	45.815	4.658	1.034	46	4.229	1.783	20.920	78.485
B2026	44.963	5.105	1.061	49	3.917	2.954	17.718	75.768
B2027	46.712	4.866	1.323	94	5.062	4.872	23.461	86.389
BO2028	46.683	5.044	1.347	93	4.904	4.869	23.461	86.399
BO2029	45.734	4.690	1.333	92	4.902	4.866	23.461	85.079
BO2030	45.691	4.694	1.321	91	4.824	4.863	23.461	84.946
Hillerød								
R2025	35.835	3.834	1.513	108	4.403	4.284	17.820	67.797
B2026	40.027	4.475	1.588	154	4.541	4.438	17.940	73.163
B2027	40.549	4.031	1.791	116	6.137	5.480	18.746	76.851
BO2028	40.466	4.187	1.659	115	6.020	5.561	18.746	76.754
BO2029	39.581	3.894	1.598	114	5.968	5.602	18.746	75.503
BO2030	39.546	3.897	1.546	113	5.918	5.617	18.746	75.384

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Hørsholm								
R2025	13.567	1.347	874	9	2.087	167	3.291	21.342
B2026	15.285	1.613	895	17	1.906	120	3.438	23.275
B2027	12.249	1.426	1.146	11	2.469	683	3.151	21.133
BO2028	12.240	1.478	1.080	11	2.502	785	3.151	21.245
BO2029	11.927	1.374	1.070	10	2.489	875	3.151	20.897
BO2030	11.915	1.375	1.062	10	2.475	955	3.151	20.943
Lejre								
R2025	20.387	2.079	986	128	1.982	1.512	1.265	28.340
B2026	20.615	2.209	941	172	2.073	1.434	1.451	28.894
B2027	21.435	2.044	1.265	114	2.319	2.329	1.298	30.805
BO2028	21.414	2.127	1.200	113	2.298	2.328	1.298	30.779
BO2029	21.199	1.976	1.188	112	2.252	2.327	1.298	30.352
BO2030	21.185	1.977	1.177	111	2.214	2.326	1.298	30.289
Greve								
R2025	12.403	1.811	0	0	4.830	0	1.859	20.903
B2026	12.198	1.897	0	0	5.120	0	1.818	21.032
B2027	12.612	1.697	0	0	6.741	0	1.077	22.128
BO2028	12.604	1.767	0	0	6.790	0	1.077	22.237
BO2029	12.427	1.641	0	0	6.838	0	1.077	21.983
BO2030	12.416	1.642	0	0	6.861	0	1.077	21.997
Roskilde								
R2025	60.070	6.611	1.386	61	6.918	66	654	75.767
B2026	61.206	7.247	2.097	71	6.512	0	639	77.773
B2027	63.560	6.479	2.021	84	8.796	0	630	81.570
BO2028	63.519	6.744	2.068	83	8.768	0	671	81.853
BO2029	62.448	6.263	2.047	83	8.693	0	711	80.245
BO2030	62.404	6.268	2.028	82	8.622	0	752	80.155
Køge								
R2025	46.186	6.284	1.433	78	4.599	0	5.126	63.707
B2026	47.771	6.726	1.480	72	4.447	0	4.437	64.933
B2027	48.899	5.953	1.880	100	5.923	0	5.043	67.798
BO2028	48.891	6.196	1.826	99	5.903	0	5.043	67.959
BO2029	47.959	5.755	1.809	99	5.853	0	5.043	66.517
BO2030	47.918	5.759	1.793	98	5.805	0	5.043	66.416
Solrød								
R2025	5.920	805	450	14	1.225	73	1.057	9.543
B2026	5.944	849	524	25	1.123	0	1.199	9.663
B2027	6.158	758	564	19	1.514	0	1.367	10.381
BO2028	6.156	789	549	27	1.517	0	1.367	10.405
BO2029	6.080	732	544	35	1.544	0	1.367	10.303
BO2030	6.075	733	539	43	1.572	0	1.367	10.330
Stevns								
R2025	14.602	1.449	360	91	1.717	1.981	392	20.592
B2026	14.668	1.547	384	131	1.780	2.024	299	20.834
B2027	15.406	1.348	505	136	2.102	2.758	302	22.557
BO2028	15.401	1.403	497	135	2.052	2.736	302	22.526
BO2029	15.265	1.303	492	134	2.033	2.716	302	22.245
BO2030	15.256	1.304	487	133	2.015	2.697	302	22.195

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Kalundborg								
R2025	36.493	3.382	2.147	357	4.579	1.917	22	48.898
B2026	34.493	3.778	2.596	305	4.426	2.016	20	47.634
B2027	35.372	3.255	2.660	277	6.418	2.184	51	50.218
BO2028	35.358	3.388	2.580	275	6.337	2.156	51	50.145
BO2029	35.068	3.147	2.556	273	6.281	2.134	51	49.509
BO2030	35.045	3.149	2.534	271	6.228	2.117	51	49.394
Sorø								
R2025	14.647	1.331	598	76	2.178	2.274	8.311	29.415
B2026	16.271	1.085	616	134	2.436	2.157	9.217	31.916
B2027	17.033	1.141	837	116	3.173	3.346	7.703	33.350
BO2028	17.027	1.188	808	115	3.079	3.344	7.703	33.265
BO2029	16.913	1.103	799	114	3.052	3.342	7.703	33.027
BO2030	16.903	1.104	791	113	3.026	3.341	7.703	32.981
Odsherred								
R2025	23.027	2.078	2.472	0	3.247	1.117	10.571	42.513
B2026	23.386	2.211	2.569	0	3.251	1.131	12.728	45.276
B2027	24.369	1.968	3.029	0	4.035	1.073	9.561	44.036
BO2028	24.361	2.049	2.897	0	4.116	1.030	9.593	44.046
BO2029	24.229	1.903	2.866	0	4.221	1.003	9.608	43.829
BO2030	24.214	1.904	2.849	0	4.325	985	9.615	43.893
Næstved								
R2025	44.493	4.377	2.161	230	6.779	31	12.275	70.348
B2026	45.439	4.584	2.341	257	6.593	0	14.701	73.914
B2027	46.849	4.081	2.870	347	8.949	0	13.813	76.909
BO2028	46.803	4.256	2.783	344	8.993	0	13.813	76.993
BO2029	46.221	3.952	2.756	342	8.915	0	13.813	75.998
BO2030	46.190	3.955	2.730	339	8.841	0	13.813	75.868
Slagelse								
R2025	42.464	3.963	2.289	90	6.922	1.205	287	57.219
B2026	46.634	4.491	3.379	105	7.052	1.212	288	63.160
B2027	49.177	4.355	3.336	75	8.347	1.490	251	67.030
BO2028	49.141	4.533	3.280	74	8.445	1.478	243	67.194
BO2029	48.506	4.210	3.249	73	8.374	1.467	239	66.118
BO2030	48.472	4.213	3.220	73	8.307	1.457	237	65.980
Faxe								
R2025	9.076	1.204	1.231	0	2.791	1.776	262	16.340
B2026	9.331	1.283	1.165	0	2.811	1.818	227	16.636
B2027	12.034	1.089	1.757	0	3.701	2.457	126	21.164
BO2028	12.265	1.134	1.745	0	3.852	2.438	126	21.560
BO2029	12.208	1.053	1.727	0	3.941	2.420	126	21.474
BO2030	12.203	1.054	1.711	0	4.029	2.403	126	21.525
Holbæk								
R2025	35.464	3.641	3.678	326	5.090	3.511	691	52.401
B2026	35.129	4.291	3.904	378	5.405	4.143	639	53.890
B2027	37.037	4.140	5.240	340	6.731	4.141	302	57.931
BO2028	37.016	4.310	5.145	337	6.902	4.108	302	58.119
BO2029	36.430	4.002	5.140	334	7.066	4.077	302	57.352
BO2030	36.398	4.005	5.135	332	7.231	4.048	302	57.452

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Flex-tur	Plus-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Ringsted								
R2025	24.301	2.768	1.348	53	1.771	3.807	8.767	42.815
B2026	25.014	2.817	1.255	45	1.767	3.799	8.499	43.195
B2027	26.726	2.454	1.662	70	2.304	4.190	8.334	45.741
BO2028	26.004	2.554	1.632	70	2.328	4.158	8.334	45.081
BO2029	25.671	2.372	1.617	69	2.327	4.127	8.334	44.518
BO2030	25.654	2.374	1.604	69	2.325	4.098	8.334	44.457
Lolland								
R2025	34.397	2.797	2.933	0	4.856	5.757	54	50.794
B2026	34.003	2.958	3.192	0	4.848	6.094	60	51.155
B2027	35.201	2.538	3.558	0	5.752	5.883	59	52.990
BO2028	35.190	2.642	3.412	0	5.774	5.880	57	52.955
BO2029	34.981	2.453	3.382	0	5.724	5.878	59	52.477
BO2030	34.963	2.455	3.353	0	5.677	5.875	57	52.380
Vordingborg								
R2025	18.874	2.726	956	0	3.624	3.006	391	29.576
B2026	21.494	3.334	1.194	0	3.624	3.589	469	33.705
B2027	23.097	3.130	1.645	0	4.499	3.587	380	36.339
BO2028	23.074	3.258	1.727	0	4.452	3.558	380	36.449
BO2029	22.655	3.026	1.712	0	4.411	3.531	380	35.715
BO2030	22.634	3.028	1.697	0	4.373	3.506	380	35.619
Guldborgsund								
R2025	28.569	3.102	3.397	0	4.301	651	245	40.266
B2026	29.318	3.293	3.603	0	4.386	670	242	41.512
B2027	29.994	2.919	3.915	0	5.022	713	218	42.781
BO2028	29.979	3.039	3.839	0	5.010	708	218	42.792
BO2029	29.565	2.822	3.800	0	4.966	702	218	42.074
BO2030	29.545	2.824	3.763	0	4.925	697	218	41.972
Kommuner total								
R2025	1.503.381	176.847	44.587	1.820	195.890	77.003	281.443	2.280.970
B2026	1.526.559	196.002	48.605	2.114	198.678	89.071	302.514	2.363.543
B2027	1.511.407	177.615	58.288	2.111	254.781	111.210	280.063	2.395.475
BO2028	1.508.755	184.337	56.761	2.133	255.480	110.928	280.102	2.398.497
BO2029	1.468.366	171.365	56.143	2.156	255.439	110.631	280.148	2.344.248
BO2030	1.465.461	171.501	55.586	2.179	255.426	110.315	280.189	2.340.656

Perioden 2025 til 2027 er vist i årets priser, mens budgetoverslagsårene er i 2027-priser.

Tabel 19. Movias tilskudsbehov fra regioner pr. ordning, 1.000 kr.¹⁾

Region	Regionale busruter	Fællesudgifter	Patientbefordring	Lokalbaner	I alt
Region Hovedstaden					
R2025	225.000	164.422	25.291	183.165	597.878
B2026	194.432	178.757	0	195.769	568.958
B2027	155.259	162.640	0	212.395	530.293
BO2028	152.084	168.319	0	199.605	520.007
BO2029	140.328	157.684	0	194.290	492.302
BO2030	140.068	158.014	0	192.068	490.150
Region Sjælland					
R2025	147.893	30.165	154.457	244.312	576.827
B2026	146.620	33.082	161.815	252.050	593.567
B2027	156.529	29.925	187.949	276.968	651.371
BO2028	154.324	30.796	187.877	292.007	665.004
BO2029	150.088	28.707	187.806	302.257	668.858
BO2030	149.930	28.730	187.737	297.007	663.404
Regioner total/					
Region Østdanmark					
R2025	372.893	194.587	179.748	427.477	1.174.705
B2026	341.052	211.839	161.815	447.819	1.162.525
B2027	311.787	192.565	187.949	489.363	1.181.664
BO2028	306.408	199.114	187.877	491.612	1.185.012
BO2029	290.416	186.391	187.806	496.547	1.161.160
BO2030	289.999	186.743	187.737	489.075	1.153.554

Anm: I budget 2027 er Region Østdanmarks tilskudsbehov summen af tilskudsbehovet for Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Tabel 20. Movias tilskudsbehov fra virksomheder, 1.000 kr.

	Lokale busruter	Fællesudgifter	I alt
Virksomhedsfinansieret busdrift			
R2025	3.644	210	3.854
B2026	693	40	732
B2027	781	38	819
BO2028	781	39	820
BO2029	768	36	804
BO2030	768	36	804

3. Øvrige tabeller og figurer



3. Øvrige tabeller og figurer

Tabel 21 viser det samlede indstillede budget.

Tabel 21. Budgetoversigt samlet, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Bus								
Indtægter	-1.811,3	-1.741,5	-1.821,7	-1.825,6	-1.825,3	-1.825,3	-80,2	5%
Operatørudgifter	3.464,7	3.405,7	3.449,4	3.441,6	3.437,0	3.433,6	43,7	1%
I alt	1.653,3	1.664,2	1.627,7	1.616,0	1.611,7	1.608,4	-36,5	-2%
Bane								
Indtægter	-226,7	-233,6	-230,3	-251,7	-252,2	-252,2	3,2	-1%
Operatørudgifter	639,2	667,9	707,5	729,7	740,8	733,3	39,6	6%
I alt	412,4	434,3	477,2	478,0	488,6	481,1	42,9	10%
Flextrafik								
Indtægter	-81,1	-83,1	-78,6	-78,9	-79,3	-79,6	4,5	-5%
Operatørudgifter	761,4	779,4	832,8	832,0	831,4	830,8	53,4	7%
I alt	680,3	696,3	754,2	753,1	752,1	751,2	57,9	8%
Supportudgifter								
Bus og bane	564,7	583,8	542,3	561,3	477,9	477,9	-41,5	-7%
Flextrafik	100,2	106,5	140,2	140,2	140,2	140,2	33,7	32%
Supportudgifter i alt	664,9	690,3	682,5	701,5	618,1	618,1	-7,8	-1%
Pensioner	32,1	37,6	38,2	38,6	39,0	39,5	0,6	1%
Finansielle poster	16,5	4,1	-1,8	-2,8	-3,3	-3,3	-5,9	-144%
Tilskudsbehov i alt	3.459,5	3.526,8	3.578,0	3.584,3	3.506,2	3.495,0	51,2	1%

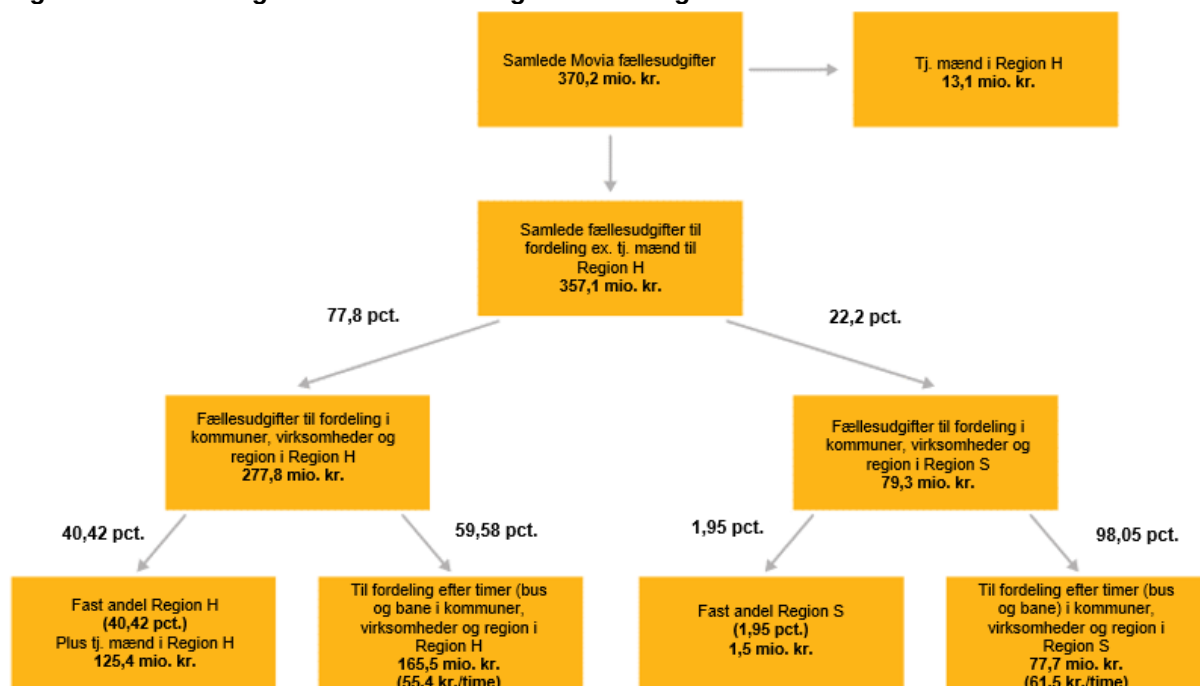
Tabel 22 viser budgettet opdelt efter, hvordan udgifterne indgår i finansieringsmodellen, som fordeler udgifterne på kommuner, region og virksomhedsfinansieret busdrift. Finansieringsmodellen for fællesudgifter er illustreret i figur 1 nedenfor.

Tabel 22. Finansieringsoversigt, mio. kr.

	R2025	B2026	B2027	BO2028	BO2029	BO2030	B2026 - B2027	
							Δ	%
Bus								
Indtægter	-1.811,3	-1.741,5	-1.821,7	-1.825,6	-1.825,3	-1.825,3	-80,2	5%
Operatørudgifter	3.464,7	3.405,7	3.449,4	3.441,6	3.437,0	3.433,6	43,7	1%
Supportudgifter	226,6	204,1	196,3	200,0	147,9	147,9	-7,9	-4%
Bus i alt	1.879,9	1.868,3	1.824,0	1.815,9	1.759,6	1.756,2	-44,3	-2%
Bane								
Indtægter	-226,7	-233,6	-230,3	-251,7	-252,2	-252,2	3,2	-1%
Operatørudgifter	639,2	667,9	707,5	729,7	740,8	733,3	39,6	6%
Supportudgifter	15,0	13,5	12,2	13,6	8,0	8,0	-1,3	-10%
Bane i alt	427,5	447,8	489,4	491,6	496,5	489,1	41,5	9%
Flextrafik								
Indtægter	-81,1	-83,1	-78,6	-78,9	-79,3	-79,6	4,5	-5%
Operatørudgifter	761,4	779,4	832,8	832,0	831,4	830,8	53,4	7%
Supportudgifter	100,2	106,5	140,2	140,2	140,2	140,2	33,7	32%
Flextrafik i alt	780,5	802,8	894,4	893,3	892,3	891,4	91,6	11%
Fællesudgifter								
Supportudgifter	323,1	366,2	333,8	347,7	322,0	322,0	-32,3	-9%
Pensioner	32,1	37,6	38,2	38,6	39,0	39,5	0,6	1%
Finansielle poster	16,5	4,1	-1,8	-2,8	-3,3	-3,3	-5,9	-144%
Fællesudgifter i alt	371,6	407,9	370,2	383,5	357,8	358,3	-37,7	-9%
Tilskudsbehov i alt	3.459,5	3.526,8	3.578,0	3.584,3	3.506,2	3.495,0	51,2	1%

Anm.: I denne tabel er supportudgifter opdelt på bus, bane, Flextrafik og fællesudgifter i forhold til hvordan udgifterne finansieres af kommuner og region.

Figur 1. Finansieringsmodel for fordeling af fællesudgifter



Anm: I budget 2027 er Region Østdanmarks tilskudsbehov summen af tilskudsbehovet for Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Supportudgifter tillægges den månedlige fakturering til kommuner og regioner for flextrafik i forhold til antallet af passagerer.

Tabel 23 viser den budgetterede opkrævning af supportudgifter pr. passager.

Tabel 23. Flextrafik supportopkrævning pr. passager, kr.

	R2025	B2026	B2027	- heraf Øvrig drift	- heraf administration	B2026 - B2027 Δ	%
Flexrute	2,6	3,0	4,4	-	4,4	1,5	50%
Flexpatient	37	39	49	15	34	9	24%
Flexpatientbus	10	15	20	20	-	5	32%
Flexhandicap	42	45	68	20	48	23	51%
Flextur	46	55	62	19	43	7	14%
Flexkommune	37	39	49	15	34	9	24%
Plustur	37	39	49	15	34	9	24%

Stigningen i supportudgifter fra Budget 2026 til Budget 2027 skyldes at modellen for fordeling af Movias fællesudgifter mellem bus/bane og Flextrafik ændres fra 2027, så områderne bidrager forholds-mæssigt. Ændringen er samlet neutral for Movias ejere, men betyder, at kommuner/regioner med større andel af bus/bane ift. andelen af Flextrafik kommer til at få en besparelse og vice versa.

For at tydeliggøre, at ca. 70 pct. af supportudgifter i Flextrafik ikke er administration, men anvendes til kundevedtne funktioner og driftunderstøttende aktiviteter er supportudgifterne opdelt i øvrige driftsudgifter og administration. Opdelingen vil fremgå af faktureringen fra januar 2027.

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



Sagen kræver bestyrelsens politiske stillingtagen, da den vil have væsentlig politisk betydning i dialogen med kommunerne og regionerne om den kollektive transport.

Dokumentnummer
2225549

Bestyrelsen

Mødedato: 23. juni 2026

Godkendelse af notat om Movias supportudgifter

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender at bilag 1 *Redegørelse for Movias supportudgifter, juni 2026* udsendes til kommuner og regioner til orientering

Sagsfremstilling:

På formandskabets møde med regionsrådsformændene og KKR-formændene 29. april blev det aftalt at få belyst administrationsomkostninger og opgaver i Movia i forlængelse af beslutningen i det forberedende regionsråd den 21. april 2026.

På bestyrelsesmødet 4. maj blev det oplyst, at formandskabet har bedt administrationen om at udarbejde et notat til bestyrelsen til mødet i juni med belysning af Movias administrationsomkostninger, samt den konkrete anvendelse af dette.

Udkast til notat er vedlagt som bilag 1. Notatet gennemgår Movias supportudgifter, der udgør 12 pct. af Movias samlede omkostninger. Godt halvdelen af omkostningerne går til kundevedtatte funktioner, mens de resterende omkostninger er delt ligeligt mellem driftsunderstøttelse og administration. På grundlag af data fra Trafikstyrelsen sammenlignes udgiftsniveauet med de øvrige trafikselskaber. En sammenvejning af salgsomkostningerne pr. passager og administrationsprocenten viser, at Movia har markant lavere salgsomkostninger pr. passager og marginalt højere administrationsomkostninger end gennemsnittet af de øvrige selskaber.

Endelig gennemgås Movias økonomiske politik, der er det af bestyrelsen besluttede flerårige effektiviseringsprogram for supportudgifterne. I perioden 2016 – 2029 vil rammen til supportudgifter samlet være reduceret med 36 pct., svarende til en gennemsnitlig årlig reduktion på 3,4 pct.

I bilag 1 ses det, at den økonomiske politik for perioden 2025-2029 udover løbende justeringer, vil betyde en engangsbudgetreduktion på 20 mio. kr. i 2027, og i 2029 gennemføres en væsentlig reduktion af Movias supportudgifter i 2029. Det skyldes, at der i den økonomiske politik er fastlagt, at alle lån til etablering af det nye rejsekortsystem skal være tilbagebetalt, før supportudgifterne reduceres. Ved omlægning af låneporteføljen vil det være muligt at reducere supportudgifterne med 50 mio. kr. i 2028. Til gengæld vil besparelsen på supportrammen være 10 mio. kr. mindre end forventet årligt i perioden 2029-2033.

Omfanget af supportudgifterne

Som nævnt udgør supportudgifterne 12 pct. af Movias samlede udgifter. For en kommune udgør supportudgifterne dog en væsentligt lavere andel, fordi Region Hovedstaden betaler en væsentlig større andel af supportudgifterne end kommunerne. Fordelingen af betalingen af supportudgifter er aftalt mellem kommunerne, regionerne og Movia i forbindelse med indførelsen af den nuværende finansieringsmodel, som har været gældende siden 2016. Regionerne betaler således fra 2016 en fast andel af Movias supportudgifter (fællesudgifter), inden resten fordeles på kommuner og regioner efter antallet af bus/banetimer. Som illustration på forskellen i supportudgifternes andel af de samlede udgifter vises herunder et eksempel på to kommuner; Roskilde og Odsherred og Region Hovedstaden.

Tabel 1. Roskilde og Odsherred kommune, betaling til Movia, Regnskab 2025

(Mio. kr.)	Roskilde kommune				Odsherred kommune			
	Bus	Flex- trafik	Fælles- udgifter	I alt	Bus	Flex- trafik	Fælles- udgifter	I alt
Driftsudgifter	90	10	0	100	27	17	0	44
Supportudgifter	5	3	6	13	1	2	2	5
Pensioner og finansielle poster	0	0	1	1	0	0	0	0
Indtægter	-35	-3	0	-38	-4	-2	0	-6
Betaling til Movia	60	9	7	76	23	17	2	43
Supportudgifters andel af udgifter	11,5%				9,2%			

Tabel 2. Region Hovedstaden, betaling til Movia, Regnskab 2025

(Mio. kr.)	Bus	Bane	Flextrafik	Fællesudgifter	I alt
Driftsudgifter	597	294	22		912
Supportudgifter	49	8	4	139	199
Pensioner og finansielle poster				26	26
Indtægter	-421	-118	0		-539
Betaling til Movia	225	183	25	164	598
Supportudgifters andel af udgifter	17,5%				

Økonomi:

Indstillingen har ingen økonomisk effekt.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Efter bestyrelsens godkendelse udsendes vedlagte notat (bilag 1) om Movias fællesudgifter til kommuner og regioner til orientering.

Bilag:

1. Redegørelse for Movias fællesudgifter, juni 2026

Bilag: Redegørelse for Movias supportudgifter, juni 2026

Movia har, som opfølgning på et møde med regionsrådsformændene og KKR-formandskaberne 30. april om Region Østdanmarks behov for store besparelser på bustrafikken, udarbejdet et notat, der belyser Movias supportudgifter, samt den konkrete anvendelse heraf. Formålet er dels at sikre faktuelle oplysninger til brug for videre drøftelser og dels at sikre gennemsigthed i Movias økonomi, opgavevaretagelse og drift.

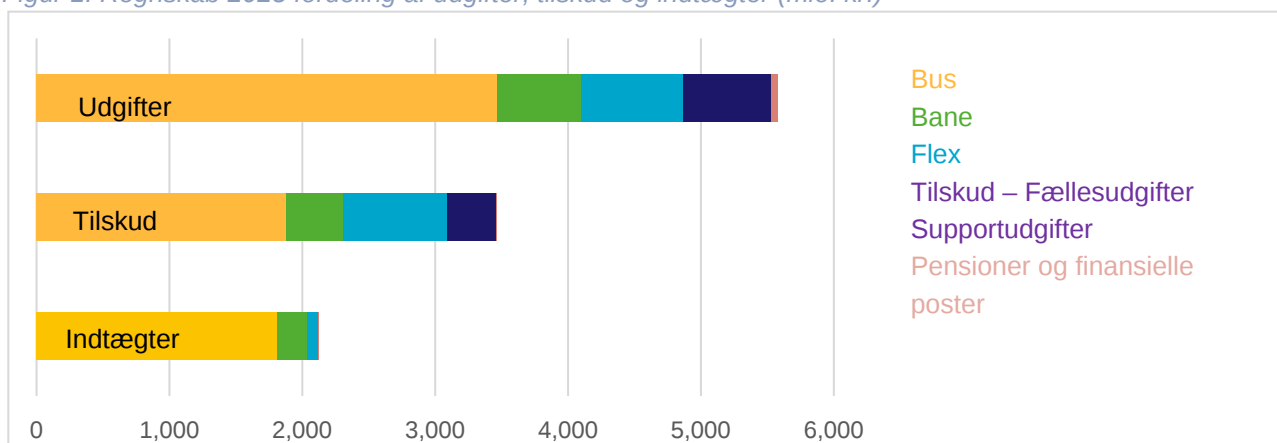
Notatet indledes med en gennemgang af, hvad Movias supportudgifter anvendes til. Herefter følger en sammenligning af Movias udgiftsniveau i forhold til andre trafikselskaber. Der er en gennemgang af Movias kommunikations- og informationsopgaver samt udviklingsaktiviteter og særlige indsatsområder. Notatet afsluttes med en kort beskrivelse af effekterne af Movias flerårige effektiviseringsprogram (økonomisk politik).

Tal i notatet bygger på Regnskab 2025, hvis der ikke er nævnt andet.

1. Hvad anvendes Movias supportudgifter til?

Movias udgifter var i Regnskab 2025 på 5.579 mio. kr. Heraf betales 2.119 mio. kr. (38 pct.) af passager-indtægter, mens kommuner og regioner betaler de resterende 3.460 mio. kr. i tilskud.

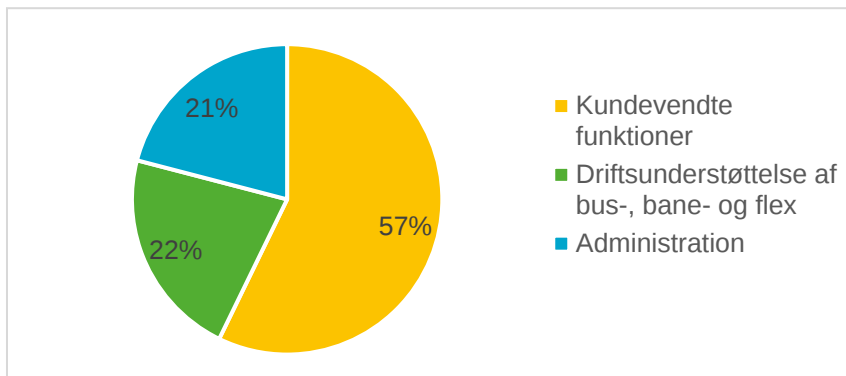
Figur 1. Regnskab 2025 fordeling af udgifter, tilskud og indtægter (mio. kr.)



Anm.: Supportudgifter omfatter supportudgifter for bus, bane, flex og fællesudgifter, svarende til hvad der redegøres for nedenfor. Tilskud – Fællesudgifter omfatter fællesudgifter samt pensioner og finansielle poster.

I 2025 havde Movia udgifter på i alt 5.579 mio.kr. 87 pct. af udgifterne var operatørudgifter til de tre områder, jf. figur 1.

Figur 2. Fordeling af Movias supportudgifter i 2025



12 procent af Movias samlede udgifter, 665 mio. kr., udgøres af supportudgifter. Supportudgifterne dækker de funktioner, der er nødvendige for at opretholde Movias trafikservice, kundebejning og administration.

57 pct. af supportudgifterne (380 mio. kr.) går til kundevedtønde

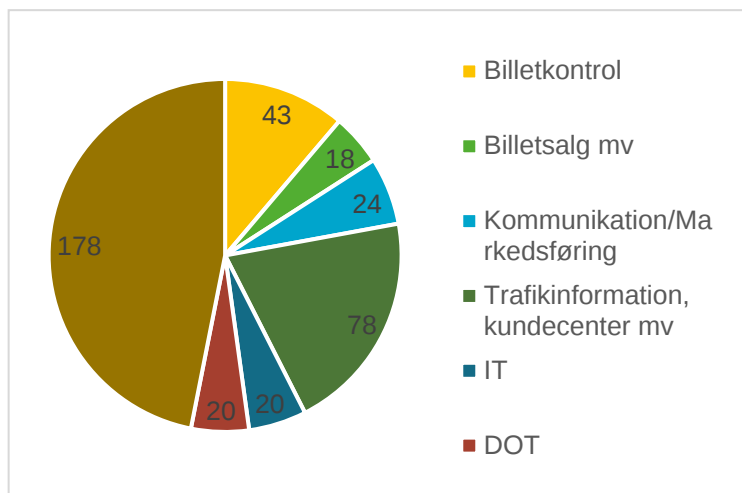
funktioner, og det resterende er delt mellem 22 pct. (145 mio. kr.) til driftsunderstøttelse og 21 pct. (139 mio. kr.) til administration og udviklingsprojekter, jf. figur 2.

Movias Kundevedtønde funktioner – 380 mio. kr.

Den største post under Movias kundevedtønde funktioner er udgifter til Rejsekort på 178 mio. kr. Det dækker hovedsageligt over Movias betalinger til Rejsekort & Rejseplan A/S, jf. figur 3. Herudover er det Movias egne omkostninger til Rejsekort Kundecenter, der er delvist udliciteret og Movias udgifter til drift af blå punkter i busser/på stationer. Disse udgifter vil falde markant, når det gamle rejsekortsystem udfases og investeringen i det nye system er betalt.

Movia skal, jf. trafikelskabsloven, deltage i DOT (Din Offentlige Transport), der er det lovbundne samarbejde med DSB, Metro-selskabet og Hovedstadens Letbane om kundebejning, hvortil udgiften i 2025 var 20 mio. kr. I 2025 var der især udgifter til drift af mobilapp, samt til fælles markedsføring og trafikinformation. Udgiften er lavere i 2026, da DOT-appen er lukket og kundeaktiviteten overgået til Rejsebillet app, som drives af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Figur 3. Movias kundevedtønde udgifter mio. kr. (2025)



En del af de kundevedtønde funktioner, 43 mio. kr., er Movias billetkontrol, som omfatter Movias korps af billetkontrollører samt systemudgifter til kontrolafgiftssystemet og håndtering af klager over kontrolafgifter. Udgifterne til selve billetkontrollen modsvares af indtægterne fra de udskrevne kontrolafgifter, som indregnes under Movias samlede indtægter.

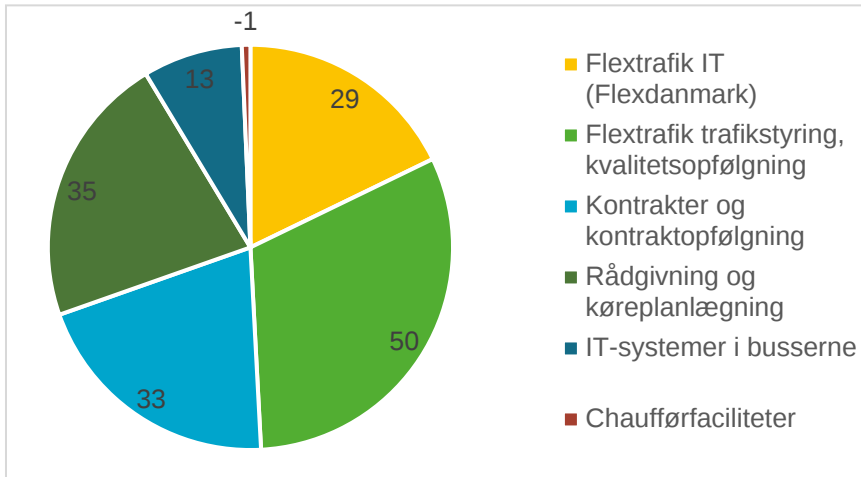
Movia har herudover kundevedtønde udgifter på 18 mio. kr. til billetsalg mv. som omfatter øvrige salgskanaler, samt udgifter til Movias 43 betjente salgssteder, herunder salg af Rejsekort.

Udover den fælles kundeinformation i DOT, varetager Movia også kommunikation og informationskampagner, ofte sammen med kommuner og regioner eller DOT-parterne, i alt 24 mio. kr. En stor omkostning, 78 mio. kr., er til trafikinformation og kundecentre. Dette omfatter Movias udgifter til Rejseplanen, nedtællings-skærme på stoppesteder, og til kundecenteret for bus, tog og flextrafik. Endelig udgør IT-understøttelse af salgssystemer mv. i Movia også en væsentlig post (20 mio. kr.).

Understøttelse af driften af bus-, bane-, og flextrafikken – 145 mio. kr.

Al Movias bus-, bane- og Flextrafik varetages på kontrakter, og der er derfor en løbende opgave med planlægning, indgåelse og opfølgning på kontrakter. I disse år anvendes mange ressourcer på overgangen til elektrisk drift i al trafik og stigende kvalitetskrav, især i flextrafikken. Fordelingen af udgifterne fremgår af figur 4.

Figur 4. Udgifter til driftsunderstøttelse, mio. kr. (2025)



Der er et tæt busnet i Movias område, og der er mange busruter, der går på tværs af kommunegrænserne. Det stiller store krav til Movias rådgivning til kommuner og regioner, f.eks. i forbindelse med omlægning af busnettet ved åbningen af Cityringen, Sydhavnsmetroen og Hovedstadens Letbane. Herudover er køreplanlægning og omlægning ifm. vejarbejde mv. en

væsentlig opgave; bussernes køreplaner skal sikre gode korrespondancer til især togdriften, og effektive køreplaner bidrager til en effektiv udnyttelse af busserne og dermed mest mulig værdi for kommuner og regioner. Movia anvendte i 2025 35 mio. kr. på Rådgivning og Køreplanlægning. Ud over områderne "Rådgivning" og "Køreplaner og Trafik" bidrager også området "Udvikling" til opgaveløsningen.

Til udarbejdelse af kontrakter på bus/bane og Flextrafik samt opfølgning herpå, herunder den fysiske opfølgning på driften, anvender Movia i alt 33 mio. kr.

Movia har omkostninger på 13 mio. kr. til IT-systemer i busserne.

Som følge af sin fleksible karakter fylder trafikstyring og kvalitetsopfølgning i flextrafikken meget i Movias samlede udgifter til driftsunderstøttelse. FlexDanmark er trafikselskabernes fælles selskab for IT-understøttelse af flextrafikken. Movia betalte i 2025 29 mio. kr. til FlexDanmark.

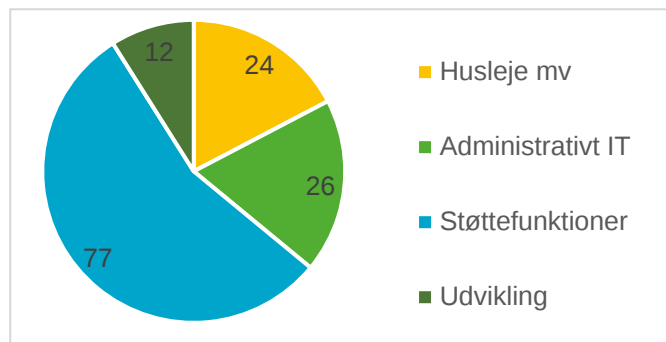
Movia måler løbende effektiviteten i tilrettelæggelsen af flextrafikken og har lave operatøromkostninger pr. driftsminut i flextrafikken, men det kræver en tæt opfølgning for at sikre en effektiv drift, hvor kapaciteten i flexbilerne udnyttes bedst muligt. Samlet anvendes 37 mio. kr. på styring og opfølgning af flextrafikdriften.

Administration – 139 mio. kr.

Endelig har Movia omkostninger til administration, jf. figur 5. Den største post er støttefunktioner; økonomi, HR, jura, ledelsesunderstøttelse mv. (77 mio. kr.)

Herudover er der udgifter til husleje, el, varme mv. for hovedkontoret i Valby, en lokalitet for udkørende driftsmedarbejdere i Taastrup samt et satellitkontor til billetkontrollen i Høje Taastrup i alt 24 mio. kr.

Figur 5. Administrative udgifter, mio. kr. (2025)

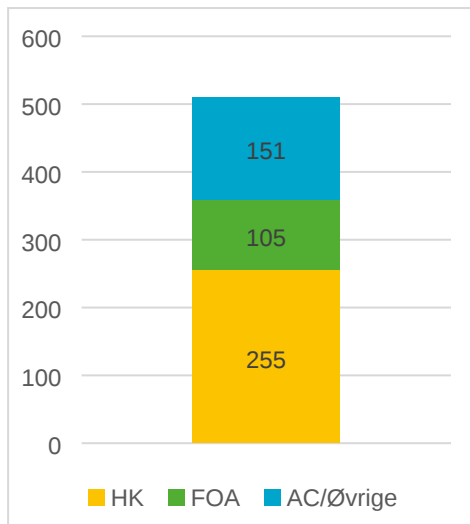


Desuden er der omkostninger til administrativ IT-understøttelse 26 mio. kr., og udviklingsopgaver 12 mio. kr.

Movias medarbejderstab

Supportudgifterne dækker både aflønning af Movias egne medarbejdere og udgifter til eksterne

Figur 6. Movias personalefordeling på faggrupper (medio 2026)



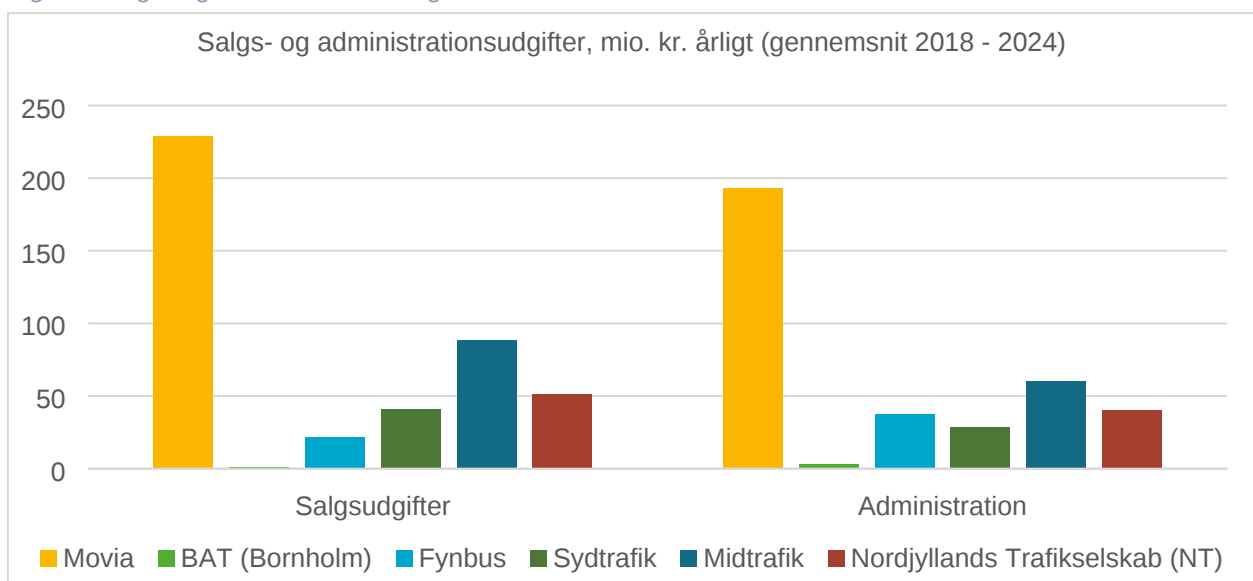
leverandører. F.eks. er udgiften til Rejsekort primært betaling til Rejsekort og & Rejseplan A/S. Herudover vurderes løbende, om opgaver bedre kan løses af eksterne leverandører. F.eks. varetages telefonbetjeningen i Movias Rejsekort Kundecenter af en ekstern leverandør. Men i og med Movia ikke ligesom kommuner og regioner kan afløfte momsudgifter, er egenproduktion ofte den økonomisk bedste løsning. Det sikrer kompetenceopbygning i Movia, når specialiserede opgaver i videst muligt omfang løses af egne medarbejdere i stedet for af eksterne konsulenter.

Medio 2026 har Movia 511 medarbejdere fordelt på 451 årsværk. Movia er i høj grad en driftsorganisation med store medarbejdergrupper, der arbejder i kundecentre, driftsstyring og billetkontrol. HK og FOA udgør derfor 2/3 af antal årsværk, jf. figur 6.

2. Movias supportudgifter sammenlignet med andre trafiksselskaber i Danmark

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år nøgletal for trafiksselskabernes omkostninger for bus- og banedrift (ekskl. Flextrafik). Da der kan være udsving i de enkelte år, har Movia i dette notat set på gennemsnittet for perioden 2018-2024, som omfatter de år, hvor der senest er tilgængelige regnskabsoplysninger for alle trafiksselskaber. Dette princip er også anvendt af den tidligere regerings ekspertudvalg. I figur 7 nedenfor er de gennemsnitlige udgifter for perioden opgjort for de enkelte trafiksselskaber:

Figur 7 Salgs- og administrationsudgifter



Bemærk at Trafikstyrelsens kategorisering afviger fra Movias opdeling ovenfor, samt at gennemsnittet ovenfor er i løbende priser i perioden.

I det følgende vil omkostningerne blive nærmere gennemgået, og Movias omkostningsniveau vil blive holdt op mod hhv. gennemsnittet for de øvrige trafiksselskaber og op mod Midttrafik som det næststørste selskab.

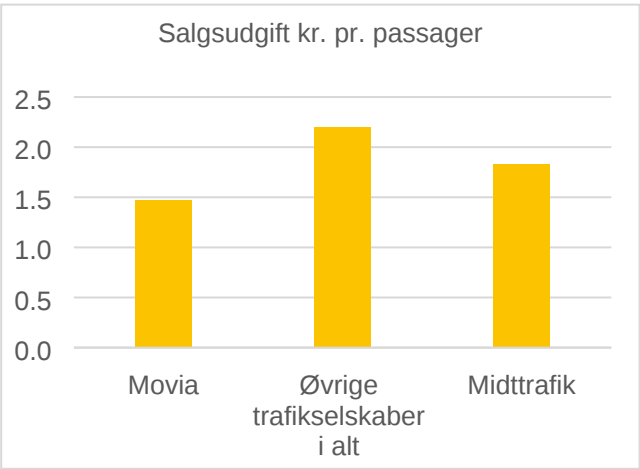
Movia er Danmarks største trafiksselskab. Movia har 49 pct. af de samlede driftsudgifter og 63 pct. af det samlede passagertal i gennemsnit for perioden 2018-2024. Når Movias andel af passagerer er væsentligt højere end andelen af driftsudgifterne, skyldes det, at der især i hovedstaden og i de andre større provinsbyer er mange passagerer pr. bus sammenlignet med de vestdanske selskaber.

Salgsudgifter

Udgifterne til salg omfatter størstedelen af de kundevendte funktioner.

Et højt antal passagerer er godt for den kollektive transport. Udover at det betyder, at bus og tog bliver brugt, så giver det også billetindtægter. Høje billetindtægter på en bus- eller toglinje giver en høj selvfinansierungsgrad, der reducerer tilskudsbehovet for kommuner og regioner. Movia har mange passagerer og en høj selvfinansierungsgrad – men dermed også høje samlede salgsudgifter ift. de samlede udgifter. De faktiske salgsudgifter er i høj grad afhængig af antallet af passagerer. Det skyldes bl.a. at udgifterne til Rejsekort afhænger direkte af antal rejser og indtægter, og henvendelser til kundecentre er også tæt forbundne med antallet af passagerer. Samtidig har Movia også et langt højere antal betjente salgssteder end de øvrige trafiksselskaber.

Figur 8. Salgsudgift kr. pr. passager (2018-2024)



Ses på gennemsnittet for 2018-2024, har Movia salgsudgifter på 1,47 kr. pr. passager, sammenlignet med 2,22 kr. pr. passager for øvrige trafiksselskaber under et. Det næstbilligste trafiksselskab er Midttrafik med en salgsudgift pr. passager på 1,83 kr. jf. figur 8.

Hvis Movia havde haft samme udgifter som de øvrige trafiksselskaber, ville det indebære øgede udgifter på 112 mio. kr. årligt, og 55 mio. kr., hvis der alene sammenlignes med Midttrafik, jf. tabel 1.

Tabel 1. Salgsudgifter gennemsnit mio. kr. 2018-2024

	Salgsudgift	Forskel
Movia	229,0	
Movia hvis gns/pass som øvrige	341,1	-112,1
Movia hvis gns/pass som Midttrafik	284,5	-55,5

Stordriftsfordele er et godt bud på en forklaring. En stor andel af Movias udgifter er betaling til Rejsekort som direkte afspejler passagertal/indtægter, men Movia har andre stordriftsfordele. PA Consulting gennemførte i 2017 for Movia en budgetanalyse af Movia, hvor der også indgik en sammenligning af fællesomkostninger med de øvrige trafiksselskaber. Heri blev det vurderet, at Movias kundecentre er billigere pr. passager end gennemsnittet af øvrige trafiksselskaber. PA konkluderede: "Movia er i salgs- og kundebetjeningen

betydeligt mere effektiv end de øvrige regionale trafikselskaber. Her er Movia således bedste praksis for de øvrige selskaber. Det er især lave udgifter til salg af rejsehjemmel, et effektivt callcenter og begrænsede omkostninger til markedsføring og kampagner, der løfter Movia.”.

En anden årsagsforklaring kan være forskellig konteringspraksis, herunder hvilke omkostninger det enkelte selskab regner som salgsomkostninger og hvilke omkostninger, der konteres som administration.

Administrationsomkostninger

Administrationsomkostningerne opgøres normalt som administrationsprocent, dvs. administrationens andel af organisationens samlede omkostninger. Indberetningen til Trafikstyrelsen dækker kontraktbetaling til bus- og baneoperatører. Beregningerne nedenfor medtager derfor ikke flextrafikområdet og det bemærkes, at supportudgifterne for bus/baneområdet hos Movia til og med budget 2026 inkluderer supportudgifter, som også Flextrafik har gavn af. Fra budget 2027 ændres fordelingsmodellen, så supportudgifterne vedr. Flextrafik fremdeles afspejler det reelle forbrug. Forskellen på ca. 25 mio. kr. årligt er fratrasket nedenfor i tallene for bus og bane, for at gøre tallene mere sammenlignelige. Også her kan der være forskellig praksis i de enkelte selskaber i forhold til, hvilke administrationsomkostninger, der konteres under til bus og bane, og hvilke, der henregnes til flextrafikken.

Hvis Movia havde samme administrationsprocent som de øvrige trafikselskaber, ville omkostningerne være 7 mio. kr. lavere årligt. Sammenlignes alene med det billigste trafikselskab Midttrafik, er forskellen 33 mio. kr.

Tabel 2. Administrationsudgifter

Gennemsnit 2018 - 2024 (mio. kr.)	Administrationsudgift	Forskel
Movia, justeret for Flextrafik	177	
Movia, hvis administrationspct. som øvrige	170	7
Movia, hvis administrationspct. som Midttrafik	144	33

Differencen kan handle om forskellig konteringspraksis. Men herudover har Movia sandsynligvis også højere administrationsudgifter end de øvrige trafikselskaber på en række områder. PA Consulting budgetanalyse fra 2017 viste, at sammenlignet med de øvrige trafikselskaber (målt som omkostninger ift. antal køreplantimer), havde Movia især højere omkostninger på tre områder:

- **Projekter og udvikling:** Movia bruger forholdsvis mange ressourcer på udviklingsprojekter, jf. også gennemgangen tidligere. Det kan være projekter, der effektiviserer driften, som nyt Rejsekort, eller nyt trafikstyringssystem i busserne. Det kan være projekter i samarbejde med kommuner og regioner om at styrke mobiliteten, som forsøg med Nærbus i Faxe og Vordingborg, BRT-projekter i hovedstadsområdet eller puljeprojekter for Region Sjælland.
- **Eksternt samarbejde:** Movia er lovgivningsmæssigt forpligtet til at løfte kundevendte funktioner i samarbejde med DSB, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane i Din Offentlige Transport.
- **Analyser (indtægtsdeling og passagertal):** Trafikvirksomhederne i DOT deler billetindtægterne efter bestemmelser, fastlagt i en bekendtgørelse. Historisk har der været høje omkostninger til dette. Indtægtsdelingen er fra 2025 overgået til en enklere og billigere model, der primært bruger data fra rejsekortet.

Herudover har Movia højere omkostninger end de øvrige trafikselskaber til rådgivning af kommuner og regioner. Særligt i hovedstadsområdet er der et tæt busnet og geografisk små kommuner. I modsætning til

de andre trafiksselskaber er der derfor en meget høj andel af mellemkommunale buslinjer, der skal planlægges i fællesskab. Dette var senest tilfældet med tilpasning af busnettet til åbning af Metro Cityringen og Hovedstadens Letbane. Udgifterne til dette blev finansieret af Movias generelle budget.

Endelig har Movia jf. ovenfor mange medarbejdere i særligt kundecentre og billetkontrol. Lønomskostninger konteres på hhv. salg og drift, men overhead til lokaler, kantine og HR samt ikke mindst klagesagsbehandling af kontrolafgifter indgår som en del af de administrative udgifter. Movia udstedte i 2025 ca. 125.000 afgifter og havde 190 ankenævnsager; hvilket for begges deles vedkommende svarer til ca. 70 pct. af den samlede volumen for de danske trafiksselskaber.

Samlede salgs- og administrationsudgifter

Hvis resultaterne i tabel 1 og 2 lægges sammen, ligger Movia godt 100 mio. kr. lavere i samlede udgifter end gennemsnittet af øvrige trafiksselskaber og godt 20 mio. kr. lavere end Midttrafik. Forskellen er som nævnt i høj grad båret af stordriftsfordele i kundebejteningen.

Tabel 3: Benchmark af salgs- og administrationsudgifter

Gennemsnit 2018 - 2024 (mio. kr.)	Salgs – og administrationsudgift	Forskel
Movia, justeret for flextrafik	406	
Movia, hvis gns/passager og administrationspct. som øvrige	511,1	-105,1
Movia, hvis gns/passager og administrationspct. som Midttrafik	428,5	-22,5

3. Særlige fokusområder

Movias udgifter til information og kommunikation

Movia får ofte spørgsmål om udgifter til information og kommunikation.

I PA's budgetanalyse fra 2017 fremgik, at Movias omkostninger til kampagner og markedsføring pr. passager lå 46 pct. under gennemsnittet for de øvrige trafiksselskaber og 13 pct. under det næstbilligste, der også her er Midttrafik. Udover egne udgifter betalte Movia dog også udgifter til fælles markedsføring i DOT, hvorfor tallene ikke er fuldt sammenlignelige.

I stedet kan Movias udgifter sammenlignes med de øvrige parter i DOT, DSB og Metroselskabet. Data er ikke offentligt tilgængelige, men Movias administration har skønnet de to selskabers omkostninger til indkøb af ekstern medieeksponering. For 2024 havde DSB omkostninger på 53 øre pr. passager, Metroselskabet 12 øre pr. passager og Movia 3 øre pr. passager. Ved sammenligningen skal der tages hensyn til at DSB også har markedsføring uden for DOTs område, samt at DSBs indtægt pr. passager er væsentligt højere end Movias og Metroselskabet.

Movias udviklingsaktiviteter

Som nævnt ovenfor, viste PA-analysen i sin tid, at Movia bruger flere ressourcer på udviklingsaktiviteter end de øvrige trafiksselskaber. Dette er sandsynligvis stadig gældende. Derfor redegøres der kort for Movias aktuelle projektportefølje. Udviklingsprojekter i Movia kan tjene et eller flere af følgende formål:

1. Styrket kundebejtening, f.eks. nyt Rejsekort og fælles projekter i DOT
2. Mere effektiv drift, f.eks. håndtering af udfordringer for busdriften
3. Udvikling af nye mobilitetstilbud, f.eks. Nærbus og BRT, ofte forankret i Mobilitetsplanen

4. Compliance-indsats, f.eks. cybersikkerhed og lovpligtige udbud

Alle større udviklingsprojekter igangsættes og følges af Movias direktion og opfølgningen sker i den fælles projektstyringsfunktion (PMO), med opfølgning på tidsplan og gevinstrealisering. Projekter kan være finansieret af Movias supportudgifter (dvs. fællesfinansieret via budgettet og af alle kommuner og region) eller eksternt finansieret, f.eks. af Trafikstyrelsen eller direkte af regioner og kommuner. Alle større fællesfinansierede mobilitetsprojekter er forankret i Movias firårige mobilitetsplan, der fastlægges af Movias bestyrelse efter høring af kommuner og regioner.

I tabel 4 gennemgås Movia aktuelle projektportefølje i prioriteret rækkefølge efter de projekter, der aktuelt trækker flest interne personaleressourcer.

Tabel 4: Movias væsentligste aktuelle udviklingsopgaver, medio 2026

	1	2	3	4
<i>Nyt trafikstyringssystem:</i> Udbud og implementering af system til transportstyring af bustrafik (TMS), der understøtter de centrale driftsprocesser i planlægning, daglig afvikling og afregning af bustrafikken med en række snitflader til Movias øvrige systemer samt til Rejseplanen og Rejsekort. Der er tale om et lovpligtigt genudbud, hvor snitflader opgraderes til fælles EU-standarder, og samlet vil det indebære en driftsbesparelse	X	X		X
<i>Program for nyt Rejsekort:</i> Movias egne aktiviteter i forbindelse med nedlukning af de blå punkter og etablering af Rejsekort-app, Basiskort og nyt system til salg af billetter i busser. Udfasningen af det gamle rejsekortsystem vil indebære væsentlige besparelser for Movia	X	X		X
<i>Region Sjælland-indsatser:</i> Region Sjælland har igangsat og finansieret en række mobilitetsindsatser, som regionen har bedt Movia drive	X		X	
<i>DOT-projektportefølje:</i> I fællesskab med de øvrige parter i DOT drives løbende et antal projekter med det formål at forbedre kundeoplevelsen i den kollektive transport på Sjælland	X			
<i>Nærbusprogram:</i> Forankret i Mobilitetsplanen, gennemførelse af forsøgsprojekt med Nærbus i Haslev (Faxe Kommune) og forberedelse til nyt forsøg på Vestmøn (Vordingborg Kommune) samt forberedelse til, at Nærbus indgår i den ordinære drift. Delvist medfinansieret af Trafikstyrelsen	X		X	
<i>Nyt journalsystem:</i> Lovpligtigt udbud af Movias administrative journal- og sagsstyringssystemer				X
<i>Bedre Busdrift:</i> Identifikation af buslinjer med uhensigtsmæssig drift og iværksættelse af korigerende handlinger sammen med vejmyndigheder hos kommunerne og operatører	X	X		
<i>Nyt IT system til Flextrafikken:</i> I regi af FlexDanmark udvikles et nyt fælles system for trafikelskaberne				X
<i>Rejsekort strategiprogram:</i> Movias bidrag til fælles indsats blandt parterne bag Rejsekortet	X			
<i>BRT-programmet:</i> Forankret i Mobilitetsplanen, Movias bidrag til miljøkonsekvensvurderingerne for BRT på de regionale buslinjer 200S og 400S, delvist finansieret af Vejdirektoratet, gennemføres med Region Hovedstaden og de involverede kommuner	X	X	X	
<i>Cybersikkerhed:</i> Movias interne indsat for at leve op til NIS2-krav samt øvrig cybersikkerhedsindsats				X
<i>GDPR-risikovurdering:</i> Gennemførelse af risikovurdering for persondata for Movia IT-systemer og arbejdsgange				X
<i>Forberedelse til kørselsafgifter:</i> Forankret i mobilitetsplanen, forberedelse af bustrafikken til, hvis der fra statslig side besluttes at indføre kørselsafgifter for personbiler, følgegruppe med deltagelse fra regionerne samt Helsingør, Gladsaxe, København, Køge og Vordingborg kommuner.	X		X	
<i>Fælles overblik over mindre knudepunkter:</i> Forankret i mobilitetsplanen: målet er at identificere og rådgive om muligheder for opgradering af mindre knudepunkter, involverer alle kommuner udenfor Ring 4	X		X	

Der anvendes kategorierne ovenfor: 1: styrket kundebetjening, 2 Mere effektiv drift, 3: Mobilitetsindsats, 4: compliance-indsats.

I den kommende tid er der en række forventede og planlagte udviklingsopgaver, som Movia skal bidrage til:

- Regeringens plan om gratis rejser for børn og unge under 22 år må forventes at blive ressourcekrævende, både når det gælder udvikling af rejseregler, rammer, sikring af finansiering, produkter og implementering
- Der er ifm. aftalerne om M5 indgået politisk aftale om et tillæg for kollektiv trafikrejser til og fra Køben-

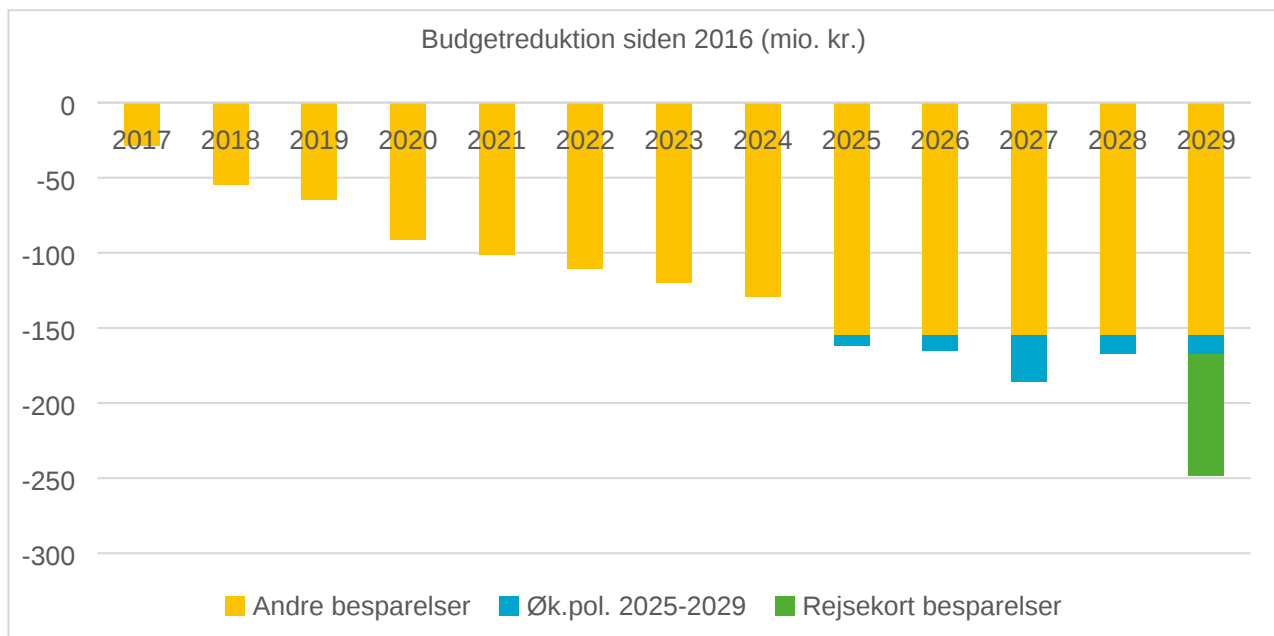
havns Lufthavn, som efter planen skal implementeres inden årets udgang

- Movias bestyrelse har besluttet at arbejde for en modernisering af Ungdomskortet, og at arbejde for ensartede takster i flextrafikken og busserne
- Der skal udbydes og implementeres et nyt, nationalt IT-system til drift af flextrafikken
- Rejsekort og Rejseplan A/S skal udvikle en national MaaS-app (Mobility-as-a-service) og styrke den fælles trafikinformation, jf. trafiksekselskabsloven
- Sammen med bl.a. regionerne arbejdes for deltagelse i et stort EU-program om førerløse busser.

4. Movias økonomiske politik for supportudgifter

Movia har siden 2017 arbejdet efter flerårige økonomiske politikker for supportudgifterne, der har været besluttet i bestyrelsen. De besluttede økonomiske politikker har siden 2016 medført, at der er realiseret årlige effektiviseringsgevinster i supportudgifterne, der i 2025 samlet udgør 162 mio. kr. årligt til bus og bane, jf. figur 9. Herudover har Movia løbende skabt rum i budgettet til at løse nye opgaver.

Figur 9 Effekt af økonomisk politik



De økonomiske politikker har sikret, at der ved strukturelle ændringer i den kollektive trafik, hvor busdriften er blevet reduceret, er sket en samtidig reduktion af supportudgifterne i Movia. Dette ses i figur 9 ved reduktionen i 2020 efter Metrocityringens åbning i 2019 og i 2025 som følge af busoplægningerne i forbindelse med åbning af Sydhavnsmetroen og Letbanen i Ring 3. Den økonomiske politik 2025-2029 har dels fortsat de interne effektiviseringer med i alt 50 mio. kr. 2025-2028 og dels sigtet mod at realisere de markante effektiviseringer fra 2029 i forbindelse med udskiftning af rejsekortsystemet. Det nye rejsekortsystem forventes således at halvere Movias nuværende udgifter til Rejsekort på ca. 155 mio. kr. årligt. Besparelsen udmøntes ved dels reducerede betalinger til Rejsekort & Rejseplan A/S, og reduktion i Movias interne opgaver, herunder til vedligehold af check-ind/check-udstandere (blå punkter), og forventeligt væsentlig reduktion i kundecenteropgaven.

Movias del af investering i udvikling og etablering af det nye rejsekortsystem er finansieret ved låntagning. Når disse lån er betalt tilbage, efter planen i 2029, vil Movia realisere den fulde effekt af besparelsen. Kombineret med øvrige effektiviseringer vil det føre til samlede besparelser på 85 mio. kr. i 2029 i forhold til

2025. Den summerede gevinst af den økonomiske politik 2016 – 2029 vil dermed blive på 248 mio. kr. Det svarer til en reduktion på 36 procent i forhold til supportudgifterne i 2016 eller 3,4 procent i årlig besparelse i perioden 2017 – 2029. Den samlede værdi for kommuner og regioner af de årlige besparelser frem til 2029 er ca. 1,6 mia. kr. sammenlignet med, at supportudgifterne var fastholdt på 2016-niveau. Med Movias finansieringsmodel får Region Østjylland ca. 47 pct. af de årlige besparelser, mens kommunerne får ca. 53 pct.

Sagen har væsentlig politisk betydning, da den indeholder konkrete strategiske og forretningsmæssige overvejelser vedrørende Movias fremtidige dispositioner og målsætninger. Herunder forhold af betydning for Movias økonomiske interesser og indsatser.

Dokumentnummer
2224339

Bestyrelsen

Mødedato: 23. juni 2026

Godkendelse af strategi for Movia for 2026-2029 inkl. indikatorer for målopfyldelse

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender forslag til indikatorer for målopfyldelse i strategien, inkl. forslag til mål for strategiperioden jf. bilag 1.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte på bestyrelsesmøde 4. maj *Movias Strategi 2026-2029 – Mange små rejser med stor betydning*. I den godkendte strategi fremgår, at Movia i den kommende strategiperiode skal arbejde med følgende fire områder:

1. Flere og mere tilfredse kunder i den samlede kollektive transport
2. Effektive samarbejder der samler kommuner og region
3. Moderne rammer for trafikskelskabets virke
4. Fokus på udvikling af nye løsninger – og på at få dem i daglig drift

For at understøtte arbejdet med strategien foreslås, at der udarbejdes et sæt indikatorer, så fremdrift og målopfyldelse kan følges. Hovedparten af de foreslåede indikatorer indgår allerede i Movias arbejde på forskellig vis, og der skal derfor ikke iværksættes nye målinger for at afrapportere på målene.

Administrationen foreslår, at der følges op på måltal med følgende indikatorer:

- Samlet antal rejser i Movias busser, lokaltog og fleksible services
- Andel af kunder der er tilfredse med deres rejse i hhv. bus, lokaltog og flextrafik
- Andel af kunder der vil anbefale andre at tage bussen (NPS-score)
- Andel af passagerer i det strategiske net, der er aftalt i Mobilitetsplan 2024
- Implementering af besparelse i pct. af mål i økonomisk politik på (140 mio. kr. akkumuleret i perioden 2025-2029) (som indikator for effektiv udnyttelse af ressourcer i Movia)

Til den første indikator *Samlet antal rejser i Movias busser, lokaltog og fleksible services* er der at bemærke, at på lang sigt, med den kendte viden vil passagertallet i busser, lokaltog og fleksible services isoleret set være faldende, pga. stigende trængsel som gør busserne langsommere, og pga. lavere driftsudgifter i el-biler, som gør at flere anskaffer og kører i egen bil. I strategiperioden skyldes udsvingene dog kendte og

forventede ændringer i kommuner og regioners trafikbestilling, bl.a. i forbindelse med åbningen af Hovedstadens Letbane.

Imidlertid skal Movias busser, lokaltog og fleksible services ses i sammenhæng med den samlede kollektive transport på Sjælland og øerne. Den kollektive transport er et sammenhængende netværk, hvorfor det samlede passagertal for den kollektive transport Movias område forventes at stige. Fx vil Movias passagertal falde med fuld idriftsættelse af Letbanen, mens det samlede passagertal i den kollektive transport forventes at stige med Letbanens øgede kapacitet.

Administrationen foreslår desuden at følge, om Movia lykkes med en række politiske mål, som bestyrelsen tidligere har godkendt:

- Fair og forståelige priser (målt på om Movia lykkes med beslutning om 1. modernisering af ungdomskortet, 2. harmonisering af takster for de fleksible løsninger og 3. at billigere lange rejser ikke finansieres ikke af dyrere korte rejser.)
- Mere fleksible rammer for trafikselskabet virke (målt på om Movia lykkes med at få 1. adgang til flerårige budgettet, 2. hjemmel til ejerskab af garageanlæg og knudepunkter og 3. mulighed for at supplere den kollektive transport med nye produkter.)

For så vidt angår det fjerde mål i strategien foreslås at indsatser – og dermed målepunkter - aftales med kommuner og regioner i Movias kommende Mobilitetsplan.

Bestyrelsen vil modtage årlig afrapportering på de syv indikatorer for opfyldelse af strategiens mål.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent.

Kommunikation:

Når bestyrelsen har godkendt indikatorer for målopfyldelse, vil administrationen påbegynde udrulningen af strategien til Movias medarbejdere, så den kommer til at leve i organisationen, og så arbejdet med målopfyldelse bliver integreret i det daglige arbejde i organisationen.

Bilag:

1. Strategi 2026-2029 inkl. forslag til indikatorer for målopfyldelse.
2. Oversigt over målsætninger og indikatorer for målopfyldelse for Movias Strategi 2026-2029

MOVIAS STRATEGI

2026 - 2029

FLERE OG MERE TILFREDSE KUNDER I
DEN SAMLEDE KOLLEKTIVE TRANSPORT



EFFEKTIVE SAMARBEJDER DER
SAMLER KOMMUNER OG REGION



MANGE SMÅ
REJSER
MED STOR
BETYDNING

MODERNE RAMMER FOR
TRAFIKSELSKABETS VIRKE



FOKUS PÅ UDVIKLING AF NYE LØSNINGER
- OG PÅ AT FÅ DEM I DAGLIG DRIFT





STRATEGI 2026-2029: MANGE SMÅ REJSER MED STOR BETYDNING

Movias busser, lokaltog og fleksible mobilitetsløsninger er afgørende for at få hverdagen til at hænge sammen på Sjælland og øer.

Sammen med kommuner og region leverer Movia bæredygtig mobilitet hver dag og det kræver en service, man kan stole på, udvikling af nye løsninger, et tæt samarbejde i den kollektive transport, og en fælles indsats for bedre lovgivningsmæssige rammer, så kollektiv mobilitet bliver et attraktivt mobilitetsvalg.

Den kollektive transport skal hænge sammen for borgerne på tværs af Movias løsninger og regionaltoget, S-tog, letbane og metro. For den kollektive transport skal være en god mobilitetsservice, både for de borgere, der tager et aktivt valg, dem der ikke har andre muligheder og for borgere, der har brug for et supplement til at køre i bil.

Kollektiv transport har værdi, når den bliver brugt. En sammenhængende kollektiv transport, suppleret med cykel og gang, skal være et attraktivt alternativ til bilen, både i byområder og der hvor der er langt mellem husene.



FLERE OG MERE TILFREDSE KUNDER I
DEN SAMLEDE KOLLEKTIVE TRANSPORT



EFFEKTIVE SAMARBEJDER DER
SAMLER KOMMUNER OG REGION



FOKUS PÅ UDVIKLING AF NYE LØSNINGER
- OG PÅ AT FÅ DEM I DAGLIG DRIFT



MODERNE RAMMER FOR
TRAFIKSELSKABETS VIRKE



FLERE OG MERE TILFREDSE KUNDER I DEN SAMLEDE KOLLEKTIVE TRANSPORT

Movia skal arbejde fornuftigt for flere og mere tilfredse kunder i den samlede kollektive transport. Movia betjener borgere med forskellige behov, på tværs af by og land. Mere end en halv mio. kunder bruger bussen til arbejde eller uddannelse mindst en gang om ugen, og der er høj tilfredshed hos dem, der bruger Movias services, hvad enten det er bus, lokaltog eller flextrafik.

Men der er stadig mange, der tror at bus, tog og fleksible mobilitetsløsninger ikke er noget for dem. Movia skal blive bedre til at få kunderne til at anbefale den kollektive transport, og skal derfor arbejde for fastholdelse af den høje tilfredshed med tryghed og komfort.

Movia skal samtidig blive bedre til køre til tiden, og bedre til at give kunderne kendskab til ruter, køreplaner samt hvordan man bruger bussen. Movia skal arbejde for, at kunderne oplever sammenhæng, enkelthed og fair priser for at appellere til nuværende såvel som nye kunder.

Dygtige chauffører er afgørende for at Movia kan levere attraktiv kollektiv mobilitet – med et menneskeligt ansigt. Det kræver fortsat fokus på gode rammebetingelser og tæt samarbejde med vores operatører.



1

FLERE PASSAGERER I MOVIA'S BUSSE,
LOKALTOG OG FLEKSIBLE LØSNINGER I MIO.

2

KUNDETILFREDSHED, ANDEL AF KUNDER
DER ER TILFREDSE MED DERES REJSE

3

FÅ FLERE TIL AT ANBEFALE ANDRE AT TAGE BUSSEN,
ANDEL AF KUNDER DER VIL ANBEFALE ANDRE AT TAGE BUSSEN

4

FAIR OG FORSTÅELIGE
PRISER FOR ALLE



EFFEKTIVE SAMARBEJDER DER SAMLER KOMMUNER OG REGION

Kollektiv transport er afgørende for tilgængeligheden til virksomheder, institutioner og uddannelsessteder, og transportbehovene går på tværs af administrative skel. Sammen med kommuner og region og vores partnere i Din Offentlige Transport skal Movia udvikle, planlægge og drive de bedste løsninger i forskellige geografier. Det kræver et mere strategisk samarbejde med kommuner og region om planlægning af trafikken, både på politisk og administrativt niveau.

Movia skal give faglig rådgivning om valg af transportløsninger og fastlæggelse af rutenet, der sikrer den bedst mulige betjening, inden for de fastlagte økonomiske rammer; fokus på bæredygtighed, professionelle udbud og godt operatørsamarbejde skal sikre lave og stabile priser. Movia skal arbejde for samling af alle offentlige kørsler i flextrafikken, så der opnås stordriftsfordele og Movia skal sikre, at udgifterne til dyre billetsystemer reduceres væsentligt.



5

TÆTTERE RÅDGIVNING AF KOMMUNER OG REGION OM MULIGHEDER
OG BEHOV, ANDEL AF PASSAGERER I DET STRATEGISKE NET

6

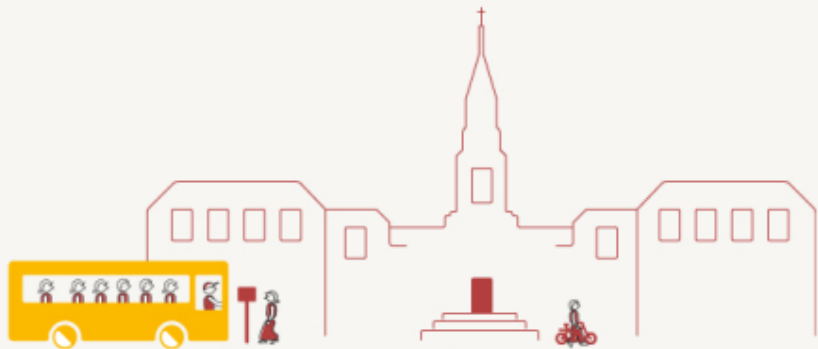
ØKONOMISK POLITIK FOR SUPPORTUDGIFTER,
BESPARELSE I PCT. AF 140 MIO. KR. AKKUMULERET 2025-2029

§

MODERNE RAMMER FOR TRAFIKSELSKABETS VIRKE

Nye mobilitetsløsninger og effektiv økonomisk drift kræver moderne rammer, og der er behov for ændret lovgivning snart.

Movia vil arbejde for, at Folketinget vedtager ny lovgivning, der kan give Movia et godt grundlag for at udvikle og drive god kollektiv mobilitet til alle der bor og arbejder øst for Storebælt.



MERE FLEKSIBLE RAMMER



FOKUS PÅ UDVIKLING AF NYE LØSNINGER - OG PÅ AT FÅ DEM I DAGLIG DRIFT

Nærbus (fleksibel kørsel mellem stoppesteder) skal gå fra forsøg til udbredelse i de relevante geografier.

Hurtigbusser, der får særlige fordele i trafikken skal få mange flere buspassagerer hurtigere frem i områder med trængsel.

Der skal gennemføres forsøg med førerløse busser, der på lang sigt kan gøre busdriften billigere.

Særligt i landområder skal trafikinformation og billetter til bus, tog og fleksible mobilitetsløsninger tænkes sammen, så de er enkle og billige at bruge for kunderne – og til at betale for kommunerne.



INDIKATORER UDESTÅR, INDGÅR
I MOBILITETSPLAN 2028

MÅLSÆTNING



Flere og mere tilfredse kunder i den samlede kollektive transport

INDIKATORER

1

Flere passagerer i Movias busser, lokaltog og fleksible løsninger i mio. rejsende

- Rejser i den samlede kollektive transport i Movias område

2

Kundetilfredshed, andel af kunder der er tilfredse med deres rejse:

- Bus
- Lokaltog
- Flextrafik

3

Få flere til at anbefale andre at tage bussen, NPS

4

Fair og forståelige priser for alle

- Modernisering af ungdomskortet
- Harmonisering af taksterne for fleksible løsninger
- Billigere lange rejser finansieres ikke af dyrere korte rejser

5

Tættere rådgivning af kommuner og region om muligheder og behov, andel af rejser i det strategiske net

6

Økonomisk politik for supportudgifter, besparelse i pct. af 140 mio. kr. akkumuleret 2025-2029

7

Mere fleksible rammer

- Adgang til flerårige budgetter
- Hjemmel til ejerskab af garageanlæg og knudepunkter
- Mulighed for at supplere den kollektive transport med nye produkter

●

Indikatorer udestår, indgår i Mobilitetsplan 2028

2025

2026

2027

2028

2029

173
323

174
0

173
0

172
0

172
0

95%
94%
86%

95%
95%
90%

95%
95%
90%

95%
95%
90%

95%
95%
90%

-14

-14

-12

-12

-10

○
○
○

○
○
○

●
○
○

●
○
●

●
●
●

74%

75%

75%

76%

76%

5%

11%

30%

36%

100%

○
○
○

○
○
○

○
○
○

●
●
●

●
●
●



Effektive samarbejder der samler kommuner og region



Moderne rammer for trafikelskabets virke



Fokus på udvikling af nye løsninger – og på at få dem i daglig drift



Dokumentnummer
2236156

Bestyrelsen

Mødedato: 23. juni 2026

Forklaring på målsætninger og indikatorer for målopfyldelse for Movias Strategi 2026-2029

1. Flere passagerer i Movias busser, lokaltog og fleksible løsninger

Movia skal arbejde fornuftigt for flere og mere tilfredse kunder i den samlede kollektive transport. Movia kender ikke DSB og Metros forventninger for de enkelte år. Movia arbejder på at øge andelen af kunder i busser, lokaltog og fleksible services. Derfor foreslås Movias passagertal som indikator. Imidlertid fungerer Movias produkter i sammenhæng med den samlede kollektive transport på Sjælland og øerne, og den kollektive transport er et sammenhængende netværk, hvorfor det samlede passagertal for den kollektive transport Movias område følges. F.eks. vil Movias passagertal forventeligt falde med idriftsættelsen af Letbanen og udfasningen af 300S, mens det samlede passagertal forventes at stige med Letbanens øgede kapacitet.

2. Kundetilfredshed, andelen af kunder der er tilfreds med deres rejse

Movia scorer generelt højt i tilfredshedsundersøgelser for passagerens oplevelser af deres rejser, hvilket er positivt og et resultat, som der kontinuerligt skal arbejdes for at vedligeholde. Det foreslås, jf. ESG-rapporten for 2025, at ambitionen er at fastholde den høje andel af buspassagerer der er tilfredse med deres rejse, og at øge andelen af lokaltogs- og flextrafikpassagerer der er tilfredse med deres rejse. Det samlede tilfredshedsmål er en smule lavere for flextrafik end for bus. Det skyldes, at servicen (produktet) ikke er det samme, og mange af kunderne i flextrafik ikke har noget reelt alternativ, og der derfor ikke for alle kunder er tale om et tilvalg af flextrafik.

3. Få flere til at anbefale andre at tage bussen, andel af kunder der vil anbefale andre at tage bussen

Movia vil gerne have flere til at tage bussen og samtidig hæve andelen af kunder, som vil anbefale andre at bruge bussen. En måde at nå det mål på, er at give flere kunder gode oplevelser med bussen. Ifølge den fælles landsdækkende kundetilfredshedsundersøgelse som Rejsekort & Rejseplan A/S har udført hvert år siden 2018, er Movias nuværende NPS på -14. Offentlig transport som helhed har en NPS på -5. NPS-scoren udtrykker kundernes villighed til at anbefale kollektiv transport. Movias NPS på -14 er et udtryk for, at 25 pct. af Movias kunder vil anbefale Movia til bekendte og venner, mens 39 pct. ikke vil anbefale Movia. 36 pct. er neutrale. Det foreslås, at Movias ambition skal være at løfte NPS til -10 frem mod 2029.

4. Fair og forståelige priser for alle

Politisk dokument

Priser og billettering skal ikke være unødigt kompliceret at forstå, og Movia vil gerne være tydelig om hvad priser, takster og billettering kan og bør bruges til. Movia skal arbejde for en modernisering af Ungdomskortet og en harmonisering af taksterne for fleksible løsninger med udgangspunkt i bus og tog-taksterne. Endelig mener Movia ikke, at dyrere korte rejser skal finansiere billigere lange rejser. Der udarbejdes et målebarometer med trafiklys for at følge op på, om Movia lykkes med de tre elementer.

5. Tættere rådgivning af kommuner og regioner om muligheder og behov, andel af passagerer i det strategiske net i mio.

Det strategiske net af de vigtigste bus- og lokalbaneforbindelser i Movias område er ryggraden i Movias trafik. Det strategiske net har tre fjerdedele af Movias rejser og godt halvdelen af bustimerne. Det er en central del af Movias rådgivning af kommuner og regioner at styrke det strategiske net med direkte og hurtige forbindelser, jf. Mobilitetsplanen og planlægningsprincipperne for bustrafik. Det foreslås derfor, at andelen af det samlede antal passagerer i det strategiske net anvendes som indikator for, hvor godt Movia lykkes med sin rådgivning. Den nuværende andel af passagerer i det strategiske net udgør 74 pct. (128 mio. passagerer ud af en total på 173 mio.) og det foreslås, at målet er, at andelen øges frem mod 2029.

6. Økonomisk politik for supportudgifter, besparelser i pct. af 140 mio. kr. akkumuleret 2025-2029

Movia ønsker at udnytte ressourcerne på bedst mulige vis, hvorfor Movia med den gældende økonomiske politik skal effektivisere for i alt 140 mio. kr. akkumuleret 2025-2029. 81 mio.kr. hidrører budgetbesparelser som følge af udfasningen af det gamle rejsekort, mens de resterende 59 mio.kr. er effektiviseringer på Movias supportudgifter som blev besluttet af bestyrelsen som en del den økonomiske politik ved Budget 2025. Det foreslås at indikatoren angives som en procentsats af den realiserede andel heraf.

7. Mere fleksible rammer

Det er besluttet at Movia skal arbejde for mere fleksible rammebetingelser. Konkret drejer det sig bl.a. om muligheden for at trafikselskaberne driver samkørsel, adgang til flerårige budgetter og hjemmel til ejerskab af garageanlæg og knudepunkter. Det foreslås, at der udarbejdes et målebarometer med trafiklys for at følge om Movia lykkes med de tre elementer. Tidsrammen er at der skal være stillet lovforslag i løbet af folketingets samling 2026-2027, med ikrafttræden i 2028.

Godkendelse af forslag til proces for Mobilitetsplan 2028

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender forslag til proces og tidsplan for udarbejdelse af Mobilitetsplan 2028
- godkender forslag til emner, der vil danne udgangspunkt for administrationens videre arbejde med at udforme forslag til Mobilitetsplan 2028

Sagsfremstilling:

Trafikseksloven stiller krav om, at Movia hvert fjerde år skal udarbejde en plan for den lokale og regionale kollektive trafik og formelt aftale et strategisk flerårigt net med tilknyttet budget med kommunerne og regionerne. Planen skal udarbejdes under inddragelse af kommuner og regioner. Den gældende Mobilitetsplan blev godkendt af Movias tidligere bestyrelse i september 2024 efter en formel høring i kommuner og regioner, hvor 41 ud af 45 kommuner og begge regioner afgav politisk høringssvar. Kommunerne og regionerne var inddraget i udarbejdelsen af planen på forvaltningsniveau.

Den næste mobilitetsplan skal beslattes senest i 2028.

Mobilitetsplanen er en fælles plan for de 45 kommuner og regionen der ejer Movia. Den er dermed en mulighed for at drøfte og prioritere, hvad Movia i fællesskab med kommuner og region skal arbejde med og udvikle på i den kommende planperiode. Ligeledes har bestyrelsen besluttet, at den ønsker en tættere dialog med kommunerne og regionerne på politisk niveau om Movias arbejde og opgavevaretagelse. Arbejdet med den kommende mobilitetsplan kan være en god mulighed til at drøfte Movias arbejde og opgavevaretagelse med den samlede ejerkreds. Interessentanalysen fra 2025 viste også, at borgmestre og udvalgsformænd gerne vil involveres mere i Movias arbejde.

For at sikre god tid til planarbejdet og herunder en reel involvering af og høring kommuner og region foreslås, at arbejdet med mobilitetsplanen igangsættes nu.

Politikerkonference i februar 2027

Det foreslås som noget nyt at afholde en konference for borgmestre, regionsrådsformand og udvalgsformænd fra kommuner og region i februar 2027 i forbindelse med mobilitetsplanprocessen. Konferencens fokus bør være på at drøfte hvilke udviklingsopgaver, som kommuner og region har behov for at Movia skal løse og have fokus på i den kommende planperiode. Movia har ved udarbejdelsen af tidligere mobilitetsplaner primært inddraget det administrative niveau i kommuner og regioner i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til mobilitetsplanen. Men erfaringen tilsiger, at møder på politisk niveau om større udviklingsprojekter er med til at sætte gang i gode processer – senest er dette sket ved Nyt Ringnet, hvor 12 kommuner og en region var involveret i arbejdet. Det har været værdifuldt for at sikre opbakning og fælles politiske rammer for de fælles udviklingsprojekter der gennemføres i Movia.

Konkret forslås, at bestyrelsen er værter for en konference af 3 timers varighed for borgmestre, regionsrådsformand og udvalgsformænd. Konferencen bør afvikles, hvor det er let tilgængeligt for mange, f.eks. Roskilde, Ringsted eller Køge. Der sigtes mod at tiltrække en eller flere eksterne high level oplægsholdere, transportminister, erhvervsrepræsentanter etc. og brug af professionel ekstern facilitator. Planlægningen af konferencen kan med fordel ske under inddragelse af repræsentanter udpeget af hhv. KKR Sjælland, KKR Hovedstaden og den kommende Region Østdanmark som følgegruppe.

Tidsrum	Aktivitet	Hvem
Juni – oktober 2026	Planlægning konference og udarbejdelse af forslag til program, materiale m.v.	Administration og følgegruppe
November 2026	Godkendelse af program for politikerkonference i februar.	Bestyrelsen
Februar 2027	Politikerkonference	Ejere
Marts 2027	Konklusioner på politikerkonference	Bestyrelsen
Marts – august 2027	Udarbejdelse af udkast til Mobilitetsplan 2028	Administrationen
September 2027	Godkendelse af udkast til høringen i bestyrelsen	Bestyrelse
Oktober 2027 – marts 2028	Høringsperiode	Ejere og interessenter samt evt. besøgsrunde
April - maj 2028	Behandling af høringssvar, udarbejdelse af hvidbog og forslag til ændringer	Administrationen
Juni 2028	Godkendelse af Mobilitetsplan 2028	Bestyrelsen

Forslag til emner til det videre arbejde med Mobilitetsplan 2028 samt til konferencen

I lyset af den nye strategi 2026-2029 *Mange små rejser med stor betydning*, og efterspørgslen fra kommuner og region forslås en række emner som afsæt for det videre arbejde med at arrangere konferencen.

Konklusionerne fra konferencen tænkes indskrevet i forslag til Mobilitetsplan 2028, der ligeledes tænkes at ligge i forlængelse af strategien.

Derfor foreslår administrationen følgende emner som afsæt for arbejdet med mobilitetsplanen og konferencen:

- 1) Kundevækst: Hvordan samarbejder vi fornuftigt om at få flere kunder i den offentlige transport?
- 2) Strategisk samarbejde: Hvordan tilrettelægger vi langsigtede, strategiske udviklingssamarbejder mellem grupper af kommuner med relevant trafikalt fællesskab for at løfte diskussionerne.?
- 3) Nye produkter: Når vi udvikler nye løsninger, hvordan får vi dem i drift? Hvordan samarbejder vi om nye produkter som f.eks. BRT, nærbus og forsøg med førerløse busser.

Proces og tidsplan

Forudsat bestyrelsen godkender en borgmesterkonference, igangsættes processen herfor snarest, idet det både kræver tid og omhu at tilrettelægge processen. Bestyrelsen og formandskabet forventes inddraget i forberedelserne og afviklingen af konferencen.

Administrationen planlægger en lang høringsperiode hen over vinteren 2027-2028. Erfaringsmæssigt giver det tid til, at ejerne behandler forslag til Mobilitetsplan 2028 i relevante politiske udvalg, ofte med Movias administration som gæster, samt mulighed for at kommuner og region udarbejder gode, gennemarbejdede høringssvar.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben.

Kommunikation:

Under forudsætning af bestyrelsens godkendelse igangsætter administrationen arbejdet, herunder datoafklaring med bestyrelsen for afholdelse af borgmesterkonference.

Godkendelse af opdatering af Movias vedtægt

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender forslag til opdatering af Movias vedtægt jf. sagsdokument og bilag 1 og 2.

Sagsfremstilling:

Movias vedtægt bygger på Trafikstyrelsens bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafiksselskaber, hvor bekendtgørelsens bilag 2 udgør en standardvedtægt for trafiksselskabet på Sjælland (Movia). I tilfælde af, at Trafikstyrelsen gennemfører ændringer af standardvedtægtens ufravigelige bestemmelser, skal Movias vedtægt ændres i overensstemmelse hermed.

Trafikstyrelsen har oplyst, at standardvedtægten skal ændres, som følge af at Region Sjælland og Region Hovedstaden fra 1. januar 2027 bliver samlet i Region Østdanmark. 15. juni sendte Trafikstyrelsen ændring af Bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafiksselskaber i høring hos bl.a. Movia med frist 6. august 2026. Udkastet indeholder ændringsforslag, som administrationen tidligere har bidraget med på opfordring fra Trafikstyrelsen. Derudover er der en række mindre tekniske opdateringer i bekendtgørelsen eksempelvis ændring af indenrigs- og boligministeren til økonomi- og indenrigsministeren.

Movias vedtægt skal derfor tilpasses den kommende standardvedtægt og ændres som følge af sammenlægningen af de to regioner i Movias område. Der foreslås alene konsekvensrettelser ifm. sammenlægningen af Region Sjælland og Region Hovedstaden til Region Østdanmark pr. 1 januar 2027. Herunder betegnelsen Region Østdanmark i stedet for det nuværende Region Sjælland og Region Hovedstaden. Samtlige ændringsforslag fremgår af bilag 2.

Bestyrelsens godkendelse af vedtægtsændringerne er med forbehold for, at standardvedtægten endnu ikke foreligger i sin endelige form.

Det fremgår af Trafikstyrelsens høring, at ændringerne i bekendtgørelsen træder i kraft 1. januar 2027, og at ændringer af Movias vedtægt skal være endeligt godkendt senest 30. juni 2027.

Det forventes at Trafikstyrelsen i august vil udsende den endelige bekendtgørelse og Movias bestyrelse skal forelægge vedtægtsændringerne for Movias repræsentantskab på mødet den 10. september til godkendelse og efterfølgende for regionsrådene. Vedtægterne fremsendes herefter til endelig godkendelse i By-, Land- og Transportministeriet samt Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ultimo august afholdes et kort teams-møde for kommunernes teknisk-administrative niveau, hvor ændringsforslagene gennemgås, så de kan vejlede politikerne forud for repræsentantskabsmødet.

Bilag:

1. Forslag til ændret vedtægt for Trafikselskabet Movia.
2. Gældende vedtægt for Trafikselskabet Movia med ændringsmarkeringer.

Vedtægt for Trafikselskabet Movia

Præambel

Region Østdanmark samt samtlige kommuner i regionen, bortset fra Bornholms Regions kommune etablerer med virkning fra 1. januar 2007 ét samlet trafikselskab, der dækker regionens geografiske område, bortset fra Bornholm.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Trafikselskabet Movia.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagtseende og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der knytter sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde med det eller de trafikselskaber, der via Storebælt grænser op til selskabet, om anden offentlig servicetrafik end den i § 2, nr. 1, nævnte, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagtseende, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder. Selskabet kan endvidere samarbejde om

opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 5.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltager i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.

Stk. 2. Det nyvalgte repræsentantskab afholder sit første møde senest den 15. januar året efter kommunale valg er afholdt. På dette møde udpeges de kommunale repræsentanter til trafikselskabets bestyrelse, jf. § 10.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af bestyrelsen lægges budgettet for det år, hvor bestyrelsen tiltræder, til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskaber i

de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parter tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Bestyrelsen kan fremlægge trafikpolitiske temaer til drøftelse med repræsentantskabet.

Stk. 5. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Beslutninger tages ved stemmeflertal for så vidt ikke andet er foreskrevet i lovgivningen eller i selskabets vedtægt.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst en gang årligt og i øvrigt, når det af bestyrelsen findes nødvendigt, eller når mindst 1/3 af medlemmerne af repræsentantskabet fremsender begrundet begæring herom.

Stk. 2. Indkaldelsen til repræsentantskabets møde skal ske skriftligt så vidt muligt med mindst 7 dages varsel. Dagsorden for mødet tilsendes medlemmerne så vidt muligt mindst 4 dage før mødets afholdelse. Formanden for bestyrelsen indkalder til repræsentantskabsmøde.

Stk. 3. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet.

Stk. 4. Dirigenten drager omsorg for, at repræsentantskabets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Ethvert medlem af repræsentantskabet, der har deltaget i mødet, kan få sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 medlemmer udpeget af og blandt regionsrådet for Region Østjylland, 1 udpeget af og blandt kommunalbesty-

relsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikalskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter reglerne i § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede.

Stk. 2. Bestyrelsen udøver sin virksomhed i møder. Der fastsættes forud for hvert år en mødeplan for bestyrelsens ordinære møder. Bestyrelsen afholder i øvrigt møde efter formandens bestemmelse, eller når mindst 3 medlemmer ønsker det.

Stk. 3. Bestyrelsen tilstræber mest mulig åbenhed og offentlighed omkring selskabets arbejde, bl.a. med bestyrelsens dagsordner lagt ud på selskabets hjemmeside. Selve bestyrelsesmøderne er dog ikke offentlige.

Stk. 4. Selskabet er en del af den offentlige forvaltning med den konsekvens, at de forvaltningsretlige regler, herunder forvaltningsloven og offentlighedsloven finder direkte anvendelse på selskabet og dets virksomhed.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal.

Stk. 2. Beslutninger, som kræver 2/3 flertal omfatter tillige beslutninger vedrørende fordeling af buslinjer på regionale og lokale buslinjer.

Stk. 3. Det kvalificerede flertal på mindst 2/3 skal omfatte mindst 2 af de 3 medlemmer, som repræsenterer regionen og den kommune, der yder det største tilskud.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikalselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsesformanden eller næstformanden i forening med den administrerende direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. Årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29, og 30, stk. 2,
2. Forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
3. Takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift,
4. Rejseregler,
5. Trafikplan for serviceniveauet for den offentlige service- trafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
6. Udbudsstrategier,
7. Regler for individuel handicapørsel for svært bevægelses- seshæmmede, blinde og stærkt svagtseende, jf. § 5,
8. Overordnede rammer for trafikinformation og markeds- føring,
9. Medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionens deltagelse, jf. § 3,
10. Kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
11. Fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
12. Valg af sagkyndig revision,
13. Forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
14. Sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktionen

§ 24. Direktionen består af en administrerende direktør samt eventuelt yderligere et eller flere medlemmer.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Den administrerende direktør har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Buslinjernes fordeling på buslinjer af regional betydning og lokale buslinjer fastlægges med virkning fra 2016 af bestyrelsen efter forhandling med kommunerne og regionen.

Stk. 2. I forbindelse med større strukturelle ændringer i den kollektive trafik, eksempelvis ved større infrastrukturprojekter, og i forbindelse med udarbejdelsen af de fireårige trafikplaner kan bestyrelsen efter forhandling med de i det enkelte tilfælde berørte kommuner og region træffe beslutning om ændring af buslinjernes fordeling.

§ 28. Regionen bidrager med

- a) et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning,
- b) et grundbeløb til delvis finansiering af selskabets administration og drift besluttet af bestyrelsen jf. § 20. Grundbeløbet fastsættes som en fast procentdel af de administrative udgifter,
- c) et beløb til delvis finansiering af den resterende udgift til selskabets administration og drift.

§ 29. Kommunerne bidrager med

- a) et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter,
- b) et beløb til delvis finansiering af den resterende udgift til selskabets administration og drift, jf. § 28, stk. 1, litra c), fordelt på baggrund af kommunernes forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplantimer,
- c) Udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 2. Lokale ruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune.

Stk. 3. Lokale ruter, som betjener mere end én kommune, betales af de berørte kommuner. 80 % af en rutes udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra deres andele af busrutens samlede antal køreplantimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige indbyggertal.

§ 29 a. Senest den 16. december underrettes regionen og kommuner om størrelsen af de á conto bidrag, der skal udredes i henhold til det af bestyrelsen vedtagne budget for det følgende år.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer i forbindelse med budgettets 1. behandling beslutning om kommunernes og regionens indbetaling af á conto beløb i budgetåret. Á conto beløbene kan betales i tolvte dele hver måned, syvte dele hver anden måned eller fjerdedele hvert kvartal.

Stk. 3. Endelig regulering af regionens og kommuners bidrag foretages ved regnskabsaflæggelsen og afregnes i januar måned det næstfølgende år.

Regnskab og budget

§ 30. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring, frekvenser m.v. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 31. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 33. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 34. Beslutning om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

§ 35. Vedtægten træder i kraft den 1. januar 2027.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet for Region Østdanmark. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af by-, land- og transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren.

Vedtaget af bestyrelsen 23. juni 2026.

Godkendt af repræsentantskabet 10. september 2026

Godkendt af regionsrådet for Region Sjælland 15. september 2026

Godkendt af regionsrådet for Region Hovedstaden 15. september 2026

Godkendt af økonomi- og indenrigsministeren 31. december 2026

Godkendt af by-, land- og transportministeren 31. december 2026

Vedtægt for Trafikselskabet Movia

Præambel

Region ~~Øst~~danmark ~~Hovedstaden og Region Sjælland~~ samt samtlige kommuner i ~~de to~~ regionen~~r~~, bortset fra Bornholms Regions kommune etablerer med virkning fra 1. januar 2007 ét samlet trafikselskab, der dækker ~~de to~~ regionen~~s~~ geografiske område, bortset fra Bornholm.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Trafikselskabet Movia.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagtseende og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der knytter sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde med det eller de trafikselskaber, der via Storebælt grænser op til selskabet, om anden offentlig servicetrafik end den i § 2, nr. 1, nævnte, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagtseende, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder. Selskabet kan endvidere samarbejde om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 5.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen

eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltag i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.

Stk. 2. Det nyvalgte repræsentantskab afholder sit første møde senest den 15. januar året efter kommunale valg er afholdt. På dette møde udpeges de kommunale repræsentanter til trafikselskabets bestyrelse, jf. § 10.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltag i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af bestyrelsen lægges budgettet for det år, hvor bestyrelsen tiltræder, til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Bestyrelsen kan fremlægge trafikpolitiske temaer til drøftelse med repræsentantskabet.

Stk. 5. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Beslutninger tages ved stemmeflertal for så vidt ikke andet er foreskrevet i lovgivningen eller i selskabets vedtægt.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst en gang årligt og i øvrigt, når det af bestyrelsen findes nødvendigt, eller når mindst 1/3 af medlemmerne af repræsentantskabet fremsender begrundet begæring herom.

Stk. 2. Indkaldelsen til repræsentantskabets møde skal ske skriftligt så vidt muligt med mindst 7 dages varsel. Dagsorden for mødet tilsendes medlemmerne så vidt muligt mindst 4 dage før mødets afholdelse. Formanden for bestyrelsen indkalder til repræsentantskabsmøde.

Stk. 3. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet.

Stk. 4. Dirigenten drager omsorg for, at repræsentantskabets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Ethvert medlem af repræsentantskabet, der har deltaget i mødet, kan få sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf ~~21 medlemmer~~ udpeget af og blandt regionsrådet for Region ~~ØstdanmarkSjælland og 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Hovedstaden~~, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikselskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter reglerne i § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalgt har fundet sted.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede.

Stk. 2. Bestyrelsen udøver sin virksomhed i møder. Der fastsættes forud for hvert år en mødeplan for bestyrelsens ordinære møder. Bestyrelsen afholder i øvrigt møde efter formandens bestemmelse, eller når mindst 3 medlemmer ønsker det.

Stk. 3. Bestyrelsen tilstræber mest mulig åbenhed og offentlighed omkring selskabets arbejde, bl.a. med bestyrelsens dagsordner lagt ud på selskabets hjemmeside. Selve bestyrelsesmøderne er dog ikke offentlige.

Stk. 4. Selskabet er en del af den offentlige forvaltning med den konsekvens, at de forvaltningsretlige regler, herunder forvaltningsloven og offentlighedsloven finder direkte anvendelse på selskabet og dets virksomhed.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal.

Stk. 2. Beslutninger, som kræver 2/3 flertal omfatter tillige beslutninger vedrørende fordeling af buslinjer på regionale og lokale buslinjer.

Stk. 3. Det kvalificerede flertal på mindst 2/3 skal omfatte mindst 2 af de 3 medlemmer, som repræsenterer regionerne og den kommune, der yder det største tilskud.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsesformanden eller næstformanden i forening med den administrerende direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. Årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29, og 30, stk. 2,
2. Forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
3. Takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift,
4. Rejseregler,
5. Trafikplan for serviceniveauet for den offentlige service- trafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
6. Udbudsstrategier,
7. Regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelse- seshæmmede, blinde og stærkt svagtseende, jf. § 5,
8. Overordnede rammer for trafikinformation og markeds- føring,
9. Medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
10. Kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
11. Fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
12. Valg af sagkyndig revision,
13. Forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
14. Sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktionen

§ 24. Direktionen består af en administrerende direktør samt eventuelt yderligere et eller flere medlemmer.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Den administrerende direktør har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Buslinjernes fordeling på buslinjer af regional betydning og lokale buslinjer fastlægges med virkning fra 2016 af bestyrelsen efter forhandling med kommunerne og regionerne.

Stk. 2. I forbindelse med større strukturelle ændringer i den kollektive trafik, eksempelvis ved større infrastrukturprojekter, og i forbindelse med udarbejdelsen af de fireårige trafikplaner kan bestyrelsen efter forhandling med de i det enkelte tilfælde berørte kommuner og regioner træffe beslutning om ændring af buslinjernes fordeling.

§ 28. ~~Regionen~~ ~~De to regioner~~ bidrager med

- a) et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning,
- b) et grundbeløb til delvis finansiering af selskabets administration og drift ~~fordelt på de to regioner og~~ besluttet af bestyrelsen jf. § 20. Grundbeløbet fastsættes som en fast procentdel af de administrative udgifter,
- c) et beløb til delvis finansiering af den resterende udgift til selskabets administration og drift, ~~fastsat ud fra regionernes forholds-mæssige andel af det samlede antal køreplanstimer~~

~~Stk. 2. Regionale busruter, som kun betjener en region, betales af den pågældende region. Regionale busruter over regionsgrænsen deles for 80 pct. vedkommende i forhold til trafikomfanget i de to regioner, og for de resterende 20 pct. vedkommende i forhold til indbyggertallet i de to regioner.~~

§ 29. Kommunerne bidrager med

- a) et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter,
- b) et beløb til delvis finansiering af den resterende udgift til selskabets administration og drift, jf. § 28, stk. 1, litra c), fordelt på baggrund af kommunernes forholds-mæssige andel af det samlede antal køreplantimer, ~~inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands områder~~
- c) Udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 2. Lokale ruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune.

Stk. 3. Lokale ruter, som betjener mere end én kommune, betales af de berørte kommuner. 80 % af en rutes udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra deres andele af busrutens samlede antal køreplantimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholds-mæssige indbyggertal ~~i den region, hvor de er beliggende~~

§ 29 a. Senest den 16. december underrettes regionen og kommuner om størrelsen af de á conto bidrag, der skal udredes i henhold til det af bestyrelsen vedtagne budget for det følgende år.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer i forbindelse med budgettets 1. behandling beslutning om kommunernes og regionernes

indbetaling af á conto beløb i budgetåret. Á conto beløbene kan betales i tolvte dele hver måned, sjettede dele hver anden måned eller fjerdedele hvert kvartal.

Stk. 3. Endelig regulering af regionernes og kommuners bidrag foretages ved regnskabsaflæggelsen og afregnes i januar måned det næstfølgende år.

Regnskab og budget

§ 30. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring, frekvenser m.v. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 31. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 33. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 34. Beslutning om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

§ 35. Vedtægten træder i kraft den 16. januar 2022.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet for Region Østjylland Hovedstaden og Region Sjælland. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af by-, land- og transportministeren og økonomi- og indenrigs- og boligministeren.

Vedtaget af bestyrelsen 23.25. juni 2022.

Godkendt af repræsentantskabet 10. september 2022.

Godkendt af regionsrådet for Region Sjælland 15. september 2022.

Godkendt af regionsrådet for Region Hovedstaden 15. september 2022.

Godkendt af økonomi- og indenrigs- og boligministeren 31. december 2022.

Godkendt af by-, land- og transportministeren 31. december 2022.

Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde 10. september 2026**Indstilling**

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender vedlagte forslag til dagsorden til repræsentantskabsmøde 10. september 2026.

Sagsfremstilling:

Forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet forelægges bestyrelsen til godkendelse. Movia holder repræsentantskabsmøder hvert halve år. Der er tale om en tilbagevendende sag, som formelt kræver bestyrelsens godkendelse. Der er denne gang politisk indhold, da repræsentantskabet forelægges vedtægtsændringer til godkendelse.

Forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet:

1.	Valg af mødeleder v/formandskabet
2.	Konstatering af fremmødte
3.	Godkendelse af vedtægtsændringer for Trafikselskabet Movia ifm. sammenlægningen af de to regioner på Sjælland
4.	Direktionens beretning
5.	Orientering om forslag til budget 2027
6.	Oplæg om Movias kundeundersøgelse og lancering af Buster
7.	Status på Flextrafik
8.	Eventuelle forslag fra repræsentantskabsmedlemmerne
9.	Eventuelt

Til repræsentantskabets medlemmer sendes med dagsordenen indstilling vedr. opdatering af Vedtægt for Trafikselskabet Movia samt notat om Movias supportudgifter, der foreslås gennemgået under direktionens beretning. Det foreslås derudover, at direktionens beretning gennemgår Movias strategi 2026-2029.

Formandskabet aftaler, hvem der er mødeleder.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Dagsorden skal udsendes til repræsentantskabet så vidt muligt mindst fire dage før mødets afholdelse jf. Movias vedtægt §12 stk. 2. Af hensyn til vedtægtsændringerne foreslås det, at dagsordenen fremsendes minimum en uge før, så kommunerne har god tid til at gennemgå ændringsforslagene.

Bilag:

Ingen bilag.

Godkendelse af FlexDanmarks budget for 2027

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- endeligt godkender FlexDanmarks budgetforslag for 2027 i overensstemmelse med mandat, givet til Movias administrerende direktør på Movias bestyrelsesmøde 4. maj 2026.

Sagsfremstilling:

Flexdanmarks budget godkendes på de årlige generalforsamlinger. Movias bestyrelsen gav på sit møde 4. maj 2026 Movias administrerende direktør fuldmagt til at godkende FlexDanmarks årsbudget for 2027, med forbehold for efterfølgende godkendelse i Movias bestyrelse. Baggrunden var, at FlexDanmarks budgetforslag for 2027 endnu ikke forelå på tidspunktet for bestyrelsens behandling. Budgetforslaget er efterfølgende blevet godkendt på FlexDanmarks generalforsamling 28. maj 2026, for Movias vedkommende dog med forbehold.

Flexdanmarks budget for 2027 svarer i store træk til 2026-budgettet. Budgetrammen for 2027 udgør 82,4 mio. kr., hvilket er 8,3 mio. kr. højere end 2026-budgettet. De væsentligste årsager til stigningen er 4,4 mio. kr. i øgede udgifter i forbindelse med den igangværende investering i nyt IT-system til Flextrafik og 1,2 mio. kr. i pristalsreguleringer. Movias bidrag til FlexDanmarks budget udgør i 2027 31,1 mio. kr. mod 29,6 mio. kr. i 2026. Movias andel er faldet fra knap 40 pct. i 2026 til knap 38 pct. i 2027, hvilket primært skyldes en lavere andel af det samlede antal rejser på landsplan.

Økonomi:

Movias bidrag til Flexdanmark i 2027 finansieres inden for de rammer for udarbejdelsen af budget 27, som bestyrelsen har besluttet 4. maj 2026.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Godkendelse af revisionsudbud 2027

Indstilling

Det indstilles,

- at der gennemføres et udbud af revisionsydelse i efteråret 2026 med henblik på aftale gældende fra og med regnskabsåret 2027.

Sagsfremstilling:

Movias nuværende revisionsaftale er baseret på et revisionsudbud gennemført i 2022 og omfatter revision af regnskabsårene 2022–2025 med option for regnskabsårene 2026 og 2027. Revisionsaftalen er knyttet til regnskabsårene og løber derfor ind i de efterfølgende kalenderår, hvor revisionsarbejdet afsluttes. Det følger af vedtægternes §23, stk. 1, nr. 12, jf. §32, stk. 1, at bestyrelsen træffer beslutning om valg af sagkyndig revision.

På bestyrelsesmødet 13. december 2025 blev det besluttet at udnytte optionsmuligheden vedrørende revision af regnskabsåret 2026. Den nuværende aftale løber som følge heraf frem til 30. juni 2027. Der resterer herefter beslutning om enten udnyttelse af den sidste option vedrørende regnskabsåret 2027 som følge heraf løber frem til 30. juni 2028, eller gennemførelse af nyt revisionsudbud i 2. halvår 2026 med virkning fra 1. juli 2027. Såfremt den sidste option udnyttes, vil et eventuelt nyt revisionsudbud i stedet skulle gennemføres i 2027. Det bemærkes, at Lokaltog A/S sædvanligvis har samme revisor som Movia, og det således er den samlede opgave, der udbydes. Lokaltogs daglige ledelse er orienteret om, at sagen forelægges til beslutning i Movias bestyrelse nu.

Den nuværende kontrakt er i sin afsluttende fase, og et rettidigt planlagt udbud vurderes at skabe de bedste forudsætninger for stabil drift, kontinuitet i revisionsbetjeningen og en hensigtsmæssig implementeringsproces ved et eventuelt revisorskifte. Indstillingen skal endvidere ses i sammenhæng med, at et eventuelt revisorskifte mest hensigtsmæssigt gennemføres i første halvdel af bestyrelsens valgperiode, hvor der vurderes at være de bedste forudsætninger for at påbegynde samarbejde mellem bestyrelse og en evt. ny revisor.

En gennemførelse af udbuddet inden udløbet af den sidste optionsperiode giver samtidig et administrativt og politisk handlerum, så Movia fortsat vil kunne anvende den resterende option, hvis udbudsprocessen eller implementeringen, mod forventning, måtte tilsige det.

Det indstilles, at der gennemføres udbud i efteråret 2026 med virkning fra 1. juli 2027.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

Kommunikation:

Lokaltog A/S og nuværende revisor orienteres om beslutningen. Der kommunikeres ikke eksternt.

Godkendelse af Plustur uden egenbetaling i Jystrup i Ringsted Kommune

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender, at der som en forsøgsordning i sommerferien 2026 tilbydes Plustur uden egenbetaling for rejser til og fra Jystrup i Ringsted Kommune i forbindelse med, at byen ikke kan busbetjenes med linje 240R grundet gravearbejde.

Sagsfremstilling:

Ringsted Forsyning skal i to omgange, henholdsvis skolesommerferien i år og syv måneder i 2027, grave i den midtsjællandske landsby Jystrup. Det betyder, at linje 240R (Roskilde-Ringsted) ikke kan betjene Jystrup og bliver på hovedvej 14. I den forbindelse har Movias administration i et samarbejde med Ringsted Kommune udarbejdet et forslag til en løsning, hvor det bliver muligt at bestille en Plustur til og fra et skifte-sted på hovedvejen uden egenbetaling, så kunderne kan komme mellem linje 240R og Jystrup (og videre til/fra Roskilde eller Ringsted). Løsningen skal træde i kraft fra køreplansskiftet den 28. juni.

Det er et ønske fra Ringsted Kommune, at løsningen udformes, så der fra og til Jystrup kan bestilles en Plustur via Rejseplanen uden egenbetaling til et specifikt stoppested på hovedvejen.

Løsningen minder om den ordning der er i Gladsaxe Kommune, hvor man som borger kan køre gratis med Flextur mellem adresser i kommunen og Kulturhuset Telefonfabrikken. Den løsning blev godkendt af Movias bestyrelse i 2017. Nu afprøves efter samme koncept en betalingsfri løsning med Plustur i Ringsted.

I skolesommerferien er der ca. 50 rejser til/fra Jystrup på hverdage og ca. 30 i weekenden på linje 240R. Forventningen er et frafald af kunder, der vil finde alternativer på egen hånd, grundet gene ved skift samt den 2-timers bestillingsfrist som gælder for Plustur.

Tiltaget evalueres når de seks uger er færdige og evalueringen skal ligge til grund for en beslutning om, hvorvidt løsningen med Plustur uden egenbetaling også skal tilbydes i 2027.

Økonomi:

Udgiften til at tilbyde gratis Plustur vil blive afholdt af Ringsted Kommune.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation. Det er aftalt, at Ringsted Kommune og Ringsted Forsyning vil stå for kommunikation af den ændrede betjening i forbindelse med gravearbejde, hvor den alternative løsning og tilbuddet til borgerne om Plustur vil fremgå. Movia vil via de normale trafikinformationskanaler informere alle kunder om den ændrede betjening på linje 240R.

Orientering om status på lokalbaneområdet

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen om status på lokalbaneområdet til efterretning.

Sagsfremstilling:

Orienteringen om halvårsstatus på lokalbaneområdet gennemgår driftsforhold af væsentlig karakter, og giver status på væsentlige ændringer på større projekter. Der arbejdes fortsat med driftsudvidelser, særligt med fokus på implementering. Der arbejdes med omstilling af lokalbanetrafikken til batteritog og etablering af tilhørende ladeinfrastruktur. Overordnet følger projekterne de fastlagte tidsplaner. I bilaget gives en mere detaljeret status samt en status på udviklingen i passagertal, rettidighed, pålidelighed og kundetilfredshed.

Betjente billetsalg

Regionsrådet i Region Hovedstaden har i maj 2026 besluttet at nedlægge Lokaltogs fem betjente billetsalg. Med regionsrådets beslutning vil der i den kommende Region Østdanmark være et ensartet serviceniveau. Regionen opnår derudover en årlig besparelse på ca. 1,4 mio. kr. Movia har frem mod Regionsrådets beslutning foretaget en screening af alternative salgssteder som f.eks. kiosker eller supermarkeder, som ligger i umiddelbar nærhed til de fem berørte stationer. Tre nye salgssteder har bekræftet, at de er interesserede i et samarbejde og processen med at indgå aftaler er i gang. Der arbejdes med en løsning i Fredensborg. Kun på Nærumbanen forventes det ikke at lykkes at finde et alternativt fysisk salgssted. Målsætningen er, at de nye betjente salgssteder er i drift fra 1. juli eller snarest herefter, så kunderne bliver berørt mindst muligt.

Infrastruktur

Udmøntning af Infrastrukturanalysen

I Movias kontrakt med Lokaltog A/S, er det aftalt, at forretningen skal effektiviseres, samt at dette skal give besparelser på kontraktbetalingerne. Effektiviseringen forudsætter, at Lokaltog A/S får finansiering til vedligehold af infrastrukturen svarende til det behov, der er identificeret i Infrastrukturanalysen for 2026-2035 for at undgå et vedligeholdelseftefterslæb med restriktioner for driften som konsekvens. Lokaltog A/S har gennemgået og detaljeret Infrastrukturanalysen for årene 2026-2030, og der er udarbejdet en plan for regionernes økonomi for årene 2026-2030. Samlet er der i perioden 2026-2030 behov for ca. 2,4 mia. kr. til vedligeholdelse og fornyelse af lokalbanerne i Region Østdanmark.

Lukning af overkørsler i Gribskov

I forbindelse med etablering af en ny naturpark i Gribskov, hvor der bl.a. skal udsættes elge, har Naturstyrelsen nedlagt fem usikrede jernbaneoverkørsler for skovstier mellem syd for Kagerup Station og syd for

Mårum Station. Der vil fortsat være skovstier til krydsning af banen. Som følge af nedlæggelsen af de 5 usikrede jernbaneoverkørsler undgås tyfonering ved disse overkørsler.

Ladeinfrastruktur til batteritog på Nykøbing Sjælland Station

Energinet, der driver det overordnede elnet i Danmark, meddelte 2. marts 2026, at de midlertidigt stoppede nye nettilslutningsaftaler. Det betød at Cerius, der leverer strøm i bl.a. Nordvestsjælland, satte Lokaltog A/S ansøgning om strømtilslutningen til ladeinfrastrukturen på Nykøbing Sjælland Station i bero i minimum 3 måneder. Lokaltog A/S har derfor sat ladeinfrastrukturprojektet på Nykøbing Sjælland Station i bero indtil der er mere vished om mulighederne for at få leveret strøm.

Driftsudvidelser

Øget weekenddrift i Nordsjælland

Region Hovedstaden indførte i sommeren 2025 halvtimesdrift i weekenden. I første kvartal har der været ca. 17 pct. flere passagerer i weekenden. Dette på trods af, at der i samme periode har været et fald i hverdagspassagertallet på ca. 6,8 pct. Korrigeres for faldet på banerne, er weekenddriften øget med ca. 25 pct. svarende til ca. 50.000 flere weekendpassagerer i første kvartal.

Ny køreplan på Østbanen

Efter afslutningen af renoveringen af Østbanen har der siden december 2024 kørt flere tog på strækningen Hårlev-Køge, og hastigheden på banen er øget. Det har betydet, at der efter et år med ny køreplan er kommet ca. 237.000 nye rejsende – ca. 150.000 af disse rejsende kan henføres til den nye køreplan, mens resten skyldes afslutningen af sporarbejdet. Erfaringerne viser, at det typisk tager 3 år at nå op på de forventede passagerer efter en ny forbedret køreplan, og de mange nye rejsende er lidt flere end forventet første år.

Øget weekend og aftenbetjening på Østbanen

I køreplanen for 2025 har det ikke været muligt at implementere den ønskede betjening af Østbanen fuldt ud. I dagtimerne på hverdagene kører der tog til/fra Roskilde hver halve time, men i weekenderne og om aftenen kører togene kun hver time. Den bestilte halvtimesdrift til Roskilde i weekender og aftener idriftsættes fra december 2026.

Natbetjening i Region Sjælland

Region Sjælland har med trafikbestilling 2026 besluttet at etablere natbetjening en gang i timen natten efter fredag og lørdag på Østbanen fra december 2027 og på Odsherredsbanen fra juni 2029. Region Sjælland ville gerne starte natbetjeningen tidligere, men det har ikke været muligt tidligere på grund af lokomotivførerkapaciteten i Lokaltog. Derfor vil Region Sjælland starte natbetjeningen med natbusser fra juni 2026. Natbetjeningen er et 2-årigt forsøg. Natbetjeningen med tog samfinansieres med de relevante kommuner.

Forlængelse af Tølløsebanen til Holbæk

Region Sjælland har besluttet, at Tølløsebanens drift forlænges til Holbæk. Det vil betyde bedre sammenhæng i Region Sjælland, hvor blandt andet mange studerende fra stationerne langs Tølløsebanen skal til Holbæk, og samtidig reduceres behovet for investeringer i ladeinfrastruktur til de nye batteritog og fornyelse af Lokaltog A/S sporanlæg på Tølløse station. Den bestilte driftsudvidelse var forudsat til at starte ved køreplansskiftet december 2027, men på grund af forsinkelse i ibrugtagning af Banedanmarks nye signalsystem på strækningen mellem Tølløse og Holbæk og mangel på tog, er forlængelsen udskudt til Lokaltogs nye batteritog kan indsættes i driften forventeligt december 2028.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der er ingen særsilt kommunikation knyttet til sagen.

Bilag:

1. Nøgletal på lokalbaneområdet april 2026

Dokumentnummer
2037129

Bestyrelsen

Mødedato:
23. juni 2026

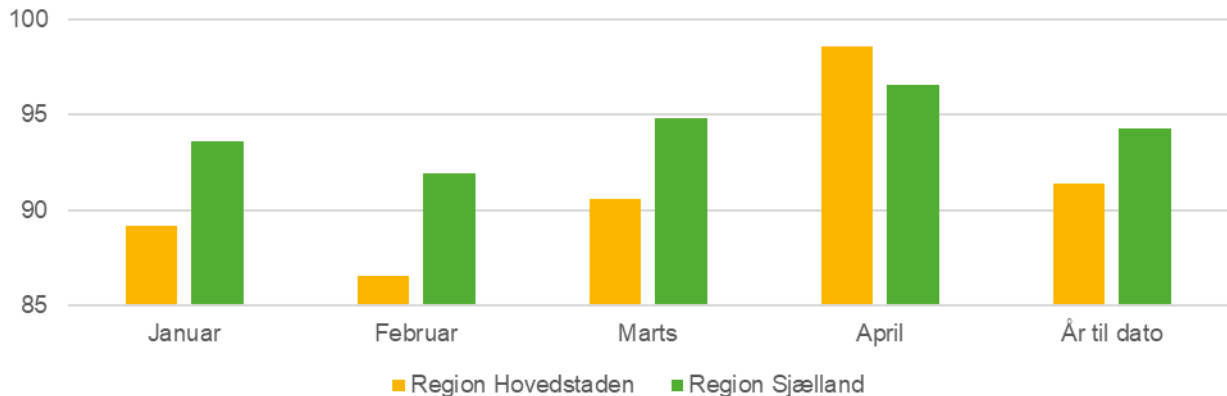
Bilag: Nøgletal på lokalbaneområdet april 2026

Passagerer og drift

Passagertal, udvikling

Passagertallene for lokalbanerne ligger samlet set under budget for årets første fire måneder. Faldet følger den vigende tendens for de sidste måneder af 2025, men skyldes også vintervejret de første måneder af året. De første måneder er det kun Hornbækbanen, Nærumbanen og Østbanen, der har klaret sig bedre end budgetteret.

Figur 1: Passagertal i lokalbaner januar – april 2026 (indeks 100 = Budget 2026)



Pålidelighed og rettidighed

Pålideligheden (andelen af ikke-aflyste tog) er i januar – april 2026 gennemsnitligt på 97,9 pct. for alle baner, jf. tabel 1. Som det fremgår, er pålideligheden i Region Hovedstaden lavest på Lille Nord (96,7 pct.) på grund af Banedanmarks sporskifteproblemer på Helsingør Station, hvorfor Lille Nord har været delaflyst mellem Snekersten Station og Helsingør Station. I Region Sjælland er pålideligheden lavest på Odsheredsbanen (96,8 pct.), hvilket skyldes vintervejr og mange fejl på togenes døre og trin.

I kontrakterne stilles krav om en gennemsnitlig rettidighed på 93 pct. Den gennemsnitlige rettidighed for lokalbanerne er i januar – april 2026, er 92,9 pct. for alle baner. I Tabel 1 ses den gennemsnitlige rettidighed for hver banestrækning. Kravet om rettidighed er bonus-/bodsbelagt og opgøres for hver enkelt bane. Retti-

digheden er i 2026 indtil videre bedst på Nærumbanen med 96,9 pct. og i Region Hovedstaden er Gribskovbanen med 88,0 pct. den bane med dårligst rettidighed, mens det i Region Sjælland er Tølløsebanen der med 89,5 pct. har den dårligste rettidighed. Den gennemsnitlige rettidighed er 92,5 pct. for Region Hovedstaden og 93,1 pct. for Region Sjælland. Lokaltog A/S har oplyst, at den primære årsag til Gribskovbanens dårlige rettidighed fortsat er et særligt stort omfang af uddannelseskørsel for nyansatte lokomotivførerelever i forbindelse med den store driftsudvidelse i Region Hovedstaden. Derudover har der været en del fejl på overkørsler og signaler, der har vist rødt selvom banen har været fri. Lokaltog har endvidere oplyst, at Tølløsebanen har været ekstra hårdt ramt af vintervejret med mange fejl på togene, og da tøjvejret satte ind, skete der et dæmningsskred, der i en længere periode krævede nedsat hastighed.

Tabel 1: Lokaltogs pålidelighed og rettidighed, januar til april 2026

Banestrækning	Gennemsnitlig pålidelighed januar - april 2026	Gennemsnitlig rettidighed januar - april 2026
Frederiksværkbanen	97,6 pct.	94,6 pct.
Gribskovbanen	97,7 pct.	88,0 pct.
Hornbækbanen	98,1 pct.	92,5 pct.
Lille Nord	96,7 pct.	94,9 pct.
Nærumbanen	98,1 pct.	96,9 pct.
Østbanen	98,3 pct.	94,4 pct.
Lollandsbanen	99,7 pct.	94,1 pct.
Odsherredsbanen	96,8 pct.	92,8 pct.
Tølløsebanen	97,0 pct.	89,5 pct.

Kundetilfredshed, udvikling

Kundetilfredshed måles på en skala fra 1 til 5. 1 er meget utilfreds, mens 5 er meget tilfreds. Den gennemsnitlige kundetilfredshed fra januar til og med april 2026 var på 4,08 for Lokaltog A/S som helhed. Kundetilfredsheden på de enkelte baner ses i tabel 2 nedenfor. Det generelle niveau svarer til det, som Lokaltog A/S har præsteret gennem en længere årrække. Kravet i kontrakten er på 3 ud af 5. Der er derfor i perioden udbetalt bonus for præsteret kundetilfredshed vedr. begge kontrakter. Den gennemsnitlige kundetilfredshed er 4,08 for Region Hovedstaden og 4,09 for Region Sjælland.

Tabel 2: Lokaltogs kundetilfredshed, januar til marts 2026

Januar-marts 2026	
Frederiksværkbanen	4,16
Gribskovbanen	4,06
Hornbækbanen	3,96
Lille Nord	4,11
Nærumbanen	4,09
Østbanen	4,13
Lollandsbanen	4,17
Odsherredsbanen	4,04
Tølløsebanen	4,03

Dokumentnummer
2224592

Bestyrelsen

Mødedato
23. juni 2026

Orientering om Databeskyttelsesrådgiverens rapport for 2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen om databeskyttelsesrådgiverens rapport for 2025 til efterretning.

Sagsfremstilling:

Movias eksterne databeskyttelsesrådgiver (DPO) gennemfører hvert år en auditering. Bestyrelsen orienteres herom som led i det løbende tilsyn med efterlevelsen af databeskyttelsesreglerne og Movias interne politikker og procedurer for behandling af personoplysninger. Orienteringen sammenfatter de væsentligste observationer og anbefalinger til den videre prioritering i Movia.

DPO'en afgav sin auditeringsrapport om 2025 i april 2026. Rapporten har omfattet tre temaer:

- 1: Opfølgning på DPO-rapporten om 2024
- 2: Håndtering af oplysningspligten over for de registrerede
- 3: Sletning af personoplysninger

DPO'en har gennemgået hvert af de ovennævnte temaer på grundlag af Movias besvarelse af anmodning om dokumenter, stikprøvekontroller og spørgsmål udarbejdet af DPO'en. Movia arbejder målrettet og bredt med databeskyttelse på tværs af hele organisationen. Opgaven er forankret som en fast del af den daglige drift i Ledelsesstaben og i IT samt i de enkelte dele af forretningen. Da arbejdet skal løftes inden for budgettet og af medarbejderne sammen med andre vigtige opgaver, udgør det en mærkbar og ressourcekrævende indsats i alle led. DPO'ens tilsyn understøtter dette arbejde som en integreret del af Movias kontinuerlige forbedringsproces. Rapporten anvendes som styringsgrundlag for ledelsens fremadrettede prioritering af indsatsen.

Overordnet vurderer DPO'en, at Movia har indført en lang række relevante tiltag, og at complianceniveauet på de udvalgte områder er tilstrækkeligt og veldokumenteret. Den væsentligste opgave er fortsat fuld implementering, ensartethed og dokumenteret dækning på tværs af organisationen. Med yderligere tiltag kan dette adresseres, så den praktiske efterlevelse kan sikres og dokumenteres fuldt ud. DPO'en opgør complianceniveauet med røde, gule og grønne trafiklys.

- Rød: Complianceniveauet strider mod databeskyttelsesreglerne, Datatilsynets retningslinjer og relevant særlovgivning. Manglende efterlevelse kan medføre bøder, sigtelser, retssager, kritik, påbud, forbud og/eller omtale på Datatilsynets hjemmeside.
- Gul: Complianceniveauet er i strid med databeskyttelsesreglerne, Datatilsynets retningslinjer og/eller

anden relevant særlovgivning. Manglende efterlevelse kan medføre kritik, påbud, forbud, advarsler og/eller offentliggørelse på Datatilsynets hjemmeside. Risikoen for bøder er lav, men kan ikke udelukkes.

- Grøn: Complianceniiveauet overholder databeskyttelsesregler samt retningslinjer og anbefalinger fra Datatilsynet og andre relevante myndigheder. Grøn kan dog også indikere, at der fortsat er forbedringsmuligheder af hensyn til Movias retsstilling.

I årets rapport er der 0 røde, 4 gule og 10 grønne observationer.

Ad tema 1. DPO'ens rapport for 2024 satte fokus på Movias arbejde med risikovurderinger. DPO'en konstaterer, at Movia har fulgt op på 2024-rapporten og sat den nødvendige indsats i gang på risikovurderingsområdet. Arbejdet er i fremdrift, men er endnu ikke afsluttet. DPO'en anbefaler derfor at færdiggøre risikovurderingerne efter en klar prioritering og forankre roller og processer i den daglige drift. Som opfølgning på DPO-audit 2024 har direktionen nedsat en projektgruppe, der udvikler og implementerer en ny model for risikovurderinger for at sikre compliance. Ledelsen understøtter, at risikovurderingerne færdiggøres efter en klar prioritering, og at roller og processer forankres klart i den daglige drift.

Ad tema 2. DPO'en har fokus på Movias opfyldelse af oplysningspligten, og konkluderer, at Movia opfylder kravene via privatlivspolitikker for blandt andet Nærbus og Flexhandicap. DPO'en anbefaler at Movia ensretter indholdet og indfører tydelig versionsstyring. DPO'ens konklusion er taget til efterretning og Movia vil gennemføre en ensretning af indholdet og etablere tydelig versionsstyring for at sikre konsistens og sporbarhed.

Ad tema 3. DPO'en konstaterer at Movia på sletningsområdet har indført politikker, vejledninger og område-specifikke sletteoversigter, og arbejdet understøttes af både automatiske og manuelle processer med tilhørende kontroller og dokumentation. Der er dog enkelte udeståender, og DPO'en anbefaler at Movia færdiggør de resterende sletteoversigter samt styrker sammenhængen mellem sletteoversigter, overblik over persondata og databehandleraftaler med leverandører. Ledelsen tager DPO'ens anbefaling til efterretning. Movia færdiggør de udestående sletteoversigter med en fastsat intern deadline. Fremdrift samt opfølgning registreres i compliance-systemet. Opgaven er tidskrævende og forudsætter prioriterede ressourcer.

DPO'ens konklusioner for 2025 samt forslag til forbedringspunkter fremgår af det vedlagte bilag. DPO'en er orienteret om denne sag til bestyrelsen.

Økonomi:

Indsatsen håndteres inden for budgettet.

Åbent/lukket punkt:

Åbent, idet sagens bilag dog er lukket af hensyn til Movias interne processer og fortrolighed om arbejdet med GDPR og informationssikkerhed.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

- Resume af databeskyttelsesrådgivernes rapport 2025 – konklusioner og anbefalinger LUKKET BILAG.

Orientering om nedlukning af det gamle Rejsekort

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Alle kunde- og produkttyper til Nyt Rejsekort er nu lanceret, og det gamle rejsekort med de blå punkter forventes nedlukket planmæssigt i Østdanmark med sidste rejsedag 29. juni.

21. maj åbnede salgsstederne for salg af anonyme basiskort, og der er primo juni bestilt 164.000 Basiskort på landsplan, og der er gennemført mere end 550.000 rejser på anonyme og personlige Basiskort på landsplan. Nyt salgssted i Kalundborg åbnede 1. juni, og hele Movias område er dermed godt dækket af salgssteder. I forbindelse med lukningen af Lokaltogs salgssteder 1. juli er Movia er i gang med at afsøge området for et nyt salgssted i Fredensborg.

25. juni planlægges første version af Pendler-Kombi lanceret i både Rejsekort-appen og på Basiskort. Udestående funktionalitet lanceres forventeligt i 3. kvartal, men kunderne kan rejse med produktet og bliver afregnet med de tilhørende rabatter. Fra juli etableres den nye kontantsalgsløsning i busserne.

Øvrige lanceringer: Skolekort er åbnet for bestilling 4. maj, værgeløsning er åbnet 20. maj og Erhvervskunders nye kort udsendt 22.-26. maj. Alle nye lanceringer er forløbet planmæssigt.

Nedlukningen af det gamle Rejsekort i busser og lokale tog i Vestdanmark er gennemført med sidste rejsedag 28. maj. Erfaringerne fra denne nedlukning er, at mange kunder venter til sidste øjeblik med at anskaffe sig Basiskort som erstatning for det gamle Rejsekort. Dette gav lang ventetid i de betjente salgssteder. På Sjælland er der langt flere salgssteder, så der forventes ikke tilsvarende kødannelser ved salgsstederne i Movias område. Der må dog i lighed med Vestdanmark forventes, at der vil være stor medieinteresse om f.eks. køer ved salgssteder mv. Håndteringen af presse og svar på disse sager varetages i udgangspunkt af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Pressemeddelelsen om differentieret nedlukning blev bragt neutralt af de store landsdækkende medier, mens Politiken, Ingeniøren og Kristeligt Dagblad fokuserede på manglende løsning til ikke-digitale kunder. Særligt Ældre Sagens kritik og forslag om gratis kollektiv transport til den målgruppe skabte negativ omtale.

Pressemeddelelse om anonymt Basiskort blev neutralt gengivet i Ritzau og de fleste andre medier. Ingeniøren bragte en kritisk artikel om få salgssteder særligt i Jylland og på Fyn. Endelig har den seneste pressemeddelelse om lukning af Rejsekortet i Vestdanmark fået neutral pressedækning.

Nedlukningen af det gamle Rejsekort med sidste rejsedag 29. juni er godt forberedt.

I maj måned blev det gamle Rejsekort fortsat anvendt i knapt 19 pct. af rejserne i Movias område. Der udestår dermed fortsat en betydelig migrering af de sidste kortkunder til Nyt Rejsekort – enten til app eller Basiskort. Kundecentrene i Movia, DSB og Metro er godt klædt på til at hjælpe kunderne, men der må forventes pres og øgede ventetider frem til og i en kortere periode efter nedlukningen af de blå punkter. På baggrund af erfaringerne fra nedlukningen i Vestdanmark forventes ekstraopgaven i kundecentrene at være overkommelig.

Kundernes indeståender på personlige Rejsekort udbetales automatisk i løbet af juli. Kunder med anonyme Rejsekort skal selv henvende sig på salgssteder for at få udbetalt restsaldo. Det udtjente rejsekortudstyr i Movias busser og på lokaltogsperroner (de blå punkter, skærme, buscomputere mv.) afinstalleres og afleveres til genbrug hos certificeret genindvindingsvirksomhed.

Forbrugerombudsmanden udsendte 2. juni en pressemeddelelse om politianmeldelse af Rejsekort & Rejseplan A/S for overtrædelse af vildledningsforbuddet i markedsføringsloven.

Som det fremgik af orienteringen til bestyrelsen, er Movia ikke nævnt i brevet fra Forbrugerombudsmanden. Movia har for en ordens skyld gennemgået og foretaget mindre justeringer i den eksisterende kommunikation, jf. retningslinjerne fra Forbrugerombudsmanden.

Økonomi:

Indstillingen har ingen økonomiske konsekvenser

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der er ingen særskilt kommunikation tilknyttet sagen.

Orientering om billetprodukter og passagerer

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Formålet med denne orientering er at give et overblik over kommercielle aktiviteter og produktindsatser på tværs af udvalgte målgrupper, passagernes seneste evaluering af billetprodukter (Rejsekort-app og Basiskort) samt udvalgte initiativer målrettet turister og fritidsrejsende i 2026.

Movia har sammen med DSB og metroselskabet i regi af DOT i det seneste år haft fokus på forenkling af billetudbuddet med overgangen til nye Rejsekort-løsninger samt i DOT med lukningen af DOT Billetter app og SMS-billetten. De kommercielle indsatser i DOT for at øge antallet af fritidsrejser er fastholdt, i form af eventbilletter og 12-timers billetter. Pendlere er fortsat en kernemålgruppe, og udviklingen på Erhvervskort er fortsat meget positiv. Som opfølgning på Movias Mobilitetsplan 2024 arbejdes der med et strategisk fokus på at tiltrække flere turister og fritidsrejsende ved at gøre kollektiv transport til et attraktivt, tilgængeligt og bæredygtigt valg i forbindelse med oplevelser, kultur og events.

Passagernes evaluering af Rejsekort-app og Basiskort

Rejsekort-app er primo juni downloadet 3,2 mio. gange og der er bestilt 164.000 Basiskort. I maj kom den første brugerundersøgelse fra Rejsekort & Rejseplan A/S, der omhandler kundetilfredsheden med Rejsekort-appen og Basiskort. Kendskabet til Rejsekort-appen er fortsat stigende og nu helt oppe på 96 pct. blandt dem, der rejser med kollektiv transport mindst en gang årligt. Kunderne ser fortsat rigtig mange fordele ved Rejsekort-appen såsom fleksibilitet og automatisering af check ud. Målgruppen har dog også bekymringer i relation til hvad man skal gøre, hvis appen ikke virker, ikke har dækning/internet eller hvis telefonen løber tør for strøm.

Halvdelen, der har prøvet at bruge Basiskortet er alt i alt tilfreds med produktet og hver fjerde oplever, at Basiskortet gør det lettere at rejse med kollektiv transport. Mere end halvdelen af de nuværende Basiskort-kunder forventer udelukkende at bruge Basiskort, når det fysiske Rejsekort lukker og resten forventer at bruge Basiskortet som back-up til app eller både at bruge app og kort afhængigt af rejsesituationen.

Kommercielle aktiviteter og produktindsatser i DOT

Eventbillet

DOT samarbejder med udvalgte eventarrangører om fælles kommunikation/markedsføring om salg af

Eventbillet. Billetten giver adgang til billig transport til/fra eventet med bus, tog, letbane og metro og købes via Rejsebillet app.

I DOT har en ekstraordinær indsats for at styrke kendskab til og fremme afsætningen af Eventbilletten båret frugt. Indsatsen fokuserer proaktivt på at etablere nye og relevante samarbejder med eventarrangører samt at udbrede kendskabet iblandt deltagere og publikum. Det resulterede i en rekordstor vækst fra 82.500 stk. solgte i 2024 (3,7 mio. kr.) til 201.000 stk. solgte i 2025 (8,1 mio. kr.). Salget af Eventbilletter vurderes også at skabe nye indtægter og nye kunder over tid, drevet af de i alt 30 pct. nye rejsende.

DOT fastholder en fokuseret salgsindsats af Eventbillet i 2026. Movia arbejder for, at DOT får udvidet Eventbillet til at gælde på hele Sjælland og øerne fra 2027. Eventbillet fås i to forskellige zonegyldighedsvarianter til 30 kr. og 60 kr. og konceptet vil være ens på hele Sjælland og øerne. Udvidelsen afventer en delig godkendelse og vil i første omgang etableres som et 2-årigt pilotforsøg i forhold til udvalgte events uden for Hovedstadsområdet.

12-timers billet

DOT har det seneste år udbudt 12-timers billetten i to kampagneperioder i den nye Rejsebillet-app. I kampagnen i efterårsferien 2025 viste 12-timers billetten god relevans med et samlet salg på 22.500 stk. Vinterkampagnen i 2025/2026 levede ikke op til forventningerne med 53.000 solgte billetter ift. sidste vinters 88.000 solgte billetter. Evalueringen peger på, at der skal arbejdes på bedre synlighed i Rejsebillet-app.

Kundetilfredsheden iblandt brugerne er fortsat meget høj med 96 pct. tilfredse eller meget tilfredse. Årsagen til tilfredsheden er primært, at det er billigt, nemt og giver frihed og fleksibilitet.

Ungdomskort

Siden juni er alle nye Ungdomskort blevet leveret i Rejsebillet i stedet for DOT Billetter, og der er nu 80.000 aktive Ungdomskort i Rejsebillet. Der opleves helt overordnet en fin udvikling på 4,6 pct. fra 2024 til 2025 på Ungdomskort og der er en italesat vækstambition i DOT i 2026. Væksten ses primært i Hovedstadsområdet, mens der er observeret et mindre fald i Ungdomskort kunder i Syd og Vest. Movia følger op på udviklingen i 2. halvår af 2026 efter studiestart, og vil efterfølgende vurdere mulige indsatser, hvis det er en fortsat tendens. Dette skal ses i sammenhæng med et fokus i regi af TID på udviklingen i unges brug af kollektiv transport på tværs af landet. Den positive udvikling i brugen af Erhvervskort fortsætter.

DOTs flerårige målrettede indsats mod virksomheder og deres medarbejdere har i år betydet en yderligere vækst i salget af pendlerproduktet Erhvervskort. Salget af Erhvervskort er steget med 15 pct. i forhold til 2024, med en samlet omsætning for året på 202 mio. kr. i 2025, fordelt på mere end 200 virksomhedsaftaler i DOT-området og dertil en rekordhøj kundetilfredshed.

Pendlerne er fortsat en kernemålgruppe, og salget af de øvrige pendlerprodukter har i 2025 fastholdt niveauet fra 2024 på trods af skiftet fra DOT Billetter til Rejsebillet og det øgede salg af Erhvervskort.

Flere muligheder med Travel Pass

Til arrangører af større kongresser tilbyder DOT et Travel Pass, der giver den enkelte kongresdeltager nem og billig transport under kongressen. Travel Pass leveres som print selv-billet, der sælges via kongressens egen hjemmeside. Billetten dækker transport til og fra lufthavnen og alle zoner i hele Hovedstadsområdet (zone 1-99).

Som noget nyt i 2026 udvælges 4-5 mindre kongresser (500-1000 deltagere), hvor arrangøren ønsker at betale for transport til alle deltagere. Formålet er at teste om der er et økonomisk bæredygtigt grundlag for

at åbne op for mindre kongresser på fast basis fra 2027.

Billetter og information målrettet turister

City Pass er DOTs primære turistrettede billetprodukt, som dækker København og Hovedstadsområdet, Syd- og Vestsjælland i produktvarianterne Small, Large, X-Large, Vest og Syd. Salg af billetter til turister udgør en begrænset andel af DOTs samlede billetindtægter, og erfaringen er, at mange turister og fritidsrejsende bruger de almindelige billetprodukter såsom enkeltbilletter og nu også med fordel Rejsekort-app.

For at understøtte turister i at navigere i kollektiv transport er der gennemført en række tiltag, f.eks. en informationsfolder i DOT-samarbejdet med information om billetkøb og rejseplanlægning, som distribueres bredt via hoteller, campingpladser og turistinformationer. Derudover findes den engelsk- og tysksprogede hjemmeside publictransport.dk med ruteplanlægger og information om billetter målrettet turister.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der er ingen særskilt kommunikation tilknyttet sagen.