

Dokumentnummer
2110126

Bestyrelsen

Mødedato: 10. marts
2026

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Meddelelser fra formanden
3. Meddelelser fra direktionen

Godkendelser

4. Godkendelse af anvendt regnskabspraksis
5. Afgivelse af årsrapport 2025 til revision
6. Godkendelse af revisionsprotokollat til årsrapport 2025 **LUKKET**
Sagen er lukket, fordi den vedrører revisionsprotokollatet til Movias årsrapport 2025 og behandles lukket af hensyn til muligheden for at behandle sagen i fortrolighed på lukket dagsorden.
7. Godkendelse af Movias årsrapport 2025
8. Godkendelse af sigtepunkter for arbejde med strategi for Movia i perioden 2026 og frem **LUKKET**
Sagen er lukket, da den indeholder konkrete strategiske og forretningsmæssige overvejelser vedr. Movias fremtidige dispositioner.
9. Godkendelse af mulighed for tilvalg af elbusser med oprindelse i EU **LUKKET**
Sagen er lukket, da den vedrører Movias strategiske beslutninger i forbindelse med udbud af busdriften.

10.DOBBELTLUKKET PUNKT

11. Godkendelse af mandat til indsatser i forlængelse af anbefalingerne fra ekspertudvalget for mobilitet i hele Danmark **LUKKET**
Sagen er lukket, da den fastlægger formandskabets og administrationens mandat i forventede forhandlinger om opfølgning på ekspertudvalgets forslag.
12. Godkendelse af opdatering af forretningsorden
13. Godkendelse af opdatering af Movias ligestillingspolitik
14. Godkendelse af mødekalender for bestyrelsesmøder og repræsentantskabsmøder 2026 - 2029
15. Godkendelse af bestyrelsens årshjul 2026
16. Godkendelse af dagsorden for repræsentantskabsmøde 17. marts

Orienteringer

17. Orientering om anvendelse af Rejsekort-app og Basiskort i fleksibel mobilitet
Bilag 1 er lukket grundet forretningsmæssige forhold mellem Rejsekort & Rejseplan A/S og selskabets leverandører.
18. Orientering om ny digital trafikinformation
19. Orientering om undersøgelser af kundetilfredshed i kollektiv transport 2025
Bilag 1 er lukket indtil den landsdækkende analyse offentliggøres.
20. Orientering om Flextrafik
21. Orientering om Nærbus
22. Evt.

Der tages portrætfotos til brug for hjemmeside mv. på dagen.

Dokumentnummer
2184732

Bestyrelsen

Mødedato: 10. marts
2026

Godkendelse af anvendt regnskabspraksis

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender

- anvendt regnskabspraksis som vedlagt i bilag 1

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkender hvert år i december anvendt regnskabspraksis forud for aflæggelse af årsregnskab. 12. december 2025 godkendte bestyrelsen anvendt regnskabspraksis for årsregnskab 2025. Administrationen er i forbindelse med udarbejdelsen af regnskabet blevet opmærksom på, at der i anvendt regnskabspraksis er behov for at beskrive den regnskabsmæssige håndtering af lånefinansiering af udgifter til Nyt Rejsekort, så Movias besluttede plan om at udskyde kommuners og regioners betaling af udgifter til Nyt Rejsekort til 2028 kan realiseres.

Bestyrelsen besluttede i maj 2025 i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til budget 2026, at besparelser på rejsekortudgifter indarbejdes med en besparelse på 78 mio. kr. i 2029 i forhold til udgangspunktet i 2024, jf. opdatering af Movias økonomiske politik. Udgifterne til rejsekort forventes i 2025, 2026 og 2027 at være højere end udgangspunktet i 2024. I 2028 forventes det, at udgifterne til rejsekort vil falde markant, så det er muligt i 2028 at afholde de ekstraordinære udgifter fra 2025-2027 uden en samlet stigning i udgifterne. En forudsætning for dette er, at det regnskabsmæssigt kan håndteres, at de øgede udgifter i 2025, 2026 og 2027 lånefinansieres og først udgiftsføres, når lånene tilbagebetales i 2028. Administrationen har været i dialog med revisor herom og på den baggrund foreslås det konkret håndteret ved to principielle rettelser i anvendt regnskabspraksis:

- driftens tilskudsbehov beregnes som driftens finansieringsbehov reguleret med lånefinansiering af ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort
- udgifter som finansieres af lån, reducerer udgiften som skal finansieres af kommuner og regioner med det optagne lån. Afdrag på lån tillægges den udgift, som skal finansieres af kommuner og regioner.

De foreslåede ændringer i regnskabspraksis er godkendt af revisor.

Ændringerne i regnskabspraksis er vist i bilag 1 med ændringsmarkering.

Bilag:

1. Forslag til anvendt regnskabspraksis med ændringsmarkering

Bilag 1. Anvendt regnskabspraksis

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

I 2025 er regnskabspraksis ændret således:

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

Der er desuden foretaget mindre redaktionelle rettelser.

Årsrapporten er aflagt i kr.

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

Udgiftsbaseret regnskabsopgørelse

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

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

Resultat efter lånefinansiering afspejler herefter periodens samlede regnskabsmæssige resultat.

Regnskabsopgørelsen er opstillet efter en udgiftsbaseret regnskabsmodel, hvor resultatdannelsen følger nedenstående opstilling: Årsregnskabet er grundlæggende opbygget således:

+ Driftens ~~tilskud~~finansieringsbehov

- Tilskud faktureret

+/- Efterregulering

= Resultat før lånefinansiering

+/- Lånefinansiering af Nyt Rejsekort

= Resultat efter lånefinansiering 0

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

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

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

Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.

Indregning af indtægter og udgifter

Indtægterne ved bus- og togtransport opgøres primært som Movias andel af det samlede transportarbejde på tværs af bus, tog, metro og letbane multipliceret med den samlede billetomsætning for DSB, Metroselskabet, Movia og Hovedstadens Letbane. Indtægtsfordelingen foretages årligt og baseres på en række kildedata afhængig af geografi, f.eks. omsætningen af rejsehjemmel, brugsdata for rejsekort-systemer, takstblad for rejsehjemmel, prisindeks, fremskrivning m.m. Indtægtsfordeling for rejser internt i hovedstadsområdet er reguleret i en bekendtgørelse, mens indtægtsfordeling for rejser uden for eller til/fra hovedstadsområdet er aftalebaseret.

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

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

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

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

indenfor hovedstadsområdet omfordes i henhold til bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

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

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

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

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

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

Efterregulering af den modtagne forbrugsbetaling og a conto tilskud indregnes i [resultatopgørelsen-regnskabsopgørelsen](#) i det regnskabsår, den vedrører.

Modtagne tilskud fra regionerne til anlægstilskud til lokalbaner og Movias anlægstilskud til lokalbaner indregnes og vises på hver sin linje i [resultatopgørelsen-regnskabsopgørelsen](#).

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

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

Aktiver

Anlægsaktiver

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

Anskaffelser og afskrivninger reguleres med modpost på egenkapitalen i overensstemmelse med regnskabsbekendtgørelsen for kommunale fællesskaber.

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

Finansielt leasede aktiver

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

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

Immaterielle anlægsaktiver

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

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

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

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

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

Patenter værdiansættes ikke.

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

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

Grunde og bygninger

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

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

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

Materielle anlægsaktiver

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anlæg under udførelse

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

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

Anlæg under udførelse afskrives ikke.

Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele, samt ansvarlig lånekapital)

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

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

Grunde og bygninger til videresalg

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

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

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

Tilgodehavender

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

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

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

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

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter under omsætningsaktiver omfatter forudbetalinger, der vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Passiver

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser måles til den forventede økonomiske forpligtelse på balancedagen.

Andre hensatte forpligtelser

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

Pensionsforpligtelser

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

Ændringer i tjenestemandspensionsforpligtelsen indregnes direkte på egenkapitalen.

Leasinggæld

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

Finansielle instrumenter

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

Langfristet gæld

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

Kortfristet gæld

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

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

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

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

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

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

Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

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

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

Regnskabsprincipper for bus

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

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

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

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

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

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

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

Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller

kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgle, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant, foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.

Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer:

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

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

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

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

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

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

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

Regionale buslinjer, der kører i to regioner, fordeles mellem regionerne efter ovenstående

principper for fordeling af tilskud til lokale busser, der kører i mere end én kommune. Hver regions bidrag findes ved at summere det beregnede nettotilskud for de kommuner, der ligger i regionen for den aktuelle buslinje.

Regnskabsprincipper for Flextrafik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regnskabsprincipper for baneområdet

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

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

Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.

Regnskabsprincipper for fællesudgifter

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

Øvrige fællesudgifter dækkes delvis af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region og delvis af de to regioner og de deltagende kommuner og virksomheder på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal bus- og bane-køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Fællesudgifterne fordeles i tre trin:

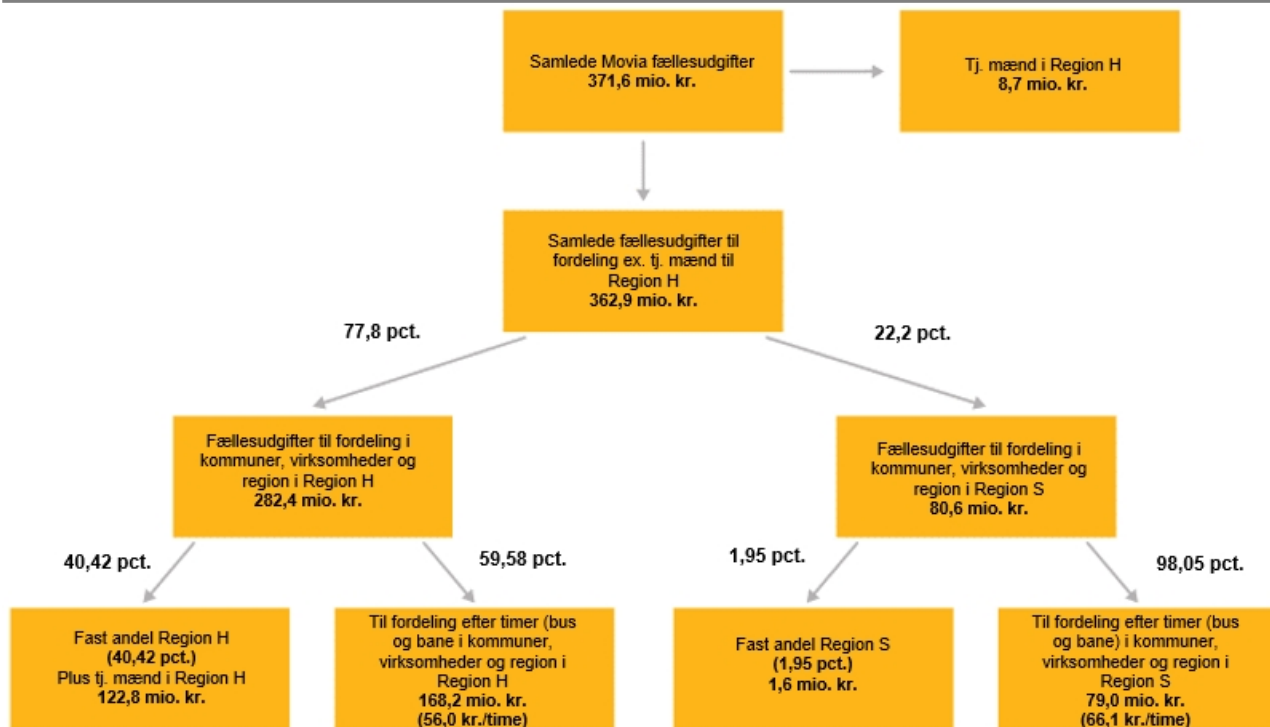
1. I første trin fordeles fællesudgifterne med 77,8 pct. til Region Hovedstaden og kommuner og virksomheder beliggende i Region Hovedstadens område, mens 22,2 pct. fordeles til Region Sjælland og kommuner og virksomheder beliggende i Region Sjællands område.
2. I andet trin fordeles 40,42 pct. af de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

Se også figur 1

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

Regnskabsprincipper for ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport
Forsyningstilskuddet fordeles på kommuner og regioner efter operatørudgifter på bus, bane og Flextrafik-ordninger.

Figur 1 - Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Dokumentnummer
2174568

Bestyrelsen

Mødedato: 10. marts
2026

Afgivelse af Årsrapport 2025 til revision

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender

- at Movias udgifter i 2025 på 18,2 mio. kr. vedr. investeringer i Nyt Rejsekort lånefinansieres, jf. Movias økonomiske politik.
- at Movias udkast til Årsrapport 2025 overdrages til Deloitte til revisionsbehandling.

Sagsfremstilling:

Udkast til Årsrapport 2025 indstilles overdraget til revisionen på bestyrelsesmødet 10. marts 2026. Den endelige årsrapport fremlægges også til bestyrelsens godkendelse, jf. dagsordenens punkt 7.

Movias økonomimodel indebærer, at Movia afholder udgifter til drift samt fællesudgifter på forretningsområderne bus, lokalbane og Flextrafik. Finansiering kommer fra passagerindtægter samt fra tilskud fra kommuner og regioner og i lille omfang virksomheder. For bus-, lokalbanedrift og fællesudgifter afregnes tilskud fra kommuner og regioner a conto månedsvis baseret på årets budget. For Flextrafik afregnes løbende på månedsbasis efter realiseret forbrug. Ved årsregnskabet opgøres forskellen mellem kommunernes og regionernes betalinger og det realiserede tilskudsbehov, hvilket betyder, at kommuner og regioner skal betale eller have refunderet forskellen.

Efter en årrække med store udsving i økonomien har 2025 ligesom 2024 været et stabilt år for Movia. I 2025 udgør Movias regnskab 3.478 mio. kr. heraf lånefinansieres 18,2 mio. kr. vedr. ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort. Tilskudsbehovet fra kommuner, regioner og virksomheder til Movia er derfor på i alt 3.460 mio. kr. Kommuner, regioner og virksomheder har i 2025 indbetalt 3.481 mio. kr. i tilskud og der vil derfor blive udbetalt 21 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2025. Heraf betales 32 mio. kr. tilbage til 34 kommuner og 1 region, mens de resterende 11 kommuner og en region skal betale 12 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2027. Hertil betales i april 2026 1 mio. kr. tilbage til virksomhederne bag de tre virksomhedsfinansierede buslinjer.

Tabel 1 Movias regnskab 2025 (1.000 kr.)

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

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

Anm.: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, Flextrafik, bane og fællesudgifter findes i **Error! Reference source not found.** i afsnit 3 Årsregnskab 2025.

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

Passagerindtægterne er 83 mio. kr. eller 3,8 pct. lavere end budgetteret. Passagerindtægterne i bustrafikken er 62 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en afvigelse på 3,3 pct. Det realiserede passagertal i 2025 er 0,7 pct. lavere end budgetteret, mens indtægten pr. passager er 2,6 pct. lavere. En af årsagerne til reduktionen i passagertallet er, at åbningen af den nye Sydhavnsmetro har ført til et større passagertab end forventet i Budget 2025. Det skyldes blandt andet, at passagertabet relateret til sydhavnsmetroen berører flere buslinjer end de direkte berørte linjer. Den væsentligste årsag til lavere indtægt pr. passager, er at en stigende andel af passagererne benytter pendlerkort i stedet for enkeltbilletter. Dertil kommer at udvidelsen af metrosystemet i København betyder flere kombinerede rejser, hvor fx Metro og Movia deles om indtægterne.

For bane er indtægterne 23 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til et fald på 9 pct. Passagerafvigelsen skyldes at en del af Region Hovedstadens bestilte udvidelse af driften i nat, aften- og weekendtimer er udskudt til 2026, og at passagergrundlaget i Budget 2025 har været vurderet for højt.

I Flextrafik er indtægterne 2 mio. kr. højere, hvilket hovedsageligt skyldes at tidligere års stigninger i passagertallet i Flexhandicap er fortsat.

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

Supportudgifterne er samlet 7,5 mio. kr. lavere end budgetteret.

Ved at fremrykke et omstillingsbidrag til Rejsekort og Rejseplan A/S fra 2027 til 2025 kan der opnås en besparelse på skattebetalingen på 2 mio. kr. Fremrykningen øger udgifterne i 2025 med 22 mio. kr., fordelt med 19 mio. kr. for bus, og 3 mio. kr. for bane. Dette har kunnet finansieres indenfor budgettet gennem en

målrettet indsats og fokus på effektivisering, som har givet ekstraordinære besparelser i 2025.

Dette er sket oven i de markante besparelser på supportudgifterne på 30 mio. kr. fra Budget 2024 til Budget 2025, herunder:

- 16 mio. kr. til nulstilling af omstillingspuljen som følge af økonomisk politik 2020-2024
- 9 mio. kr. effektivisering, jf. økonomisk politik 2020-2024
- 5 mio. kr. ny økonomisk politik 2025-2030

Den økonomiske politik 2020-2024 har sikret tilpasning af udgifterne over en årrække, til det lavere aktivitetsniveau som følge af metro til Sydhavnen og Hovedstadens Letbane. Besparelserne blev i perioden anvendt i omstillingspuljen til effektiviseringstiltag og omstilling til den lavere aktivitet.

Den økonomiske politik 2025-2029 reducerer budgettet løbende frem mod 2029, hvor der realiseres en stor besparelse som følge af Nyt Rejsekort.

Tabel 2. Besparelser økonomisk politik 2025-2029

2025	2026	2027	2028	2029	I alt årligt fra 2029
5	1	1	1	82	90

I forbindelse med den økonomiske politik skal Movia finde besparelser på 24 mio. kr. i perioden 2025-2028, der ikke budgetteres på de årlige budgetter. Af den samlede besparelse på supportudgifter på 7,5 mio. kr. i 2025 medgår 2,3 mio. kr. til at levere den samlede besparelse på 24 mio.kr. Hertil kommer besparelsen i 2026 på 2 mio.kr., som skyldes fremrykningen af omstillingsbidraget på 22 mio. kr. til Rejsekort fra 2027 til 2025. Så i alt er nu 4,3 mio. kr. af den samlede besparelse udmøntet.

Administrationen planlægger til juni bestyrelsesmødet at kunne orientere om forventet proces for at nå det samlede sparemål på 24 mio.kr. 2025-2028.

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

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

Nyt rejsekort – lånefinansieret er ekstraordinære udgifter til investeringer i Nyt Rejsekort vedr. etablering af Basiskort-systemet som lånefinansieres.

Det er tidligere besluttet at investeringer i Nyt Rejsekort delvist finansieres med lån i etableringsfasen. Lånene tilbagebetales når udgifterne til Rejsekort og Rejseplan A/S, i forlængelse af Nyt Rejsekort, reduceres. Herved fastholdes, at kommuners og regioners betalinger er stabile ifm. Nyt Rejsekort.

Lånefinansiering af investering i Nyt Rejsekort er flere gange behandlet i bestyrelsen. Senest 7. maj 2025 hvor mandatet til administrationen til at optage lån blev udvidet fra 120 til 159 mio. kr. Af sagen fremgik:

Movia lånefinansierer desuden indkøb og montering af udstyret til den ikke-digitale løsning og ønsker at lånefinansiere udgifterne til nedtagning af de blå punkter. Udgifterne hertil forventes at ligge i 2025-2026. Ved at lånefinansiere udgifterne, kan kommunernes og regionernes betaling hertil udskydes til 2028, hvor der forventes en reduktion i udgifter til rejsekortet, som kan modsvare udgiften. Dermed vil investeringen i Ba-

siskort og nedtagning og montering af rejsekortudstyr blive finansieret uden at kommuner og regioner skal betale til en midlertidig stigning i Movias udgifter. Til gengæld fastholdes kommuners og regioners betaling til Movia på eksisterende niveau i en periode efter lukningen af de blå punkter, hvor Movias udgifter ellers ville falde.

Der er med dette udgangspunkt i 2025 lånefinansieret 18,2 mio. kr. til ekstraordinære udgifter til Nyt Rejsekort vedr. etablering af Basiskort-systemet.

Likviditet

Den gennemsnitlige likvidbeholdning målt over 12 måneder er øget i 2025 og udgør på balancedagen 202,8 mio. kr. Movias kassekredit blev i februar 2025 reduceret fra 250 mio. kr. til 200 mio. kr. men er fortsat opretholdt frem til 1. februar 2027 på dette relativt høje niveau pga. usikkerhed om likviditetseffekten af den nye kildefordeling af indtægter, som blev indført i 2025.

Udvikling i forhold til Estimat 2 2025.

I Estimat 2, der blev godkendt i 31. oktober 2025, blev der forventet et tilskudsbehov på 3.454 mio. kr., mens regnskab 2025 viser et tilskudsbehov som er 5 mio. kr. højere, svarende til en afvigelse på 0,15 pct.

Økonomi:

Se sagsfremstillingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

Kommunikation:

Årsrapport 2025 offentliggøres på Movias hjemmeside, og sendes til repræsentantskabet med henblik på orientering ved repræsentantskabsmødet 17. marts 2026. Revisionsprotokollatet vil efter gængs praksis blive fremsendt til repræsentantskabet sammen med materialet til repræsentantskabsmødet. Kommuner og regioners forvaltninger orienteres om regnskabets vedtagelse samt om, hvor specifikationer til regnskabet findes. Movia udsender pressemeddelelse om årsregnskabet med udtalelser fra formandskabet efter godkendelse af regnskabet.

Bilag:

1. Årsrapport 2025 - udkast



Trafikselskabet Movia
Årsrapport 2025



Indholdsfortegnelse

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

Tabel- og figuroversigt

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

1. Indledning



Indledning

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

Stabilt passagertal i 2025

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

Velfungerende operatørmarked og økonomisk politik for interne omkostninger

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

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

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

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

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

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

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

Særlige fokusområder i 2025

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

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

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

Afrapportering på Movias strategi

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

Retning 1: Movia udvikler mobilitet overalt på Sjælland

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

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

Boks 1: Takster i fleksible løsninger

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

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

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

Retning 2: Movia skaber sammenhæng for alle

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

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

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

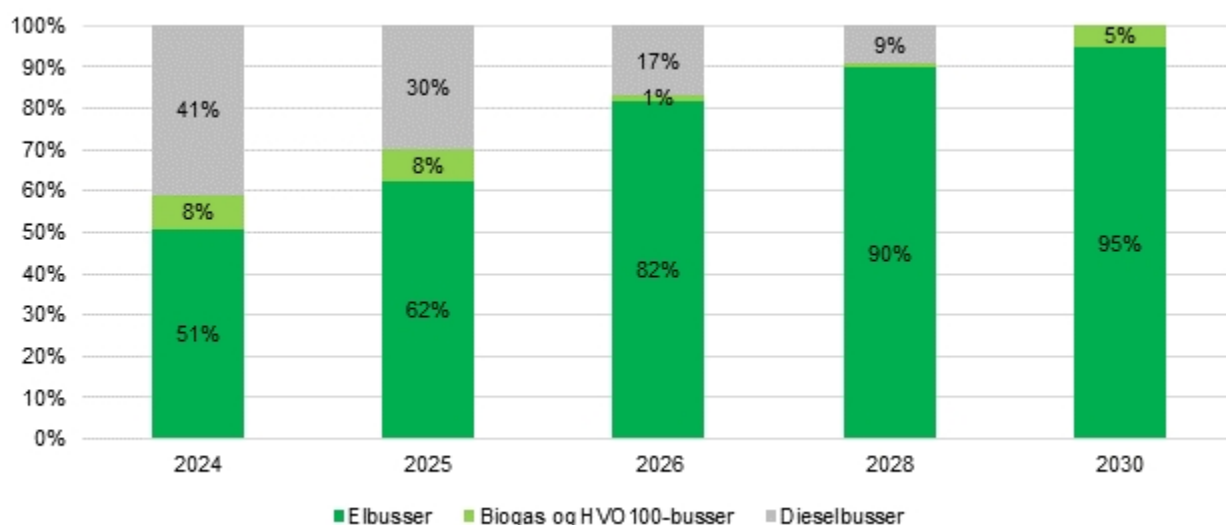
I forbindelse med åbningen af den sydlige del af letbanen i Ring 3 i efteråret 2025 har Movia sammen med de involverede kommuner og Region Hovedstaden tilpasset busnettet. Der er gennemført ændringer på 36 buslinjer. Der har særligt været fokus på gode skifteforhold mellem bus og letbane ved de store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

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

Retning 3: Movia prioriterer bæredygtighed og innovation

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

Figur 1 - Prognose for omstilling af rutebusser



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

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

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

2.

Ledelses- beretning



Ledelsesberetning

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

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

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

Tabel 1 Movias regnskab 2025 (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

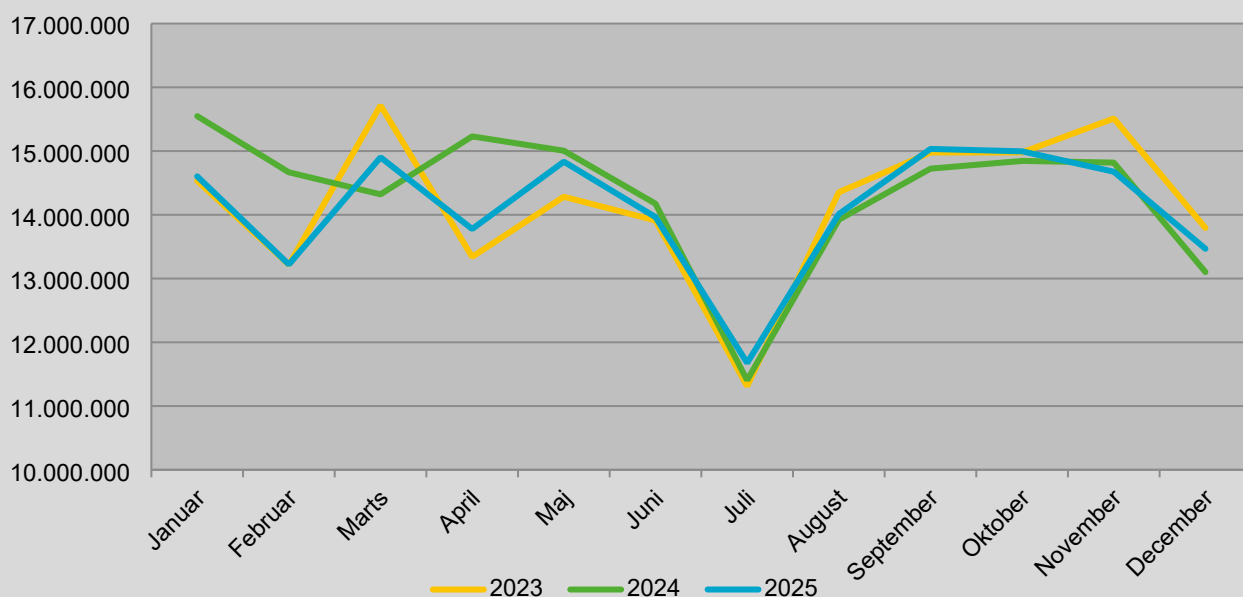
Hvis man fratrækker udviklingen på de omlagte og nedlagte buslinjer i forbindelse med Sydhavnsmetroen (7A, 8A, 9A, 17, 18 og 19), har der i 2025 været en lille passagervækst i Hovedstadsområdet.

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

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

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

Passagerer i bus og lokalbaner



Bus

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

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

Tabel 2 Tilskudsbehov og nøgletal bus (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

Lokalbaner

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

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

Tabel 3 Tilskudsbehov og nøgletal lokalbaner (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

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

Fællesudgifter, bus og lokalbaner

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

Tabel 4 Fællesudgifter bus og lokalbaner (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Flextrafik

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

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

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

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

Tabel 5 Tilskudsbehov Flextrafik (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

Passagerindtægterne

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

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

Operatørudgifter

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

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

Supportudgifter

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

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

Tabel 7 Flextrafik nøgletal

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

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

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



Efterfølgende begivenheder

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

UDKAST

3. Årsregnskab



Årsregnskab 2025

Regnskabsopgørelse

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

Tabel 8 Regnskabsopgørelse (1.000 kr.)

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

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

Balance

Tabel 9 - Balance 2025 (1.000 kr.)

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

Noter

Note 1 - Indregning af indtægter

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

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

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

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

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

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

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

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

Note 2 - Anlægstilskud til lokalbaner (1.000 kr.)

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

I note 2 er anlægstilskud til lokalbaner specificeret.

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

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

Note 3 - Supportudgifter

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

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

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

Note 4 - Særlige poster vedrørende statskompensation

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

Note 5 – Anlægsaktiver (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Note 7 - Ansvarlig lånekapital (1.000 kr.)

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

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

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

Note 8 - Andre tilgodehavender

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

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

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

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

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

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

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

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

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

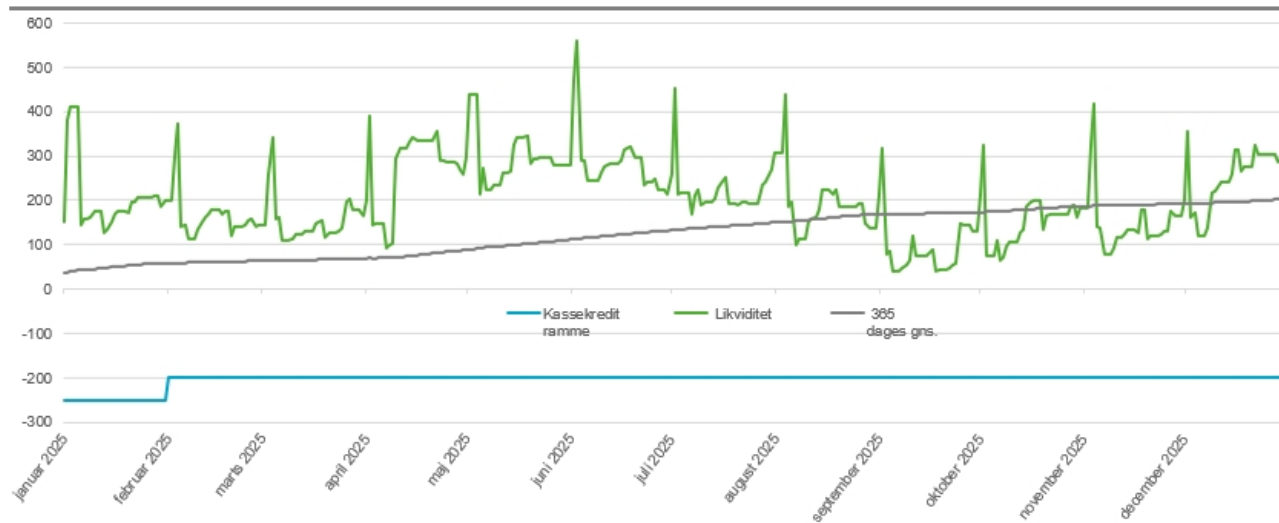
Der foretages ikke modregning mellem tilgodehavender og gæld. Mellemværender opgøres og præsenteres brutto pr. modpart.

Note 10 - Likvide beholdninger (1.000 kr.)

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

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

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



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

Note 11 – Egenkapitalopgørelse (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

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

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

Note 12 - Pensionsforpligtelser

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

Pensionsforpligtelsen bliver genberegnet minimum hvert 5. år.

Note 13 – KommuneKredit låneforpligtelser (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Note 15 – Eventualforpligtelser

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

Note 16 - Finansiell sikring (1.000 kr.)

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

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

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

Note 17 - Modtagne garantier (1.000 kr.)

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

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

Note 18 - Leje- og leasingaftaler

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

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



Anvendt regnskabspraksis

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

I 2025 er regnskabspraksis ændret således:

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

Der er desuden foretaget mindre redaktionelle rettelser.

Årsrapporten er aflagt i kr.

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

Udgiftsbaseret regnskabsopgørelse

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

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

Resultat efter lånefinansiering afspejler herefter periodens samlede regnskabsmæssige resultat.

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

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

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

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

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

Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.

Indregning af indtægter og udgifter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aktiver

Anlægsaktiver

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

Anskaffelser og afskrivninger reguleres med modpost på egenkapitalen i overensstemmelse med

regnskabsbekendtgørelsen for kommunale fællesskaber.

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

Finansielt leasede aktiver

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

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

Immaterielle anlægsaktiver

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

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

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

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

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

Patenter værdiansættes ikke.

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

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

Grunde og bygninger

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

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

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

Materielle anlægsaktiver

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anlæg under udførelse

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

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

Anlæg under udførelse afskrives ikke.

Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele, samt ansvarlig lånekapital)

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

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

Grunde og bygninger til videresalg

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

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

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

Tilgodehavender

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

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

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

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

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter under omsætningsaktiver omfatter forudbetalinger, der vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Passiver

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser måles til den forventede økonomiske forpligtelse på balancedagen.

Andre hensatte forpligtelser

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

Pensionsforpligtelser

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

Ændringer i tjenstemandspensionsforpligtelsen indregnes direkte på egenkapitalen.

Leasinggæld

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

Finansielle instrumenter

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

Langfristet gæld

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

Kortfristet gæld

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

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

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

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

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

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

Ledelsespåtegning

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

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

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

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

København, 10. marts 2026

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kenneth Gøtterup
Formand

Simon Hansen
Næstformand

Signe Bøgevald
Bestyrelsesmedlem

Bent Hansen
Bestyrelsesmedlem

Vagn Kjær Hansen
Bestyrelsesmedlem

Andreas Karlsen
Bestyrelsesmedlem

Øjvind Vilsholm
Bestyrelsesmedlem

Erik Lund
Bestyrelsesmedlem

Felex Pedersen
Bestyrelsesmedlem



Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Konklusion

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

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

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

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

Grundlag for konklusion

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

Centrale forhold ved revisionen

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

Indregning af indtægter fra salg af rejsehjemmel m.v.

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

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

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

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

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

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

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

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

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

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

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

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

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

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

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

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

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

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

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

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

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

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

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

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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

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

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

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

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

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

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

København, den 10. marts 2026
Deloitte
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand
statsautoriseret revisor
MNE NR.: mne26712

4.

Fordelings- regnskab



Fordelingsregnskab 2025

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

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

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

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

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

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

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

Regionalt tilskud og efterregulering

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

Tabel 12 Regioner total (1.000 kr.)

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

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

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

Tabel 13 Region Hovedstaden (1.000 kr.)

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

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

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

Tabel 14 Region Sjælland (1.000 kr.)

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

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

Kommunalt tilskud og efterregulering

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

Tabel 15 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Virksomhedsfinansieret busdrift

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

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

Tabel 16 Virksomhedsfinansieret busdrift (1.000 kr.)

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

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



Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

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

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

Regnskabsprincipper for bus

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

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

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

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

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

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

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

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

delingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgle, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant, foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.

Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer:

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

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

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

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

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

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

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

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

tuelle buslinje.

Regnskabsprincipper for Flextrafik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regnskabsprincipper for baneområdet

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

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

Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.

Regnskabsprincipper for fællesudgifter

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

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

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

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

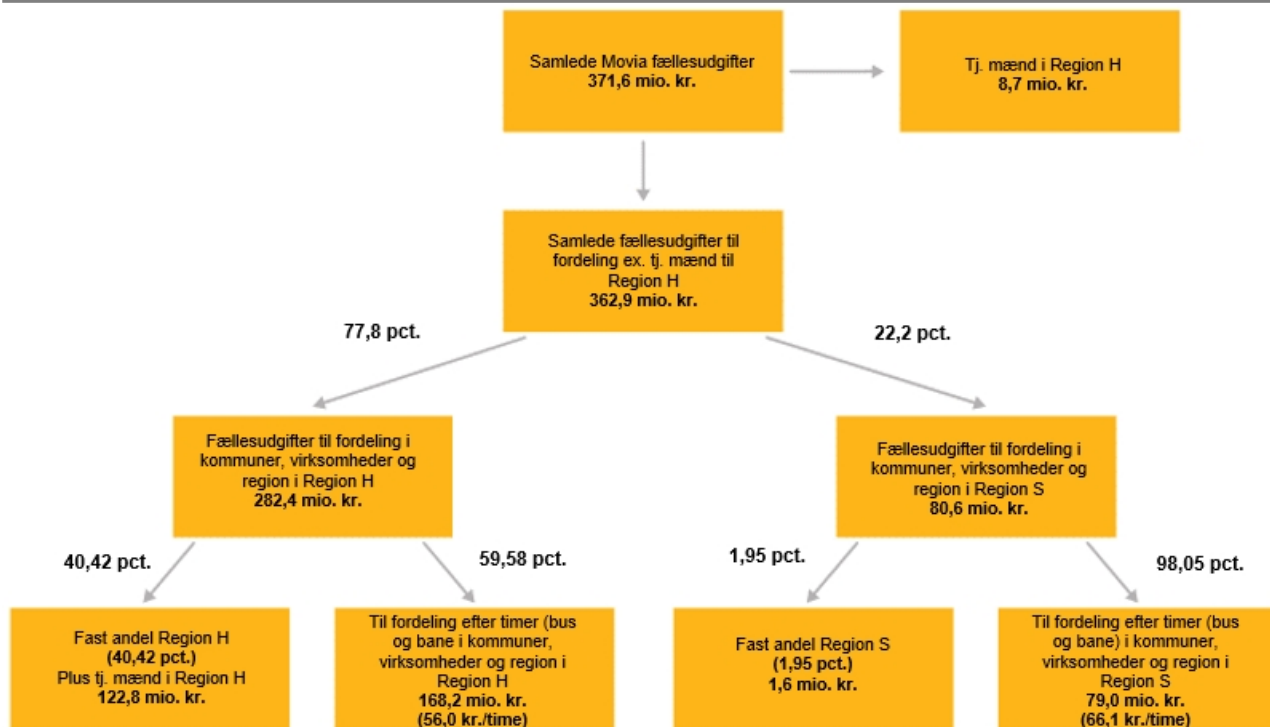
Se også figur 3

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

Regnskabsprincipper for ekstraordinært statstilskud til understøttelse af kollektiv transport

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

Figur 3 - Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Ledelsespåtegning

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

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

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

København, 10. marts 2026

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kenneth Gøtterup
Formand

Simon Hansen
Næstformand

Signe Bøgevald
Bestyrelsesmedlem

Bent Hansen
Bestyrelsesmedlem

Vagn Kjær Hansen
Bestyrelsesmedlem

Andreas Karlsen
Bestyrelsesmedlem

Øjvind Vilsholm
Bestyrelsesmedlem

Erik Lund
Bestyrelsesmedlem

Felex Pedersen
Bestyrelsesmedlem

Den uafhængige revisors erklæring på fordelingsregnskab 2025

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

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

Vores konklusion udtrykkes med begrænset sikkerhed.

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

Ledelsens ansvar

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

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

Revisors ansvar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Konklusion

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

København, den 10. marts 2026

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR: 33 96 35 56

Lars Hillebrand

statsautoriseret revisor

MNE NR.: mne26712

5. Bilag



Bilag

Bilag 1 - Låneforpligtelse pr. 31. december 2025

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

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

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

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

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

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

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

Trafikselskabet Movia

Hanne Varmings Plads 4

2500 Valby

Tel +45 36 13 14 00

CVR nr. 29 99 65 69



Dokumentnummer
2119724

Bestyrelsen

Mødedato: 10. marts
2026

Godkendelse af årsrapport 2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender,

- Movias årsrapport 2025, som overdraget til revisionen under punkt "Afgivelse af årsrapport 2025 til revision"
- at revisionsprotokollatet udsendes til repræsentantskabet forud for repræsentantskabsmødet 17. marts 2026.

Sagsfremstilling:

Movias årsrapport 2025 fremlægges – med revisionens bemærkninger – til bestyrelsens godkendelse, jf. kommunestyrelseslovens § 45, stk. 2, hvorefter bestyrelsen skal træffe beslutning om, hvorvidt og i givet fald hvad der skal foretages i anledning af de fremsatte revisionsbemærkninger.

I forlængelse af godkendelsen sendes Movias årsrapport 2025 til Ankestyrelsen, jf. vedtægt for Trafikskabet Movia § 32, stk. 3. Årsrapporten – med gennemgang af revisionens bemærkninger – forelægges endvidere repræsentantskabet til orientering, jf. § 32, stk. 4.

Økonomi:

Ingen økonomiske konsekvenser

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

Kommunikation:

Årsrapport 2025 med specifikationer til kommuner og regioner offentliggøres på Movias hjemmeside. Årsrapporten sendes endvidere til Ankestyrelsen.

Godkendelse af forretningsorden for Movias bestyrelse

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender

- forretningsorden for Movias bestyrelse.

Sagsfremstilling:

Forretningsorden for Movias bestyrelse forelægges bestyrelsen til godkendelse i begyndelsen af en ny funktionsperiode eller når der er behov for ændringer.

Bestyrelsen godkendte senest 7. marts 2025 en ændring af forretningsorden for Movias bestyrelse. Det blev i forbindelse med ændringer af bestyrelsen i Lokaltog A/S tilføjet i forretningsorden for Movias bestyrelse, at de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer i bestyrelsesarbejdet for Lokaltog A/S skal varetage Movias interesser. Formålet hermed er at sikre, at Movia har bestemmende indflydelse i selskabet, hvilket er nødvendigt for at Movia kan indgå forhandlede kontrakter med Lokaltog.

Administrationen har gennemgået forretningsordenen og foreslår følgende ændringer i forretningsordenen:

- Efter § 4 i forretningsordenen træffer bestyrelsen særskilt beslutning om, hvorvidt en observatør udpeget af hovedudvalget kan deltage i bestyrelsesmøder. Siden Movias etablering i 2007 har der været fast praksis for, at bestyrelsen godkender at en medarbejderobservatør deltager i bestyrelsesmøderne. Senest godkendte bestyrelsen den 12. januar 2022 denne ordning ved begyndelsen af den daværende funktionsperiode.

Det foreslås på den baggrund, at den hidtidige praksis formaliseres, så medarbejderobservatørens deltagelse fremover er en fast ordning og ikke kræver særskilt godkendelse ved hver ny funktionsperiode.

- Efter § 6 i forretningsordenen for Movias bestyrelse kan hvert bestyrelsesmedlem angive en eller flere personer i sit administrative bagland, som modtager den fulde dagsorden for bestyrelsens møder. Bestyrelsen behandler imidlertid lukkede sager og fortrolige bilag, som af hensyn til forretningshemmeligheder og bestyrelsens arbejde ikke bør videregives til en bredere kreds. Af hensyn til fortrolighed og ensartet adgang til materialet vurderes det hensigtsmæssigt at begrænse kredsen af modtagere.

Det foreslås derfor, at forretningsordenen justeres, så hvert bestyrelsesmedlem fremover alene kan angive én person i sit administrative bagland, som modtager den fulde dagsorden for bestyrelsens møder via dagsordenssystemet.

- Efter § 21, stk. 5, i forretningsordenen for Movias bestyrelse sendes beslutningsprotokol og mødemateriale vedrørende den åbne dagsorden til repræsentantskabets, kommuners og regioners orientering. Mødemateriale offentliggøres på Movias hjemmeside tre dage inden bestyrelsesmødet og er dermed tilgængeligt. Materialet fremsendes derfor i praksis ikke særskilt til repræsentantskabet, kommunerne og regionerne.

Det foreslås på den baggrund, at forretningsordenen justeres, så bestemmelsen om fremsendelse af materiale til repræsentantskabet, regionerne og kommunerne udgår, idet offentliggørelse på hjemmesiden træder i stedet.

- Mindre redaktionelle ændringer som bestyrelsens elektroniske godkendelse af beslutningsprotokol, anvendelse af betegnelsen fagdirektører, idet direktionen alene beskriver den administrerende direktør, samt elektroniske møder fremfor videomøder og lignende.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der kommunikeres ikke særskilt om sagen eksternt.

Bilag:

1. Forslag til ændret forretningsorden for Movias bestyrelse.
2. Nugældende forretningsorden med ændringsmarkeringer.

Forslag til Forretningsorden for Movias bestyrelse

A. Bestyrelsens møder

§ 1

Bestyrelsen udøver sin virksomhed i møder. Mødeplan godkendes af bestyrelsen.

Stk. 2

Formanden eller 3 medlemmer kan begære ekstraordinære møder. Ekstraordinære møder indkaldes af formanden så vidt muligt med en frist på mindst 7 dage. Ekstraordinære møder kan desuden aftales under et bestyrelsesmøde med en kortere frist. Afholdes et ekstraordinært møde som et elektronisk møde jf. § 2, stk. 2, kan indkaldelsesfristen ligeledes være kortere end 7 dage.

§ 2

Bestyrelsens møder holdes som udgangspunkt på selskabets adresse, medmindre andet besluttet af formanden i det enkelte tilfælde, f.eks. at holde mødet som et elektronisk møde.

Stk. 2

Ekstraordinære møder kan efter formandens beslutning indkaldes helt eller delvist som elektroniske møder. Er et møde indkaldt som elektronisk møde, indledes mødet med godkendelse af mødets indkaldelse.

Stk. 3

Bestyrelsen kan ved enighed beslutte, at en enkeltstående sag kan afgøres ved skriftlig votering mellem to bestyrelsesmøder. Materialet til en skriftlig votering sendes til medlemmerne med en frist på 7 dage til at afgive stillingtagen pr. mail. Resultatet af en skriftlig votering konkluderes af formanden og meddeles bestyrelsen straks herefter.

§ 3

Er et medlem forhindret i at deltage i et møde, meddeler denne dette til formanden eller bestyrelsens sekretariat snarest muligt forud for mødet. Formanden foranlediger via sekretariatet stedfortræderen indkaldt.

§ 4

Til stede ved bestyrelsesmøder er ud over bestyrelsens medlemmer den administrerende direktør, fagdirektører, sekretariatschefen, en sekretariatsmedarbejder samt en observatør udpeget af hovedudvalget. Revisionen er til stede ved det møde, hvor årsregnskabet fremlægges.

Den administrerende direktør kan efter aftale med formanden indkalde chefer eller særlige medarbejdere i forbindelse med bestyrelsens behandling af konkrete sager.

B. Dagsorden

§ 5

Formanden sætter dagsordenen for bestyrelsens møder. Ethvert medlem kan med en frist på 8 dage inden et ordinært møde anmode formanden om, at en sag sættes på dagsordenen.

§ 6

Formanden foranlediger, at dagsorden med bilag udsendes til medlemmerne og disses suppleanter. Udsendelse til bestyrelsen sker som hovedregel elektronisk i dagsordenssystemet 7 dage før mødet. Formanden kan tillade, at dagsordensmateriale vedr. enkelte dagsordenspunkter udsendes efter ovennævnte frister. Hvert medlem kan angive en person i vedkommendes administrative bag-

land, som ligeledes modtager den fulde dagsorden. De almindeligt gældende regler om bestyrelsesmaterialets fortrolige karakter, herunder som de fremgår af bestyrelsens forretningsorden, finder tilsvarende anvendelse for denne person.

§ 7

Bestyrelsens møder er lukkede for offentligheden. Bestyrelsen kan dog beslutte at åbne for offentlig adgang til behandlingen af de åbne dagsordenspunkter. Dagsordenen gøres tilgængelig på selskabets hjemmeside 2 dage inden mødet. Medmindre bilag anses for fortrolige og er mærket som lukket, offentliggøres disse sammen med dagsordenen på hjemmesiden. Lukkede dagsordenspunkter fremgår alene af dagsordenen med angivelse af titel samt kort beskrivelse. Sager kan indstilles til bestyrelsen til behandling som "dobbeltlukket", så titel og beskrivelse ikke fremgår af den offentlige dagsorden.

Stk. 2

Bilag vedrørende fortrolige og lukkede sager, dvs. sager der behandles som lukkede eller dobbeltlukkede punkter på dagsordenen, offentliggøres hvis beskyttelseshensynet bortfalder. Fortrolige og lukkede bilag omfatter bl.a. fortrolige og lukkede sager, herunder:

- Personsager
- Sager om køb og salg af fast ejendom
- Sager om afgørelse af udbud og licitationer og indgåelse af kontrakter
- Øvrige sager med højt diskretionsbehov, eller hvor særlige hensyn til øvrige parter i den kollektive trafik gør sig gældende.

Formanden kan beslutte, at andre sager, oplysninger og materiale, som er omfattet af forretningsordenens § 13, stk. 2, ej heller offentliggøres inden bestyrelsesmødet. Enhver sag til behandling i bestyrelsen ledsages af administrationens indstilling om offentlighed.

C. Beslutningsdygtighed og mødeledelse

§ 8

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, deriblandt mindst et medlem udpeget af regionsrådene samt formanden eller næstformanden.

§ 9

Formanden leder bestyrelsens møder. I formandens fravær ledes mødet af næstformanden. Mødelederen formulerer afstemningerne i de sager, hvorom der skal stemmes.

§ 10

Formanden kan fravige den sagsrækkefølge, der fremgår af den udsendte dagsorden. 3 medlemmer kan begære afstemning om rækkefølgen.

D. Særlige udvalg og Lokaltog A/S

§ 11

Bestyrelsen kan nedsætte særlige udvalg til behandling af en sag forinden endelig afgørelse i bestyrelsen. Bestyrelsen beslutter kommissoriet for hvert særligt udvalg efter forslag fra formanden.

§ 12

De medlemmer af bestyrelsen, som indstilles og vælges til også at være medlemmer af bestyrelsen for Lokaltog A/S, skal i bestyrelsesarbejdet for Lokaltog A/S varetage Movias interesser, således Lokaltog A/S kontrolleres af Movia, med respekt af de forpligtelser og det ansvar, der i øvrigt er forbundet med bestyrelsesarbejdet for Lokaltog A/S.

§ 13

Oplysninger og materiale, som et bestyrelsesmedlem eller dennes administrative bagland modtager, og som er mærket "lukket", er fortrolige og underlagt de almindelige regler om tavshedspligt.

Stk. 2.

Materiale, herunder interne arbejdsdokumenter udarbejdet af administrationen eller bestyrelsen til Movias eget brug, samt skriftlige og mundtlige oplysninger om sager, som er omfattet af forretningsordenens § 7, stk. 2 eller som behandles på

et lukket punkt på bestyrelsens dagsorden, er til-lige fortrolige og underlagt de almindelige regler om tavshedspligt.

E. Habilitet

§14

Hvis et medlem finder, at der er forhold i en sag, der gør medlemmet inhabil i sagens forhandling og afgørelse, har medlemmet pligt til at oplyse om dette, inden sagsforhandlingen starter. Bestyrelsen træffer der på afgørelse om medlemmets ha-bilitet. Et medlem, der er inhabilt, skal forlade lo-kalet under forhandlingen og afstemningen af sa-gen, men er ikke afskåret fra at deltage i bestyrel-sens forhandling og afstemning om, hvorvidt denne skal vige sit sæde under den pågældende sags behandling. Hvis et medlem er i tvivl om sin habilitet, har medlemmet ligeledes pligt til at op-lyse herom, hvorefter bestyrelsen træffer afgø-relse om medlemmets habilitet.

Stk. 2

Hvis et medlem finder, at der kan være tvivl om el-ler er bekendt med, at der er forhold i en sag, der gør et andet medlem af bestyrelsen inhabilt, har vedkommende pligt til at oplyse dette, inden sags-forhandlingen starter. Bestyrelsen træffer herefter afgørelse om den rejste habilitetsindsigelse.

F. Afstemning

§ 15

Medlemmerne kan kun deltage i bestyrelsens af-stemninger, når de personligt deltager under disse.

§ 16

Alle beslutninger tages ved stemmeflerhed, for så vidt der ikke i lovgivningen eller selskabets vedtægt er krav om kvalificeret flertal.

§ 17

Finder formanden, at en sags afgørelse er så åbenbar, at afstemning ikke er nødvendig, udtaler

formanden dette med angivelse af sin opfattelse af sagens afgørelse.

Stk. 2

Der skal foretages afstemning, hvis blot ét med-lem begærer dette.

§ 18

Afstemning sker ved håndsoprækning, jf. dog § 2, stk. 2.

§ 19

Valg foregår ved skriftlig afstemning på stemme-sedler, der tilvejebringes og udleveres af forman-den. Finder formanden det sandsynligt, at besty-relsen vil vælge en bestemt kandidat, kan forman-den foreslå, at den pågældende vælges uden af-stemning. Den pågældende er herefter valgt, hvis intet medlem kræver afstemning.

§ 20

Hvis bestyrelsen skal vælge 2 eller flere medlem-mer til udvalg, kommissioner, bestyrelser eller lig-nende, sker det ved forholdstalsvalg (d'Hondts), medmindre der er enighed om formandens eller andre medlemmers eventuelle forslag til valg af bestemte kandidater.

Stk. 2

Forholdstalsvalg foretages efter følgende regler: Bestyrelsens medlemmer deles i de grupper, hvori medlemmerne har anmeldt for formanden at ville stemme sammen ved det pågældende valg. Hver gruppes medlemstal deles med 1, 2, 3 osv. De herefter fremkomne kvotienter angiver den række-følge, i hvilken de enkelte grupper kan vælge de-res repræsentanter. Er to eller flere kvotienter lige store, afgøres rækkefølgen ved lodtrækning, der foretages af formanden. Når det antal repræsen-tanter, der tilkommer de enkelte grupper, er be-stemt, skal grupperne straks meddele formanden, hvilke personer der udpeges til de dem tilfaldne pladser. Giver en gruppe afkald på sin ret til at få en eller flere repræsentanter, fordeles de ledig-

blevne pladser mellem de andre grupper på den foran givne måde.

Stk. 3

Ved bestyrelsens valg af medlemmer til udvalg, kommissioner, bestyrelser og lignende, hvori formanden skal have sæde, regnes formandens plads som den ene af de pladser, der kan tilkomme den gruppe inden for bestyrelsen, til hvilken formanden hører.

G. Beslutningsprotokol

§ 21

Bestyrelsens beslutninger indføres under møderne i beslutningsprotokollen, jf. styrelseslovens § 13. Formanden tilkendegiver, hvad der skal indføres.

Stk. 2

Ethvert medlem, der har deltaget i mødet, kan forlange sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen og ved sager, der skal fremsendes til anden myndighed, kræve, at denne samtidig gøres bekendt med indholdet af protokollen. Dersom

det pågældende medlem ved sagens fremsendelse ønsker at ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt, skal denne meddele dette til formanden, der fastsætter en frist for aflevering af begrundelsen.

Stk. 3

Inden mødets afslutning oplæses beslutningsprotokollen af formanden. Bestyrelsesmedlemmerne, som har deltaget i mødet, godkender herefter beslutningsprotokollen, inden den offentliggøres.

Stk. 4

Beslutningsprotokollen offentliggøres på selskabets hjemmeside med skyldig hensyntagen til de fortrolige og lukkede sager, jf. § 7.

H. Ikrafttræden

§ 22

Denne forretningsorden er vedtaget af Movias bestyrelse på møde 10. marts 2026, og træder i kraft umiddelbart herefter.

Forretningsorden for Movias bestyrelse

A. Bestyrelsens møder

§ 1

Bestyrelsen udøver sin virksomhed i møder. Mødeplan godkendes af bestyrelsen. Der fastsættes inden 1. oktober en mødeplan for bestyrelsens ordinære møder det følgende år.

Stk. 2

Formanden eller 3 medlemmer kan begære ekstraordinære møder. Ekstraordinære møder indkaldes af formanden så vidt muligt med en frist på mindst 7 dage. Ekstraordinære møder kan endvidere aftales under et bestyrelsesmøde med en kortere frist. Afholdes et ekstraordinært møde som et elektronisk videomøde eller telefonmøde, jf. § 2, stk. 2, kan indkaldelsesfristen ligeledes være kortere end 7 dage.

§ 2

Bestyrelsens møder holdes som udgangspunkt på selskabets adresse, med mindre andet besluttet af formanden i det enkelte tilfælde, eksempelvis at holde mødet som et elektronisk videomøde.

Stk. 2

Ekstraordinære møder kan efter formandens beslutning indkaldes helt eller delvist som videomøder eller elektroniske telefonmøder. Er et møde indkaldt som videomøde eller elektronisk telefonmøde, indledes mødet med godkendelse af mødets indkaldelse.

Stk. 3

Bestyrelsen kan ved enighed beslutte, at en enkeltstående sag kan afgøres ved skriftlig votering mellem to bestyrelsesmøder. Materialet til en

skriftlig votering sendes til medlemmerne med en frist på 7 dage til at afgive stillingtagen pr. mail. Resultatet af en skriftlig votering konkluderes af formanden og meddeles bestyrelsen straks herefter.

§ 3

Er et medlem forhindret i at deltage i et møde, meddeler denne dette til formanden eller bestyrelsens sekretariat snarest muligt forud for mødet. Formanden foranlediger via sekretariatet stedfortræderen indkaldt.

§ 4

Til stede ved bestyrelsesmøder er ud over bestyrelsens medlemmer den administrerende direktør, fagdirektørernes medlemmer af direktionen, sekretariatschefen, en sekretariatsmedarbejder samt en observatør udpeget af hovedudvalget (besluttet særskilt af bestyrelsen). Revisionen er til stede ved det møde, hvor årsregnskabet fremlægges.

Den administrerende direktør kan efter aftale med formanden indkalde chefer eller særlige medarbejdere i forbindelse med bestyrelsens behandling af konkrete sager.

B. Dagsorden

§ 5

Formanden sætter dagsordenen for bestyrelsens møder. Ethvert medlem kan med en frist på 8 dage inden et ordinært møde anmode formanden om, at en sag sættes på dagsordenen.

§ 6

Formanden foranlediger, at dagsorden med bilag

udsendes til medlemmerne og disses suppleanter. Udsendelse til bestyrelsen sker som hovedregel elektronisk i dagsordenssystemet First Agenda 7 dage før mødet. ~~Suppleanter får materialet tilsendt pr. mail og pdf-fil 7 dage inden mødet.~~ Formanden kan tillade, at dagsordensmateriale vedr. enkelte dagsordenspunkter udsendes efter ovennævnte frister. Hvert medlem kan angive en ~~eller flere personer~~ i vedkommendes administrative bagland, som ligeledes modtager den fulde dagsorden. De almindeligt gældende regler om bestyrelsesmaterialets fortrolige karakter, herunder som de fremgår af bestyrelsens forretningsorden, finder tilsvarende anvendelse for dennedisse personer.

§ 7

Bestyrelsens møder er lukkede for offentligheden. Bestyrelsen kan dog beslutte at åbne for offentlig adgang til behandlingen af de åbne dagsordenspunkter. Dagsorden gøres tilgængelig på selskabets hjemmeside 2 dage inden mødet. Medmindre bilag anses for fortrolige og er mærket som lukket-fortrolige, offentliggøres disse sammen med dagsordenen på hjemmesiden. Lukkede dagsordenspunkter fremgår alene af dagsordenen med angivelse af titel samt kort beskrivelse. Sager kan indstilles til bestyrelsen til behandling som "dobbeltlukket", således at titel og beskrivelse ikke fremgår af den offentlige dagsorden. ~~I de tilfælde, hvor bestyrelsen ikke tiltræder administrationens indstilling, vil punktet efterfølgende blive enten åbnet helt eller delvist som almindeligt lukket punkt.~~

Stk. 2

Bilag vedrørende fortrolige og lukkede sager, dvs. sager der behandles som lukkede eller dobbeltlukkede punkter på dagsordenen, offentliggøres hvis beskyttelseshensynet bortfalderikke. Fortrolige og lukkede bilag omfatter bl.a. fortrolige og lukkede sager, herunder:

- Personsager
- Sager om køb og salg af fast ejendom

- Sager om afgørelse af udbud og licitationer og indgåelse af kontrakter
- Øvrige sager med højt diskretionsbehov, eller hvor særlige hensyn til øvrige parter i den kollektive trafik gør sig gældende.

Formanden kan beslutte, at andre sager, oplysninger og materiale, som er omfattet af forretningsordenens § 132, stk. 2, ej heller offentliggøres inden bestyrelsesmødet. Enhver sag til behandling i bestyrelsen ledsages af administrations indstilling om offentlighed.

C. Beslutningsdygtighed og mødeledelse

§ 8

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, deriblandt mindst et medlem udpeget af regionsrådene samt formanden eller næstformanden.

§ 9

Formanden leder bestyrelsens møder. I formandens fravær ledes mødet af næstformanden. Mødelederen formulerer afstemningerne i de sager, hvorom der skal stemmes.

§ 10

Formanden kan fravige den sagsrækkefølge, der fremgår af den udsendte dagsorden. 3 medlemmer kan begære afstemning om rækkefølgen.

D. Særlige udvalg og Lokaltog A/S

§ 11

Bestyrelsen kan nedsætte særlige udvalg til behandling af en sag forinden endelig afgørelse i bestyrelsen. Bestyrelsen beslutter kommissoriet for hvert særligt udvalg efter forslag fra formanden.

§ 12

De medlemmer af bestyrelsen, som indstilles og vælges til også at være medlemmer af bestyrelsen for Lokaltog A/S, skal i bestyrelsesarbejdet for Lokaltog A/S varetage Movias interesser, således

Lokaltog A/S kontrolleres af Movia, med respekt af de forpligtelser og det ansvar, der i øvrigt er forbundet med bestyrelsesarbejdet for Lokaltog A/S.

§ 13

Oplysninger og materiale, som et bestyrelsesmedlem eller dennes administrative bagland modtager, og som er mærket "lukketfortroligt", er fortrolige og underlagt de almindelige regler om tavshedspligt.

Stk. 2.

Materiale, herunder interne arbejdsdokumenter udarbejdet af administrationen eller bestyrelsen til Movias eget brug, samt skriftlige og mundtlige oplysninger om sager, som er omfattet af forretningsordenens § 7, stk. 2 eller som behandles på et lukket punkt på bestyrelsens dagsorden, er tilføjede fortrolige og underlagt de almindelige regler om tavshedspligt.

E. Habilitet

§ 14

Hvis et medlem finder, at der er forhold i en sag, der gør medlemmet inhabil i sagens forhandling og afgørelse, har medlemmet pligt til at oplyse om dette, inden sagsforhandlingen starter. Bestyrelsen træffer der på afgørelse om medlemmets habilitet. Et medlem, der er inhabilt, skal forlade lokalet under forhandlingen og afstemningen af sagen, men er ikke afskåret fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om, hvorvidt denne skal vige sit sæde under den pågældende sags behandling. Hvis et medlem er i tvivl om sin habilitet, har medlemmet ligeledes pligt til at oplyse herom, hvorefter bestyrelsen træffer afgørelse om medlemmets habilitet.

Stk. 2

Hvis et medlem finder, at der kan være tvivl om eller er bekendt med, at der er forhold i en sag, der gør et andet medlem af bestyrelsen inhabilt, har vedkommende pligt til at oplyse dette, inden sagsforhandlingen starter. Bestyrelsen træffer herefter

afgørelse om den rejste habilitetsindsigelse.

F. Afstemning

§ 15

Medlemmerne kan kun deltage i bestyrelsens afstemninger, når de personligt deltager under disse.

§ 16

Alle beslutninger tages ved stemmeflerhed, for så vidt der ikke i lovgivningen eller selskabets vedtægt er krav om kvalificeret flertal.

§ 17

Finder formanden, at en sags afgørelse er så åbenbar, at afstemning ikke er nødvendig, udtaler formanden dette med angivelse af sin opfattelse af sagens afgørelse.

Stk. 2

Der skal foretages afstemning, hvis blot ét medlem begærer dette.

§ 18

Afstemning sker ved håndsoprækning, jf. dog § 2, stk. 2.

§ 19

Valg foregår ved skriftlig afstemning på stemmesedler, der tilvejebringes og udleveres af formanden. Finder formanden det sandsynligt, at bestyrelsen vil vælge en bestemt kandidat, kan formanden foreslå, at den pågældende vælges uden afstemning. Den pågældende er herefter valgt, hvis intet medlem kræver afstemning.

§ 20

Hvis bestyrelsen skal vælge 2 eller flere medlemmer til udvalg, kommissioner, bestyrelser eller lignende, sker det ved forholdstalsvalg (d'Hondts), med mindre der er enighed om formandens eller andre medlemmers eventuelle forslag til valg af bestemte kandidater.

Stk. 2

Forholdstalsvalg foretages efter følgende regler:

Bestyrelsens medlemmer deles i de grupper, hvori medlemmerne har anmeldt for formanden at ville stemme sammen ved det pågældende valg. Hver gruppes medlemstal deles med 1, 2, 3 osv. De herefter fremkomne kvotienter angiver den rækkefølge, i hvilken de enkelte grupper kan vælge deres repræsentanter. Er to eller flere kvotienter lige store, afgøres rækkefølgen ved lodtrækning, der foretages af formanden. Når det antal repræsentanter, der tilkommer de enkelte grupper, er bestemt, skal grupperne straks meddele formanden, hvilke personer der udpeges til de dem tilfaldne pladser. Giver en gruppe afkald på sin ret til at få en eller flere repræsentanter, fordeles de ledigblevne pladser mellem de andre grupper på den foran givne måde.

Stk. 3

Ved bestyrelsens valg af medlemmer til udvalg, kommissioner, bestyrelser og lignende, hvori formanden skal have sæde, regnes formandens plads som den ene af de pladser, der kan tilkomme den gruppe inden for bestyrelsen, til hvilken formanden hører.

G. Beslutningsprotokol

§ 21

Bestyrelsens beslutninger indføres under møderne i beslutningsprotokollen, jf. styrelseslovens § 13. Formanden tilkendegiver, hvad der skal indføres.

Stk. 2

Ethvert medlem, der har deltaget i mødet, kan forlange sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen og ved sager, der skal fremsendes til anden myndighed, kræve, at denne samtidig gø-

res bekendt med indholdet af protokollen. Dersom det pågældende medlem ved sagens fremsendelse ønsker at ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt, skal denne meddele dette til formanden, der fastsætter en frist for aflevering af begrundelsen.

Stk. 3

~~Inden mødets afslutning oplæses beslutningsprotokollen af formanden. Bestyrelsesmedlemmerne, som har deltaget i mødet, godkender herefter beslutningsprotokollen, inden den offentliggøres. Underskriftbladet til beslutningsprotokollen underskrives af alle medlemmer ved mødets afslutning. Ved møder, der afholdes som videomøder eller telefonmøder, kan underskriften af underskriftbladet ske som godkendelse pr. mail.~~

Stk. 4

~~Beslutningsprotokollen~~ Bestyrelsens beslutninger offentliggøres på selskabets hjemmeside med skyldig hensyntagen til de fortrolige og lukkede sager, jf. § 7.

Stk. 5

~~Beslutningsprotokollen og det relevante mødemateriale vedrørende den åbne dagsorden sendes til repræsentantskabets og til kommuners og regioners orientering.~~

H. Ikrafttræden

§ 22

Denne forretningsorden er vedtaget af Movias bestyrelse på møde ~~107.~~ marts 202~~65,~~ og træder i kraft umiddelbart herefter.

Godkendelse af ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender

- ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia.
- at kommuner og regioner opfordres til at tage ligestillingsloven i betragtning, når de udpeger medlemmer til Movias bestyrelse.

Sagsfremstilling:

Efter ligestillingsloven skal Movia stræbe efter en ligelig sammensætning af kvinder og mænd i bestyrelsen og de øverste ledelseslag. Movia rapporterer på kønsfordeling i ESG-rapporten for bestyrelse, øverste administrative ledelseslag samt ledelsesgruppe og medarbejderstaben generelt, senest i forbindelse med rapporten for 2024.

Øverste ledelseslag efter ligestillingsloven

Movias øverste ledelseslag er henholdsvis den administrerende direktør og gruppen af fagdirektører. De øverste ledelseslag i Movia består aktuelt af to kvinder og tre mænd, hvilket opfylder lovens krav. Der skal derfor ikke opstilles måltal efter ligestillingsloven.

Bestyrelsen efter ligestillingsloven

Movias bestyrelse består af ni medlemmer, hvor der i dag er otte mænd og en kvinde. Eftersom bestyrelsen ikke har en ligelig fordeling mellem kønnene, følger en pligt til at fastsætte måltal og tidsramme herfor.

Bestyrelsens medlemmer er valgt for en fireårig periode fra 2026 til og med 2029. Udpegningen sker efter politisk konstituering i Movias repræsentantskab, regionsrådene samt Borgerrepræsentationen i København, hvorfor Movias bestyrelse ingen indflydelse har på udpegningen af bestyrelsesmedlemmerne. Det foreslås, at Movia bestyrelse, for at leve op til lovkravet, beslutter en ligestillingspolitik med mål for det underrepræsenterede køn på 40 pct., og at det af ligestillingspolitikken fremgår, at der arbejdes for at opnå måltallet pr. 2030, når en ny bestyrelse udpeges af Movias ejere.

Movia orienterer i valgår regionsråd, kommuner og KKR-sekretariater i Movias område om selskabets ligestillingspolitik med henblik på at kønssammensætningen i bestyrelsen kan indgå i konstitueringsdrøftelserne. Movia har i medfør af ligestillingsloven pligt til at give en række oplysninger til ligestillingsministeren. Sagen forelægges til fornyet behandling ved begyndelsen af hver ny funktionsperiode eller efter behov.

Økonomi:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ligestillingspolitikken gøres tilgængelig på Movias hjemmeside. Kommuner og regioner orienteres om Movias ligestillingspolitik og opfordres til at tage ligestillingsloven i betragtning, når der udpeges medlemmer til Movias bestyrelse.

Bilag:

1. Ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia.

Ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia

Movia er optaget af, at alle skal behandles lige, uanset køn, alder, handicap, etnisk oprindelse etc. Holdningen til ligebehandling og ønsket om at sikre repræsentation af det underrepræsenterede køn er en del af Movias mål om at være en kompetent, kvalificeret og veldrevet offentlig virksomhed.

Movia ønsker derfor, at det underrepræsenterede køn er repræsenteret med minimum 40 pct. i de øverste ledelseslag.

Movia rapporterer hvert år i ESG-rapporten på ligestilling og sammensætningen i henholdsvis bestyrelsen, ledelsen og medarbejderstaben.

Movia skal efter ligestillingsloven udarbejde en politik med mål for at øge antallet af det underrepræsenterede køn på de øverste ledelsesniveauer.

I Movia er de tre øverste ledelsesniveauer sammensat på følgende måde:

- 1 Bestyrelsen består af ni medlemmer, hvoraf seks medlemmer udpeges af Movias repræsentantskab, to medlemmer udpeges af de to regioner, fra 2027 Region Øst, og et medlem udpeges af den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikselskabets finansiering (Københavns Kommune).
- 2 Den administrerende direktør ansættes af bestyrelsen.
- 3 Fagdirektørerne ansættes af den administrerende direktør.

Movias bestyrelse sammensættes i forbindelse med konstitueringerne efter kommunal- og regionsrådsvalg.

For også at opnå målet om 40 pct. repræsentation af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen ved nyvalg til bestyrelsen næste gang i 2030, arbejder Movia med følgende:

- Sekretariaterne i Movias ejerkommuner og regioner samt KKR-sekretariaterne orienteres forud for kommunal- og regionsrådsvalg om valg til Movias repræsentantskab og bestyrelse og om Movias ligestillingspolitik og måltal, så viden herom kan indgå i forberedelsen af udpegningssager.
- Der rapporteres hvert år i Movias ESG-rapport vedr. opnåelse af målene i ligestillingspolitikken.

I forhold til de øverste administrative ledelseslag arbejder Movia med følgende:

- I forbindelse med Movias annonceringer og stillingsbeskrivelser til de øverste administrative ledelseslag gøres opmærksom på Movias grundlæggende holdning, ønsker og mål vedr. ligestilling og baggrunden herfor.

Den administrative ledelse rapporterer mindst en gang om året til bestyrelsen om tiltag til at fremme ligestilling i Movia.

Dokumentnummer
2154371

Bestyrelsen

Mødedato: 10. marts
2026

Godkendelse af mødekalender for bestyrelsesmøder og repræsentantskabsmøder 2026 - 2029

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender mødedatoer for bestyrelsesmøder og repræsentantskabsmøder for årene 2026-2029.
- Godkender, at administrationen arbejder med planlægning af en studietur for bestyrelsen i 2027.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen i Movia afholder som udgangspunkt seks ordinære møder årligt, mens repræsentantskabet som udgangspunkt afholder to ordinære møder årligt. Efter aftale med formandskabet foreslås følgende datoer for møderne i Movias bestyrelse og repræsentantskab for årene 2026-2029. Møderne holdes primært på tirsdage.

Bestyrelsesmøder:

Mødedatoer for 2026:

- 10. marts kl. 10-13
- 4. maj kl. 10-13 (mandag)
- 23. juni kl. 10-13
- 15. september kl. 10-13
- 3. november kl. 10-13
- 15. december kl. 10-13

Mødedatoer for 2027:

- 9. marts kl. 10-13
- 11. maj kl. 10-13
- 21. juni kl. 10-13
- 14. september kl. 10-13
- 2. november kl. 14 - 16
- 14. december kl. 10-13

Mødedatoer for 2028:

- 7. marts kl. 10-13
- 3. maj (onsdag) kl. 10-13
- 23. juni kl. 10-13
- 19. september kl. 10-13
- 7. november kl. 14 - 16
- 12. december kl. 10-13

Mødedatoer for 2029:

- 13. marts kl. 10-13
- 2. maj (onsdag) kl. 10-13
- 26. juni kl. 10-13
- 28. september kl. 10-13
- 6. november kl. 10-13
- 11. december kl. 10-13

Repræsentantskabsmøder:

Mødedatoer 2026:

17. marts kl. 16-18
10. september på teams kl. 16-18

Mødedatoer for 2027

31. marts kl. 16-18
2. november kl. 16-18

Mødedatoer for 2028

21. marts kl. 16-18
7. november kl. 16-18

Mødedato i 2029

5. april kl. 16-18

I foråret orienteres repræsentantskabet om Movias regnskab for det foregående år, mens repræsentantskabet i efteråret orienteres om Movias forslag til budget for det kommende år.

For så vidt angår repræsentantskabsmødet i efteråret 2026 foreslås det, at mødet afholdes allerede i september. Dermed kan repræsentantskabet få forelagt forslag til vedtægtsændringer som følge af sammenlægningen af de to regioner i Movias område, inden sammenlægningen træder i kraft ved årsskiftet. Vedtægtsændringerne skal efterfølgende af regionsrådet og endeligt godkendes af Transportministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Bestyrelsen forelægges en særskilt sag herom på bestyrelsesmødet i juni, idet det forventes at Trafikstyrelsen på det tidspunkt har udsendt en bekendtgørelse med en opdateret standardvedtægt.

Af hensyn til kommunernes budgetproces foreslås det, at repræsentantskabsmødet i september 2026 afholdes som et Teams-møde.

Studietur for bestyrelsen

Movias bestyrelse har tradition for at afholde én studietur for bestyrelsen i hver bestyrelsesperiode. Studieturen i denne bestyrelsesperiode foreslås afholdt i andet kvartal 2027. Det foreslås derfor, at Movias administration i samarbejde med formandskabet udarbejder et oplæg til Bestyrelsens beslutning. Bestyrelsen forelægges en sag med konkret forslag til destination og tidspunkt på et senere møde.

Bestyrelsesmødernes afvikling

Bestyrelsesmøderne holdes som fysiske møder på Movias adresse, Hanne Varmings Plads 4, 2500 Valby. Det foreslås dog, at der arbejdes efter, at novembermøderne afvikles virtuelt, da det er erfaringen, at dags-

ordenen til disse møder ofte har få sager af væsentlig betydning.

Økonomi:

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

Kommunikation:

Datoerne for afholdelsen af møderne offentliggøres på Movias hjemmeside.

Dokumentnummer
2161335

Bestyrelsen

Mødedato: 10. marts
2026

Godkendelse af bestyrelsens årshjul 2026

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender vedlagte forslag til årshjul for bestyrelsen 2026

Sagsfremstilling:

Dagsordenen til bestyrelsesmøderne består dels af faste, tilbagevendende emner og dels af aktuelle sager, der fordrer bestyrelsens involvering. Det fremgår af Movias vedtægter, at bestyrelsen træffer beslutning om en række fastlagte emner, samt sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Det bemærkes, at dagsordenen for hvert bestyrelsesmøde jf. ovenstående, vil bestå dels af sager, som fremgår af årshjulet og dels af sager, som har aktuel karakter og dermed ikke fremgår af årshjulet.

Bestyrelsen godkender normalt årshjulet for det kommende år i december. Den tidligere bestyrelse godkendte således senest årshjulet i december 2025. Den nuværende bestyrelse vil dermed blive forelagt årshjulet for 2027 i december 2026.

Det bemærkes, at det vil blive skrevet ind i årshjulet, hvis et eller flere af møderne afholdes på Teams, jf. særskilt sag om mødekalender for bestyrelsesperioden. Det foreslås, at bestyrelsen drøfter, om bestyrelsesmødet i november planlægges afholdt som et Teams-møde.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Der kommunikeres ikke særskilt om sagen.

Bilag:

1. Udkast til bestyrelsens årshjul 2026

Dokumentnummer
2118434

Dato
10. marts 2026

Sagsbehandler
LIF

Direkte
+45 36 13 16 40

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Forslag til bestyrelsens årshjul 2026

ÅRSHJUL FOR BESTYRELSEN 2026 - 1. halvår			
	Møde 1 (10. marts)	Møde 2 (4. maj)	Møde 3 (23. juni)
Økonomi			
Budget og regnskab	Godkendelse af årsregnskab	Godkendelse af budget-forudsætninger	Godkendelse af budget 1. behandling
Estimat			Godkendelse af estimat 1
Takster		Godkendelse af mandat til udarbejdelse af næste års takster	
Revision	Godkendelse af revisionsprotokollat		
Omstillingspulje			
Datasikkerhed			
Cybersikkerhed og IT-status		Orientering om cybersikkerhed Orientering om IT-status	
DPO-rapport			Databeskyttelsesrådgiverens rapport
Udbud			
		Status på udbud af bus og flextrafik	
DOT/Rejsekort og Rejseplan/Lokaltog			
DOT-budget			
Generalforsamlinger		Godkendelse af mandat til generalforsamling hos Rejsekort & Rejseplan A/S og Lokaltog A/S	Godkendelse af mandat til generalforsamling FlexDanmark
Lokalbaner			
Status på lokalbaneområdet			Status på lokalbaneområdet
Flextrafik			
Julekørsel			
Repræsentantskabsmøder			
Dagsordener	Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde (forår)		
Bestyrelsen			
Evaluerings af bestyrelsesarbejdet			
Øvrigt			
Movia medarbejdere			
Strategi		Status på indsatser i Mobilitetsplanen	
Produkter og passagerer			Orientering om produkter og passagerer
Samfundsansvar		Godkendelse af ESG-rapport	

ÅRSHJUL FOR BESTYRELSEN 2026 – 2. halvår			
	Møde 4 (15. september)	Møde 5 (3. november) Afholdes evt. på teams	Møde 6 (15. december)
Økonomi			
Budget og regnskab			Godkendelse af budget 2. behandling
Estimat		Godkendelse af estimat 2	
Takster	Godkendelse af takster for det kommende år		
Regulativ			Godkendelse af opdatering af regnskabsregulativ
Regnskabsprincipper			Godkendelse af regnskabsprincipper for 2026
Datasikkerhed			
Cybersikkerhed og IT-status		Orientering om cybersikkerhed Orientering om IT-status	
Udbud			
		Status udbud	
DOT/Rejsekort og Rejseplan/Lokaltog			
DOT-budget			Godkendelse af mandat til tiltrædelse af DOT's budget
Generalforsamlinger			Mandat til generalforsamlinger i Rejsekort & Rejseplan A/S (herunder forretningsplan) samt Lokaltog A/S
Lokalbaner			
Status på lokalbaneområdet			Status på lokalbaneområdet
Flextrafik			
Julekørsel			Orientering om handicapkørsel i julen 2026
Repræsentantskabsmøder			
Dagsordener	Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde (efterår)		
Bestyrelsen			
Evaluerings af bestyrelsesarbejdet			Evaluerings af bestyrelsesarbejdet
Øvrigt			
Movia medarbejdere	Orientering om udviklingen i sygefravær, medarbejderomsætning mv.		
Strategi	Status for Movias strategi		
	Status for Movias image		
Produkter og passagerer			
Samfundsansvar		Godkendelse af disposition for ESG-rapport	

Dokumentnummer
2115988

Bestyrelsen

Mødedato:
10. marts 2026**Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde 17. marts 2026****Indstilling**

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender vedlagte forslag til dagsorden til repræsentantskabsmøde 17. marts 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, og der er denne gang ikke væsentligt politisk indhold, da der ikke er behov for at forelægge sager for repræsentantskabet til godkendelse. Det er det første ordinære møde i det nye repræsentantskab.

Forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet:

Kl. 16.00	Valg af mødeleder v/formandskabet
Kl. 16.05	Konstatering af fremmødte
Kl. 16.15	Orientering om regnskab og revision 2025 v/økonomichef Peter Lawaetz Winkler og statsautoriseret revisor Lars Hillebrand og senior manager Cecilie Hestbeck Johansen, Deloitte
Kl. 16.45	Direktionens beretning v/adm. direktør Dorthe Nøhr Pedersen
Kl. 17.15	Eventuelle forslag fra repræsentantskabsmedlemmerne
Kl. 17.25	Eventuelt

Til repræsentantskabets medlemmer sendes med dagsordenen Movias godkendte og offentliggjorte årsrapport for 2025 samt revisionsprotokollatet, med undtagelse af eventuelle fortrolige forhold.

Det foreslås, at direktionens beretning kommer ind på følgende emner: status på Nærbus og udrulning af konceptet, status på BRT og samarbejde med kommunerne, Movias road pricing program, status på udrulning af rejsekort-app og basiskort, fremvisning af ny digital trafikinformationsløsning (Buster) og samarbejde med operatørerne.

Formandskabet aftaler, hvem der er mødeleder.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Dagsorden udsendes til repræsentantskabet så vidt muligt mindst fire dage før mødets afholdelse jf. Movias vedtægt §12 stk. 2.

Bilag:

Ingen bilag.

Dokumentnummer
2165382

Bestyrelsen

Mødedato: 10. marts
2026

Orientering om anvendelse af Rejsekort-app og Basiskort i fleksibel mobilitet

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

I dag er det muligt at bruge Rejsekort som kort i Nærbus. Nærbus er bus på bestilling, som kører uden fast rute eller køreplan mellem stoppesteder.

Rejsekort-app og Basiskort beregner prisen på kundernes ture via underliggende køreplaner. Da Nærbus ikke kører efter en foruddefineret køreplan, er det ikke muligt at anvende Rejsekort-appen eller Basiskort i Nærbussen til billettering.

Igangsættelse af udvikling af løsning til Rejsekort-app og Basiskort

Det er derfor aftalt, i bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S, at igangsætte arbejdet med en landsdækkende løsning for Rejsekort-app og Basiskort for kørsel af fleksibel mobilitet med de samme takster, som gælder for bus og tog i øvrigt. Løsningen vil som minimum kunne håndtere Nærbus, men de regionale trafiksselskaber (herunder Movia) ønsker, at løsningen også udvikles til at kunne anvendes for bl.a. Flextur.

Overgangsløsning indtil ny Rejsekortløsning er klar

Tidsplanen for arbejdet med at få Nærbus på Rejsekort er under udarbejdelse og kan meldes ud senest i maj inden det gamle Rejsekortsystem lukkes ned. Der vil derfor være en overgangsperiode indtil den nye løsning er klar, hvor det ikke er muligt at anvende Rejsekort-appen og Basiskort i Nærbus. Det vil fortsat være muligt at købe en billet i Rejsebillet-appen. Desuden besluttede den tidligere bestyrelse i december 2025, at der i overgangsperioden skal sælges en særlig Nærbusbillet til ca. halv pris, der alene vil være gyldig i Nærbus i hhv. Haslev og Vestmøn.

Ikke-digitale brugere kan købe en kontantbillet til halv pris hos chaufføren (børnebillet) og bruger af månedskort (pendlerkort, skolekort, ungdomskort og pensionistkort), vil kunne anvende deres kort som normalt i Nærbussen.

Ensartede takster i fleksibel mobilitet

Movia har udarbejdet forslag til ensartede takster i bus, tog og fleksibel mobilitet, jf. sagen om Godkendelse af mandat til indsatser i forlængelse af anbefalingerne fra ekspertudvalget for mobilitet i hele Danmark.

Administrationen vil arbejde for, at den planlagte løsning i Rejsekort-app og Basiskort forberedes til også at kunne bruges i flextur, plustur og evt. samkørsel, til kørsel på bus- og tog-takster.

Økonomi:

Det økonomiske skøn for ordningen fremgår af bilag 1. Det er et lukket bilag af hensyn til Rejsekort og Rejseplans dialog med selskabets leverandører. Movias andel af udviklingsomkostningen vil kunne afholdes inden for rammen for Movias supportudgifter og den gældende økonomiske politik. Det vil derfor ikke have ekstraomkostninger for kommuner og regioner.

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben, men bilag 1 er lukket. Det vil fremgå af Movias hjemmeside, at *"bilag 1 er lukket grundet forretningsmæssige forhold mellem Rejsekort & Rejseplan A/S og selskabets leverandører."*

Kommunikation:

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside. Der vil blive orienteret særskilt til kommuner, der har eller planlægger at få Nærbus.

Bilag:

1. Omkostninger ved at åbne for fleksible løsninger i rejsekort som app og Basiskort. LUKKET BILAG.

Dokumentnummer
2186211

Bestyrelsen

Mødedato:
10. marts 2026

Orientering om ny digital trafikinformation

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orientering om ny digital løsning til trafikinformation med livekort på stoppestedet samt nyt design af stoppestedstavler med Buster kommunikation til efterretning

Sagsfremstilling:

Ny digital løsning til trafikinformation med livekort på stoppestedet

I forbindelse med lukningen af DOT billetter app, godkendte Movias bestyrelse i maj 2025, at Movia udvikler en ny digital trafikinformationsløsning, der sikrer nem adgang til trafikinformation på stoppestedet. Målet er at give god eller bedre trafikinformation, da den nationale kundetilfredshedsundersøgelse viser, at kundetilfredsheden ligger lavt på dette felt.

Movias løsning har fået navnet 'Buster', som gør den mere personlig, som en rejsemakker, der møder brugeren i øjenhøjde, guider og skaber tryghed. I november indgik Movia en kontrakt med leverandøren Shortcut. Udviklingen er i gang og forventes at være færdig slut februar og klar til markedet slut marts 2026. Formålet er at gøre alle Movias og Lokaltogs stoppesteder/stationer digitale, så passagererne hurtigt og nemt kan få adgang til information direkte på stoppestedet/stationen via en QR-kode.

Første version af 'Buster' vil indeholde information om, hvornår busserne og lokaltogene kører fra stoppestedet/station og et GPS-baseret livekort, som viser deres præcise lokation. Der er tale om en løsning, som Rejseplanen ikke kan levere i dag. Rejseplanen, nedtællingsskærme og afgangstavler udstiller alene prognosedata, altså forventningen til hvornår bussen kommer baseret på beregnede prognoser. 'Buster' udstiller som den eneste kanal faktisk realtidsdata baseret på bussen GPS-position og derfor med til at skabe en direkte kanal mellem Movia og passagererne, og den skal forbedre passageroplevelsen og sikre forbedret og høj kvalitet af information på rejsen med bus og lokaltog. Når Rejseplanen bliver klar til at levere bedre liveopdateret trafikinformation til kunderne via en fælles national app, er det planen, at teknologien bag Buster overdrages til Rejseplanen.

Nyt design af stoppestedstavler med Buster kommunikation

I forbindelse med udrulningen af Buster bliver stoppestedstavlerne opdateret med nyt design og kommunikation i løbet af forår og sommer 2026.

DOT besluttede i januar 2026 at lukke SMS-billetten (SMS 1415). Samtidig planlægges det at lukke Movias SMS 1250-tjeneste til afgangstider. Denne information fremgår af de nuværende stoppestedstavler. Derfor skal tavlerne opdateres, så henvisninger til SMS-tjenesterne fjernes og erstattes med en QR-kode, der henviser til Buster. Ved at scanne QR koden på stoppestedstavlen kan passagererne få tilgang til liveopdateret trafikinformation ved stoppestedet.

Frekvenstabel, rejsegaranti og øvrig ruteinformation bevares og er samlet og designet strammet op, så stoppesteder og rejseretning fremgår mere overskueligt for passageren. I forbindelse med det nye design og kommunikation har der desuden været fokus på tilgængelighed. Tavlerne er testet ift. tilgængelighedskravene og tavlerne og den nye trafikinformation planlægges præsenteres for Movias Tilgængeligheds-

forum 25. marts.

Økonomi:

Udviklingen af den tekniske løsning er dækket af særskilt bevilling fra omstillingspuljen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

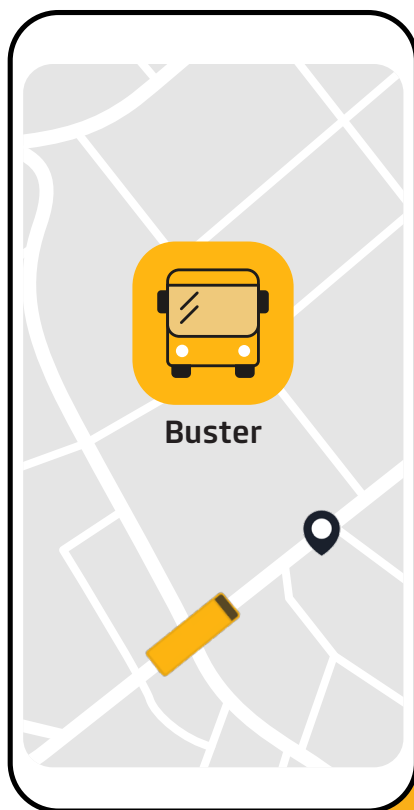
Kommunikation:

Når løsningen er færdigudviklet og inden den lanceres i maj, informeres kommuner, regioner og teknikdirektører via RÅD samt de andre trafikselskaber. Movia vil også sikre kommunikation om løsningen i pressemeddelelser, i busserne, ved busstop og med kampagner.

Bilag:

1. Opdateret afgangstavle
2. Opdateret frekvenstabel

Sjællandsgade



Følg bussen med *Buster*



Scan QR-koden og se,
hvor bussen er nu.

moviatrafik.dk/buster

Billetter

Check ind med Rejekort-appen eller køb billet i Rejsebillet-appen, **før** du stiger på bussen. Du kan også købe kontantbillet hos chaufføren eller bruge Basiskort med check ind i bussen.

Hvis bussen er mere end 20 minutter forsinket, kan du under visse betingelser få delvis taxarefusion via vores rejsegaranti.

Læs mere på **dinoffentligetransport.dk** eller kontakt kundeservice: **+45 70 15 70 00**

Tickets

*Check in with the Rejekort app or buy a ticket in the Rejsebillet app **before** you board the bus. You can also buy a cash ticket from the driver or use a Basic Card by checking in on the bus.*

If the bus is delayed by more than 20 minutes, you may, under certain conditions, be eligible for a partial fare refund through our travel guarantee.

Read more at **dinoffentligetransport.dk** or call customer service: **+45 70 15 70 00**



Sundbyvester plads evt Københavns Lufthavn

Cirkatider	kl. 00 - 06	kl. 06 - 09	kl. 09 - 15	kl. 15 - 18	kl. 18 - 24
Hverdage	Hvert 20. minut fra kl. 00.15	Hvert 5. minut	Hvert 5. minut	Hvert 5. minut	Hvert 10. minut til kl. 23.45
Lørdage	Hvert 20. minut fra kl. 00.15	Hvert 10. minut	Hvert 5. minut	Hvert 5. minut	Hvert 10. minut til kl. 23.45
Søn- og helligdage	Hvert 20. minut fra kl. 00.15	Hvert 15. minut	Hvert 10. minut	Hvert 5. minut	Hvert 10. minut til kl. 23.45



Orientering om undersøgelser af kundetilfredshed i kollektiv transport, 2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen om undersøgelserne af kundetilfredshed i den kollektive transport til efterretning.

Sagsfremstilling:

Movia er optaget af kunders oplevelser af alt fra tilfredshed med den konkrete rejse med bus og lokaltog til deres holdninger til den kollektive transport generelt på tværs af udbydere i Danmark. Sagens bilag opsummerer resultater fra kundetilfredshedsundersøgelserne for 2025.

Der rapporteres hvert år om fire forskellige kundeundersøgelser:

- Movias egen kundeundersøgelse, som omfatter ca. 30.000 interviews med kunder i bus og lokaltog.
- En landsdækkende kundetilfredshedsundersøgelse, som omfatter ca. 12.000 interviews med personer, der har rejst med kollektiv transport i Danmark mindst én gang indenfor det seneste år, hvoraf ca. 2.100 har rejst med Movia busser og ca. 300 har rejst med Lokaltog.
- En halvårlig kundeundersøgelse i regi af DOT, som omfatter ca. 2.000 interviews med personer, der har rejst mindst én gang årligt med kollektiv transport i DOTs område.
- En årlig kundeundersøgelse vedr. Rejsekort (som app og kort), Rejsebillet app og Rejseplanen blandt brugere, der rejser med kollektiv transport mindst én gang årligt.

Movias egen kundeundersøgelse af tilfredsheden med den aktuelle rejse i bus og lokaltog viser fortsat stor tilfredshed blandt både bus- og togpassagererne (95 pct. hhv. 94 pct.). Samtidig er tilfredsheden stigende, idet andelen af meget tilfredse passagerer er øget med 5 pct. point for både bus og lokaltog.

Billedet er også positivt for Movias busser i den landsdækkende kundetilfredshedsundersøgelse. Blandt borgerne på Sjælland og Lolland-Falster, som rejser med Movia bus mindst en gang årligt ses en markant fremgang i både villigheden til at anbefale Movia bus (+8 point) og den overordnede tilfredshed med Movia bus (+3 pct. point). Det er det bedste resultat siden undersøgelsens start i 2018. For Lokaltog ses en mindre stigning på begge parametre.

Den halvårlige kundeundersøgelse i DOT viser, at der er stigende villighed til at anbefale kollektiv transport på Sjælland og Lolland-Falster (+6 point), mens den overordnede tilfredshed med kollektiv transport i DOT-området holder niveauet fra 2024.

Den landsdækkende årlige kundeundersøgelse vedr. Rejsekort (både kort og app), Rejsebillet og Rejseplanen viser, at der fortsat er høj for både overordnet tilfredshed og villighed til at anbefale produkterne.

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent, men bilaget er lukket indtil den landsdækkende analyse offentliggøres i marts 2026

Kommunikation:

Den landsdækkende analyse offentliggøres på trafikvirksomhedernes hjemmesider 17. marts 2026 samt omtales i en pressemeddelelse udsendt af Movia

Bilag:

1. Kundeundersøgelser i kollektiv transport 2025 (Lukket bilag)

Orientering om Flextrafik

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

I denne sagsfremstilling gives en overordnet beskrivelse af Flextrafik i Movia. På bestyrelsesmødet vil der være en præsentation af Flextrafik og en demonstration af hvordan trafikskabernes fælles IT-system arbejder.

Baggrund

Afsættet for Flextrafik skal findes i trafikskabslovens §5. Heraf fremgår:

- at Trafikskabet skal varetage individuel handicapkørsel
- at Trafikskabet kan efter aftale med en kommune eller region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.

Flextrafikken afviger en del fra den almindelige kollektive transport og er et forholdsvist komplekst set-up med en blanding af "kan" og "skal" kørselsopgaver, som udføres med forskellige serviceniveauer. Handicapkørslen er fundamentet, og den gennemføres af trafikskabet for alle kommuner. Det giver mulighed for at løse andre kommunale/regionale opgaver samtidig, fordi køretøjerne alligevel er i området. Desuden har kommuner og regioner som ejere af Movia således allerede betalt for det administrative og driftsmæssige set-up, der er nødvendigt for at gennemføre handicapkørslen. Ved at lægge flere kørselsopgaver ind i Flextrafik opnås derfor en større effektivitet i driften og en bedre økonomi for de deltagende kommuner og regioner. Og koordineringen af de offentligt betalte kørselsopgaver giver både økonomisk og driftsmæssig basis for, at kommunerne kan tilbyde alle borgere fleksibel kollektiv trafik som Flextur og Plustur.

Flextrafik har eksisteret i 25 år og startede oprindeligt i Vestsjællands amt. Ved fusionen mellem HUR, VT og STS i 2007 blev Flextrafik-modellen valgt som den fælles model, primært fordi den tilbyder en bedre service for borgerne og en langt mere effektiv driftsafvikling. Da flextrafikken består af både "kan" og "skal" opgaver blev den etableret med sin egen økonomi adskilt fra busdriften. Kommuner og regioner betaler for Flextrafik efter forbrug, og internt i Movia betaler Flextrafik for ydelser fra resten af huset (IT, callcenter, HR, m.v.).

I 2007 udgjorde Flextrafik 4 pct. af Movias driftsudgifter. I 2024 var dette tal steget til 16 pct. og den udvikling forventes at fortsætte, som følge af både flere fleksible ordninger og færre bustimer pga. udbygning af metro m.v. Bestyrelsen besluttede derfor i 2025 at justere økonomimodellen, så Flextrafik og nye mobilitetsformer ligesom bus- og banetrafik fra 2027 finansierer en forholdsmæssig andel af de samlede omkostninger i Movia. Ændringen af økonomimodellen er samlet set udgiftsneutral, men det kan ikke undgås, at der er konsekvenser for den enkelte kommune eller region ift. hvor meget busbaseret kollektiv trafik henholdsvis Flextrafik, der indkøbes. Justering af økonomimodellen giver besparelser i København, Frederiks-

berg og Region Hovedstaden. Det skyldes, at de to kommuner og Region Hovedstaden har en relativt større andel af bustimer end de har andel af Flextrafik. Ingen kommuner vil få stigninger på over 1,8 pct. af nettotilskuddet til Movia som følge af modelskiftet.

Flextrafik findes også i de øvrige trafiksselskaber på nær Bornholm. Kernen i driften er et IT planlægningssystem (Planet), som drives af den fælles IT-organisation FlexDanmark beliggende i Aalborg. IT-systemet sørger for, at alle kørselsbestillinger planlægges sammen uanset rejseformål og under hensyntagen til de særlige behov, der gælder for den enkelte borger. Dette set-up er unikt for Danmark og bredt anerkendt internationalt som et top benchmark.

Kørselsordninger for kommuner og regioner i Flextrafik

Trafiksselskabsloven fastlægger, at personer med bevægelses- eller synshandicap, og som ikke kan anvende almindelig kollektiv transport, af kommunerne skal visiteres til 104 årlige ture med Flextrafik. Det er kommunerne, der visiterer borgerne til ordningen, og Movia administrerer medlemskab, turbestillinger og afregning af borger og kommune.

Den øvrige kørsel for kommuner omfatter transport til læge, bandagist, genoptræning og lignende for borgere, som ikke selv kan transportere sig. Kommunen visiterer og bestiller selv kørslen i Movias IT-system. Det er typisk personale på borgerservice eller genoptræningen, der visiterer og bestiller kørsel til kommunens borgere.

For regionernes vedkommende er den primære opgave kørsel af patienter, der kan sidde op under kørslen, til behandling på sygehuse, dialyse, ambulant behandling, m.v. Turene bestilles i Movias IT-system af personale på sygehusafdelingerne eller Præhospitalt Center, herunder af AMK-vagtcentralen (112).

Der er mere end 20 forskellige slags lovgivninger primært på sundheds- og socialområdet som kommunerne og regionerne bruger i forbindelse med transporter til borgerne.

Flextrafik er også kollektiv transport

I tillæg til de ovenstående kørselsopgaver tilbyder Movia også, at kommunerne som en del af deres kollektive trafikservice kan vælge at tilbyde Flextrafik som en transportmulighed for borgere uden visitation. Denne service hedder Flextur og bruges oftest som supplement til den øvrige kollektive transport eller som erstatning for en tidligere busrute med meget få afgang og passagerer. Flextur bestilles af borgerne selv fra adresse til adresse, og turen planlægges som den øvrige Flextrafik i det fælles IT-system og udføres med en Flextrafik vogn. Flextur er særligt interessant for de borgere, som bor langt fra en buslinje, eller hvor bussen ikke kører i ydertidsrum. Flextur har i dag sit eget takstsystem som er dyrere end almindelig bustakst.

Alt planlægges sammen og følges tæt

Den service som Movia gennemfører i disse ordninger, planlægges og koordineres i det samme IT-system, og borgerne vil derfor kunne møde hinanden i Flextrafik-vognen, uanset om de er visiteret som patient på vej hjem fra et sygehus eller selv har bestilt en Flextur til en tur til frisøren. Det betyder også, at passagererne skal tolerere omvejskørsel og rejse sammen med andre. Koordinering giver en meget effektiv udnyttelse af køretøjerne og jo flere ordninger, der samles i Flextrafik, des billigere bliver det for kommuner og regioner at løse deres mobilitetsopgaver, fordi man så at sige deler chauffør og vogn. Set fra et borgerperspektiv øges serviceniveauet, da flere vogne giver bedre mulighed for at være hurtigere fremme.

Selve kørslen udføres af private vognmænd på kontrakt med Movia. Denne type kørsel er omfattet af udbudspligt, og når kommuner/regioner vælger at lægge kørslen i Flextrafik, er det Movia der løfter udbudspligten.

Movia sørger for at sende køreordrer ud til vognene og følger via sin trafikstyring med i driftens afvikling. Hvis der opstår problemer (trafik, forsinkelser, kan ikke finde borgeren, m.m.) griber trafikstyringen ind. Movia følger løbende op på om driften fungerer tilfredsstillende. Ca. 94 pct. af kunderne afhentes rettidigt og ca. 96 pct. afleveres rettidigt.

Kørselsopgaver til institutioner

Udenfor IT-systemet kører Movia også Flextrafik med borgere til specialiserede tilbud. Kørslen har en mere fast karakter, hvor der ofte køres i faste ruter med de samme borgere og i en del tilfælde er der krav om, at borgeren møder de samme chauffører og medpassagerer. Denne kørsel kaldes Flexrute og køres efter en model, hvor den private operatør på kontrakter med Movia har ansvaret for at varetage løbende planlægning og dialog med institutioner og forældre/pårørende. Der sker således ikke nogen koordinering med øvrige kørselsopgaver, og Movia laver heller ikke samme tætte driftsopfølgning i forhold til evt. forsinkelser.

Opfølgning og kontrol

Movia gennemfører løbende og systematisk kontrol af flextrafikoperatørerne. Det sker bl.a. ved sygehuse, hvor Movias kvalitetsopfølgningsmedarbejdere kontrollerer Flextrafikken, herunder om vognen og dens tekniske udstyr, fx trappemaskine, er i orden. Der foretages også kontrol af chauffører i forhold til førerbevis, uddannelsesbeviser og fremtræden (uniformering) samt om chaufføren yder den service til borgere, som er bestilt. I 2025 gennemførte Movia knapt 6.000 kvalitetskontroller.

Movia har i forbindelse med overvågningen af, at overenskomsterne overholdes i Flextrafikken etableret et kontrolpanel med deltagelse af ATAX, KA, 3F og Krifa. Movia gennemfører på stikprøvebasis kontroller af, at overenskomstvilkårene overholdes. I 2025 blev 20 operatører og deres 5 underleverandører udtaget til kontrol. Organisationerne har kompetencen vedr. fortolkningen af overenskomstaftalerne og bistår Movia med at vurdere om aftalerne overholdes, så flextrafikchaufførerne får den løn og de arbejdsvilkår, som de skal have.

Udvikling af produktet

Movia arbejder løbende sammen med kommuner og regioner om at udvikle servicen. Bl.a. kan følgende nævnes:

- Akut kørsel sammen med Region Sjælland. I stedet for at benytte – og dermed optage – en ambulance ved transport af lettere tilskadekomne fra færdselsuheld, tilkaldes Flextrafik til skadestedet. Det har medført en betydelig besparelse for regionen og friholdelse af ambulancer til mere akutte formål.
- Movia udbyder patientbusser for Region Sjælland. Patientbusser samler patienter op fra Flextrafik flere steder i region Sjælland og kører dem samlet til Rigshospitalet. Regionen sikrer at der i patientbussen er sundhedsfagligt personale.
- Plustur er et tilbud som almindelig kollektiv trafik, som borgerne kan fremsøge i Rejseplanen. Plustur (adresse-knudepunkt/station) foreslås kun af Rejseplanen når der ikke er tilbud med almindelig bus. Kommunerne aftaler bestemte knudepunkter og stationer hvor man kan skifte mellem en bus og en plustur.
- I 2026 planlægges forsøg med Flextur betjening om natten i Holbæk, Egedal og Furesø kommuner. Forsøget er særligt møntet på områder som har oplevet taxi-død.
- Der arbejdes på at øge kundernes selvbetjening ved turbestilling.

Antal ture med Flextrafik

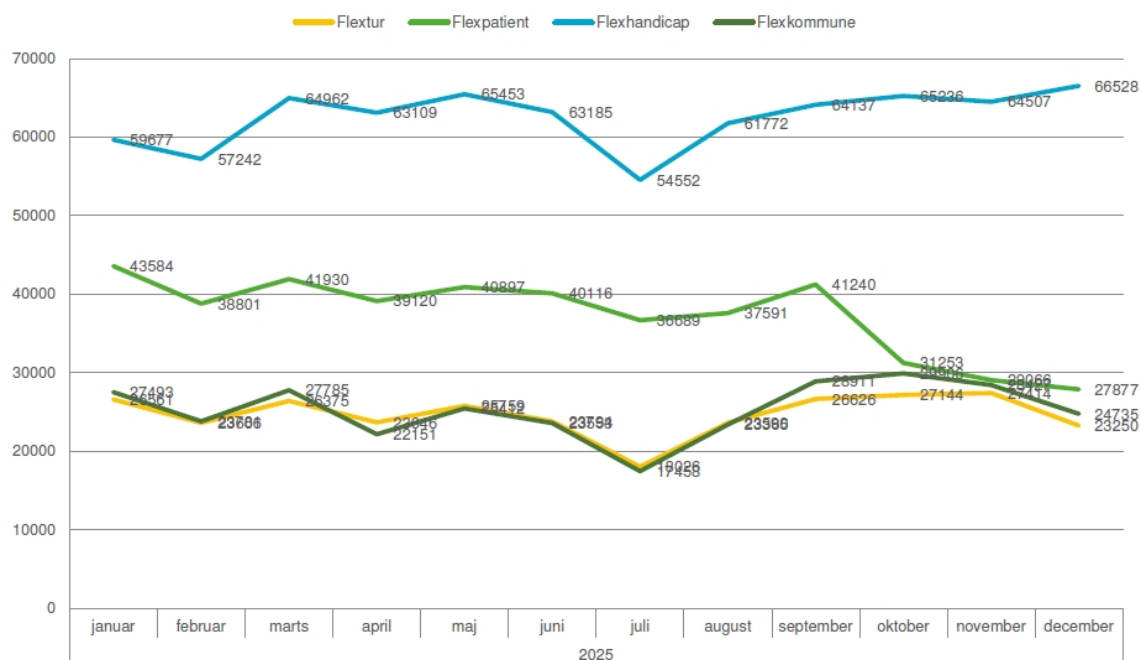
I Flexrute (institutionskørsel) køres der årligt ca. 1.654.000 passagerer (2025). I den variable kørsel, som er den kørsel der koordineres i det fælles IT-system, køres der årligt 1.995.000 passagerer (2025).

Fordelingen mellem de forskellige ordninger er vist i tabel 1 og figur 1.

Tabel 1. Passagerfordeling på de 6 ordninger i Flextrafik.

Ordning, passagerer (2025)	Antal	Procent
Flextur	316.745	8,7
Plustur	12.629	0,3
Flexpatient	487.258	13,4
Flexhandicap	865.724	23,7
Flexkommune	313.010	8,6
Flexrute	1.654.334	45,3
Hovedtotal	3.649.700	100,0

Figur 1. Udviklingen i antal ture i 2025 for de fire ordninger som indgår i den koordinerede planlægning i IT-systemet. Det bratte fald i patientkørslen fra september til oktober skyldes, at region Hovedstaden har valgt selv at udbyde den siddende patientbefordring.



Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Sagen medfører ikke særskilt kommunikation.

Orientering om Nærbus

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Nærbus er et produkt, der ligger mellem den traditionelle busdrift og Flextrafik (Flextur), og udnytter fordelene fra begge driftsformer.

Nærbus – Fleksibel offentlig transport

Movia kan tilbyde Nærbus efter aftale med en kommune, så transporten gennemføres med mindre busser, der kører mellem eksisterende og/eller nye stoppesteder. Bussen kører ikke i faste ruter, og kører derfor kun, hvis den er blevet bestilt af en kunde – enten via app, en hjemmeside eller ved opkald til Movias kundeservice. Ruten planlægges i udgangspunktet efter de aktuelle bestillinger og ikke efter en forudbestemt køreplan. Når det er muligt, kombineres flere bestillinger til én samlet rute, så kapaciteten udnyttes effektivt. Rejser betales efter samme takstsystem og med de samme billettyper, som den øvrige ordinære offentlige transport. Af tekniske årsager kan Rejsekort app og Basiskort desværre ikke benyttes på Nærbus endnu. Rejsebillet app'en virker, og når det gamle rejsekort udfases 28. maj 2026, vil Movia tilbyde kunderne en særlig rabatteret Nærbus-billet. I bilag 1 vises en oversigt over de karakteristika, der er ved traditionelle busser, Nærbus og Flextur.

Pilotforsøg i Haslev

Fra 8. april 2024 til december 2025 er Nærbus-konceptet blevet testet i et område, som dækker Haslev by og de nærliggende landsbyer. Målet med Nærbus er at tilbyde en fleksibel busservice, som er attraktiv både for pendlere og for andre rejsende i en landlig geografi, som traditionelt har været vanskelig at dække effektivt med offentlig transport. Movia har bevilget 9,7 mio.kr. til forsøget i perioden april 2024-december 2025. Forsøget er efter opstarten med støtte fra Trafikstyrelsens pulje til behovsstyret transport blevet forlænget til udgangen af februar 2027. I Haslev er tre buslinjer fra 2024 blevet erstattet med Nærbus, bortset fra nogle få ture, der betjener skolerne i området og som kører i forhold til skolernes ringetider.

Nærbussens dækningsområde i Haslev



Testområder i Haslev

I pilotforsøget i Haslev er der testet mange forskellige initiativer, og der er derfor skabt viden om en række forhold om Nærbus. Følgende er testet:

- Hvordan tager borgerne imod, at bussen skal bestilles via en app i stedet for, at man bare stiller sig ved stoppestedet en gang i timen?
- Er der nogen borgergrupper som man mister?
- Er IT-plattformen solid – det vil sige uden nedbrud?
- Er det muligt at udvide markedet (fredagskørsel til midnat og lørdagskørsel kl. 8.00-24.00)
- Kan Nærbus håndtere skolekørsel?
- Kan rutebuskørsel og Nærbus-kørsel kombineres?
- Kan man opnå større tilgængelighed både i forhold til fladedækning og betjeningstid?

De enkelte spørgsmål vil blive besvaret nedenfor:

Bestilling via app

Fra start har det været nødvendigt for borgerne at tilmelde sig Nærbus via en app. Der er etableret kontaktmulighed til Movias kundecenter for de ikke-IT-kyndige, så der var hjælp til at blive tilmeldt. Der er for nuværende godt 2.600 oprettede brugere i app'en. Borgerne har taget godt imod app'en – 95 pct. af brugerne anvender app'en til bestilling, 2 pct. anvender hjemmesiden (bestil.nærbus.dk) og de resterende 3 pct. benytter Movia kundecenter. 85 pct. af kunderne finder det enkelt at bestille Nærbus via app'en. Der er intet der tyder på, at overgangen til Nærbus har gjort, at kundegrupper er tabt. Både unge og ældre, har taget Nærbussen til sig. Der blev gennemført en målrettet indsats for at få de ældre i tale via ældreorganisationerne i Haslev.

IT-plattformen

I Haslev-forsøget blev en SaaS-løsning (standardsystem) fra franske Padam Mobility anvendt som IT-plattform. IT-plattformen har været yderst stabil. Movia har netop afsluttet et udbud af IT-plattformen for den fremadrettede Nærbus-service, som en del af det nye Nærbus-forsøg på Møn. Det er indarbejdet i kontrakten, at Movia kan bruge den ny IT-plattform til flere kommuner, og at de øvrige trafikselskaber i Danmark vil kunne anvende platformen, hvis de ønsker det.

Udvidelse af servicen

Der er i Haslev-forsøget opnået en passagerstigning på 13 pct. fra 2023 til 2025, men der køres også flere køreplantimer. Det gælder såvel i dagtimerne, som fredag aften og lørdag. Driften er øget i dagtimerne for at tilnærme sig efterspørgslen. Der er dog fortsat tider i dagtimerne, hvor det kan være svært at få en tur, hvis man vil rejse spontant. Kørslen fredag aften har i en periode på ni måneder været udvidet fra kl. 22.00 til midnat. Vurderingen er, at der har været få passagerer. Fra januar 2025 er der etableret Nærbus-kørsel om lørdagen fra kl. 8.00 til midnat. Foreløbig ligger passagertallet på mellem 80 og 100, og det er højere end forventet. Trafikstyrelsen har givet tilskud til at søndagskørsel vil blive testet fra sommeren 2026.

Skolekørsel

Det har været et mål for Nærbus-forsøget at tilbyde en busløsning som gav børn og voksne en mere fleksibel hverdag. Fra januar 2025 overgik skolekørslen til Nærbus. Familierne skulle bestille skolerejserne efter behov og rejserne kunne nu også bestilles til fritidsaktiviteter eller legeaftaler. Skolekørslen med Nærbus fik hurtigt en del kritik. Movia gennemførte derfor en brugerundersøgelse efter fire måneder, som viste at skolekørslen i den konkrete opsætning og geografi ikke øgede den oplevede fleksibilitet for alle. Et flertal af brugerne fandt løsningen besværlig, skabte større usikkerhed og den var mindre attraktiv end skolekørsel med fast køreplan. Faxe Kommune og Movia valgte på den baggrund at gå tilbage til skolekørsel efter fast køreplan fra august 2025.

Kombination af rutekørsel og Nærbus-kørsel

Erfaringerne fra Haslev viser, at en kombination af lokal geografi, en pendlerstation og lokalt rejsemønster gjorde det gunstigt at kombinere Nærbussen med en form for implicit eller eksplicit rutedrift, på tider hvor der er større passagerstrømme til enkelte punkter fx i de tidlige morgentimer hvor betjeningen af Haslev Station og togene mod København er prioriteret. På disse tider kan der ikke rejses på tværs i området. Tilsvarende da skolekørslen med Nærbus blev testet. Her kunne der kun rejses lokalt på de ruter som skolenærbusserne fulgte. Alle tre skole-nærbusser rundede stationen i forbindelse med deres betjening af de tre skoler i Haslev.

Tilgængelighed

Nærbussen har givet en større fladedækning i området. Det skyldes, at der er oprettet op mod ti nye stoppesteder. Cirka halvdelen på steder, hvor der ikke har været stoppesteder tidligere, og hvor rutebusserne ikke er kommet forbi. Den anden halvdel på tidligere vinkestrækninger. Nogle af disse stoppesteder er virtuelle og kan findes i app'en.

De tre busruter, der blev ændret til Nærbus ved projektets start havde forskellig betjening. Linje 265 kørte i tidsrummet kl. 5.30-22.15, linje 266 i tidsrummet kl. 5.30-18.30 og linje 267 kl. 8.30-13.00. Med Nærbus fik hele lokalområdet betjening i tidsrummet kl. 5.45-22.00. En bus var tilstrækkelig til at betjene hele området i aftentimerne.

Hvad mener borgerne om Nærbus?

I december 2025 gennemførte Movia en spørgeskemaundersøgelse blandt de borgere, der var tilmeldt Nærbus. Brugerne blev spurgt om de er enige i, at Nærbus giver en bedre offentlig transport i Haslev end rutebusser med fast køreplan og få afgange. Spørgsmålet blev rettet til både de respondenter, som selv

bruger Nærbus, og til de respondenter, som har oprettet en Nærbus-profil, men ikke er aktive brugere. 68 pct. er enten helt enige eller enige i udsagnet, mens 8 pct. var helt uenige eller uenige.

Samarbejdet med operatøren Ditobus

Allerede fra at Movia havde den første kontakt med Ditobus om Nærbus, var der stor nysgerrighed fra operatørens side. På det tidspunkt, kunne vi kun beskrive Nærbus i nogle meget brede termer. Ditobus deltog i udviklingsudarbejdet omkring Nærbus, og tilførte værdifuld viden. Da driften startede, havde Movia også en tæt dialog med Ditobus og chaufførerne. Det betød, at der i den første tid hurtigt kunne justeres på køretider, uhensigtsmæssigheder mv. Nogle ting blev ændret fra dag til dag andre ting skulle varsles i forhold til chaufførerne, der strakte sig meget vidt for at få Nærbus-servicen godt i gang. En vigtig tilbagemelding er, at chaufførerne er meget tilfredse med at køre Nærbus. De kører kun når, der er passagerer at køre med, og de har via deres app, fået sat navn på deres passagerer. Og så har de en rigtig god kontakt til deres kunder, og er blevet benyttet som kommunikationskanal.

Økonomi

Da Nærbus-produktet endnu ikke har været udbudt kendes udgiftsniveauet ikke. Movias foreløbige vurdering af udgiftsniveauet til Nærbus-kørsel er, at det nogenlunde svarer til udgifterne til drift på de mest effektive R-linjer i landområderne, indtægtssiden vil være lavere (da der er færre kunder pr. kørt time) og derfor er tilskudsbehovet forventeligt højere.

Tilskudsbehovet påvirkes af lokale geografiske forhold; betjeningsområde, driftsdøgn mv. Det vil derfor altid være nødvendigt, at Movias trafikrådgivere foretager en konkret vurdering af potentielle Nærbus-områder. Movias omkostninger til IT-plattform, integration til rejseplanen, markedsføring mv. afholdes via fællesudgifterne, som ved rutedrift. Hvis en kommune ønsker at starte Nærbus-drift, bør mulighederne altid bero på en lokal og konkret vurdering.

Dialog med interesserede kommuner i forbindelse med kommende Movia udbud

Movia har løbende drøftet Nærbus med interesserede kommuner (f.eks. Slagelse, Guldborgsund, Kalundborg, Ringsted, Stevns, Køge, Lejre, Frederikssund, Furesø). Afhængig af lokale og kontraktuelle forhold kan det være gunstigt at indføre Nærbus i forbindelse med et udbud af busdriften i et område/kommune.

I forbindelse med Movias kommende udbud, A26, hvor kommunerne skal afgive trafikbestilling i oktober 2026, kan det være relevant at drøfte mulighederne for Nærbus med følgende kommuner: Faxe, Guldborgsund, Køge, Ringsted, Stevns og Vordingborg Kommuner. Nærbus kan enten tilføjes fra udbuddets driftsstart (fra december 2028), og som minimum skal udbuddet muliggøre et eventuelt senere tilkøb af Nærbus, som kommunerne har mulighed for at beslutte det.

Pilotforsøg på Vestmøn

Fra 28. juni 2026 vil Movia og Vordingborg Kommune med støtte fra Trafikstyrelsens pulje påbegynde et nyt pilotforsøg på Vestmøn. På Vestmøn vil Nærbus være en tilføjelse til det eksisterende rutenet.

Muligt forsøg i Lundby

Det forventes, at Movia pr. 1. maj 2026 ansøger Trafikstyrelsen om et mindre beløb til at gennemføre et tredje Nærbus-forsøg i Lundby i Vordingborg Kommune.

Evaluerings af forsøg

Movia er i øjeblikket i gang med at evaluere Nærbus-forsøget i Haslev. Evalueringen vil blive forelagt for bestyrelsen på mødet i maj 2026.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Movias administration drøfter nærbusproduktet med relevante kommuner i forbindelse med A26 og der vil være mulighed for i løbet af foråret invitere interesserede borgmestre og udvalgsformænd til Haslev for at besøge Nærbus.

Bilag:

1. Karakteristika ved traditionelle busser, Nærbus og Flextur

Bilag 1 Karakteristika ved traditionelle busser, Nærbus og Flextur

	Bus	Nærbus	Flextur
For kunden (Mobilitet):			
Bestilling	Ingen	Helt frem til afgang, men oftest 15-30 min.	2 timersfrist
Kapacitet	Høj	Lav (markedsvilkår)	Høj
Dækning	Fast rute	Fra stoppested til stoppested på fleksibel rute	Fra adresse til adresse på fleksibel rute
Pris	Almindelig takst	Almindelig takst	Særtakst
Serviceniveau fra chauffør	Standard	Standard	Hjælp til ind og udstigning af bilen/minibussen
Kundens involvering	Lav: Skal fremsøges i rejseplanen eller køreplan	Høj: Bestilling via app, hjemmeside eller kundecenter (telefonisk)	Høj: Bestilling via app, hjemmeside eller kundecenter (telefonisk)
Fleksibilitet	Fast køreplan	Behovsstyret	Behovsstyret
For kommunen:			
Tilskud pr. passager	Lav	Mellem	Høj
Økonomistyring	Trafikomfang og deraf økonomi styres i trafikbestillingsprocessen	Trafikomfang og deraf økonomi styres i trafikbestillingsprocessen	Trafikomfang og deraf økonomi er efterspørgselsstyret. Kommuner regulerer med takst.

