



REGION



REGION HOVEDSTADEN BUDGETANALYSE

Analyse af Region Hovedstadens
udgifter til Movia

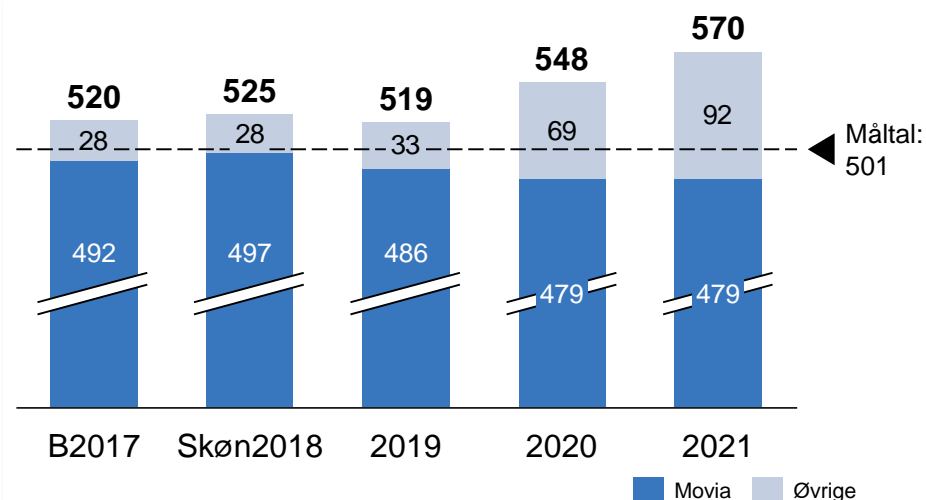
14. marts 2017

Baggrund for Region Hovedstadens budgetanalyse

Baggrund for budgetanalysen

- Region Hovedstadens *Budgetaftale 2016-2019* indeholder et måltal for den kollektive trafik. Det er regionens ambition at begrænse årlige udgifter til drift og investeringer i den kollektive trafik til 500 mio. kr.. I 2017-priser er rammen 501 mio. kr. inkl. omprioriteringsbidrag.
- For at indfri ambitionen har Region Hovedstaden iværksat en budgetanalyse af sit tilskud til Movia, som forventes gennemført i tre faser:
 1. Kortlægning af Region Hovedstadens udgifter til Movia
 2. Dybdegående analyser på baggrund af kortlægningen
 3. Katalog over forbedringsforslag
- Denne rapport udgør fase 1 af budgetanalysen.

Overslag budget for kollektiv trafik (mio. kr, 2017-priser)



Beskrivelse af poster der indgår i Region Hovedstadens måltal for kollektiv trafik

- Udgifter til Movia omfatter:
 - Busdrift
 - Lokalbaner inkl. leasing
 - Fællesudgifter
 - Evt. efterregulering
- Øvrige udgifter omfatter:
 - Pensionsudgifter (Region Hovedstaden administrerede)
 - Yderligere investeringer i lokalbanen
 - Ny station (Favrholm)
 - Sti- og broforbindelse på Favrholm station
 - Letbane (anlæg)
 - Letbane (drift)
- Anlæg af letbane udgør 36 mio. kr. i 2020 og 69 mio. kr. i 2021
- Det samlede tilpasningsbehov er 69 mio. kr. i 2021
- Regionens investeringstilskud fra staten på 43 mio. kr. indgår ikke i måltallet.

Kilde: Region Hovedstaden

Kort om denne rapport

Den 29. november 2016 har Miljø- og trafikudvalget godkendt kommissorium for budgetanalyse af Movia. Budgetanalysen gennemføres i tre faser. *Fase 1 – kortlægning af Region Hovedstadens udgifter til Movia* gennemføres med assistance fra PA Consulting Group.

Kortlægningen i denne rapport er opdelt i fire spor:

1. Gennemgang af udviklingen i Region Hovedstadens tilskud til Movia i perioden 2008-2015
2. Region Hovedstadens tilskud til Movia fra 2015 til 2016, herunder gennemgang af Movias nye finansieringsmodel og dennes betydning for regionens tilskud
3. Følsomhedsberegninger til brug for at vurdere det regionale tilskuds sårbarhed over for ændringer i den kollektive trafiks indtægts- og udgiftsgrundlag i kommende år
4. Emner til dybdeanalyser i fase 2 og 3 af budgetanalysen.

Proces og arbejdsform

Rapporten er udarbejdet i tæt samarbejde med Region Hovedstaden og Movia, som løbende har leveret data og sparring på rapportens indhold. En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Region Hovedstaden, Movia og PA Consulting har jævnligt mødtes undervejs i forløbet. Konklusioner er desuden løbende blevet drøftet af analysens projektledelsesgruppe, som ligeledes har været med deltagelse af alle tre parter.

Movias økonomiafdeling har bidraget med egne beregninger og bistået med kvalitetssikring af PA Consultings beregninger gennem forløbet.

INDHOLD

Side 4:

Opsummering af rapportens hovedkonklusioner

-

Side 5-11:

Regnskabstal for regional udvikling og kort om beregningsmetoden i denne rapport

-

Side 12-24:

Udviklingen i regionens udgifter til Movia 2008-2015 inden for de tre hovedområder

-

Side 25-27:

Gennemgang af Movias nye finansieringsmodel

-

Side 28-35:

Udviklingen i regionens udgifter til Movia 2015-2016 og beskrivelse af betydningen af den nye finansieringsmodel

-

Side 36-38:

Følsomhedsberegninger

-

Side 39-43

Emner til dybdeanalyser i fase 2 og 3

Opsummering af rapportens hovedkonklusioner

Konklusioner

- Region Hovedstadens tilskud til Movia er reduceret med 0,6% (faste priser) i perioden fra 2008 til 2015
- I perioden faldt tilskuddet til lokalbaner og fællesudgifter med henholdsvis 20% og 4%, mens busudgifterne steg med 64% til 96,7 mio. kr. i 2015. Stigningen i tilskuddet til busdriften skyldes en række faktorer, herunder ændring af reglerne for dieselafgift og cross-border leasing (som DUT-kompenseres), tabt voldgiftssag og ændringer i driften.
- Fraregnes merudgifter, som regionen er blevet DUT-kompenseret for, er Region Hovedstadens samlede tilskud reduceret med 5,9% (faste priser)
- Over perioden er antallet af realiserede køreplantimer øget med 27,6% for Region Hovedstadens buslinjer, mens selvfinansierungsgraden for de regionale buslinjer er faldet
- I 2016 trådte en ny linjefordeling og finansieringsmodel i kraft. Ændringen betyder, at Region Hovedstaden nu finansierer flere buslinjer, men betaler en mindre andel af Movias fællesudgifter, som primært består af administrationsomkostninger. Regionens tilskud til lokalbanerne er uændret
- Region Hovedstadens tilskud til Movia steg 7,5% fra 2015 til 2016 (faste priser). I 2016 var tilskuddet på 501 mio. kr. (eksl. Flextrafik, anlæg og vedligehold på lokalbanerne samt udgifter til den nye voldgiftssag)
- Beregninger af tilskudsudviklingen fra 2015 til 2016 viser, at ca. 13,1 mio. kr. af nettostigningen også ville være indtruffet under den tidligere finansieringsmodel. Dette skyldes primært tilskud til regionens nye E-busser, som blev sat i drift i 2016. 21,9 mio. kr. af tilskudsstigningen skyldes hovedsageligt øget tilskudsbehov for de linjer, som er overgået fra kommunal finansiering til regional finansiering med overgangen til ny finansieringsmodel
- Der er gennemført følsomhedsberegninger, som viser Region Hovedstadens eksponering over for ændringer i bus- og lokalbanedrift. Regionen vil opleve store ændringer i sit tilskud såfremt buslinjernes indtægts- og udgiftsgrundlag eller dieselpris- og renteniveauer skulle udvikle sig positivt eller negativt
- Der er i fase 1 identificeret seks forslag til emner for dybdeanalyser i budgetanalysens fase 2 og 3. Dybdeanalyserne forventes at bidrage på flere måder – dels ved at identificere besparelses- og effektiviseringsmuligheder og dels ved at skabe et bedre styringsgrundlag gennem større budgetsikkerhed og styrket trafikbestillingsproces.

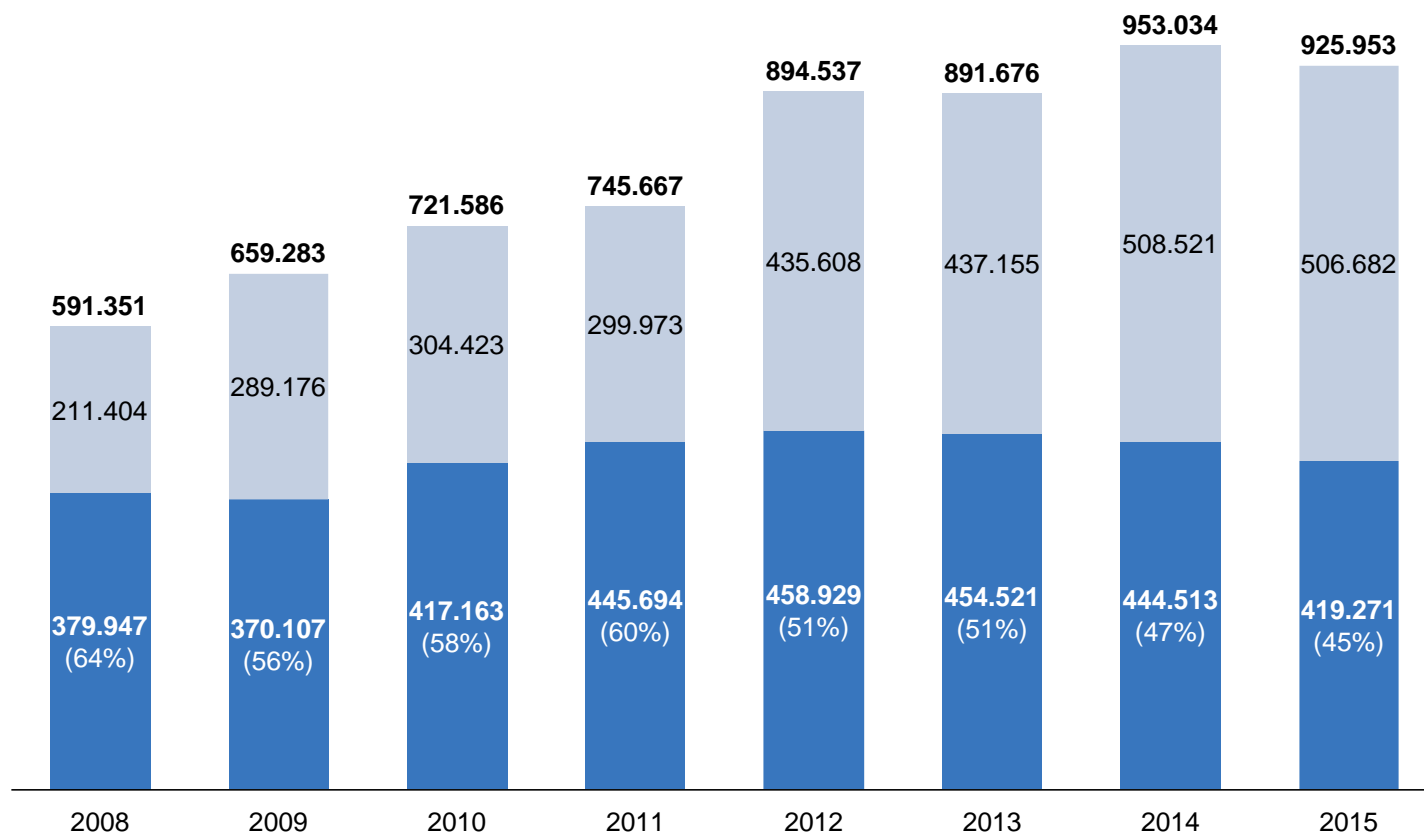


SPOR 1

Gennemgang af udviklingen i Region
Hovedstadens tilskud til Movia i perioden
2008-2015

I 2015 udgjorde kollektiv trafik 45% af det samlede regnskab for Regional Udvikling

Udvikling i Region Hovedstadens udgifter til regional udvikling (løbende priser, tusinder)



BESKRIVELSE

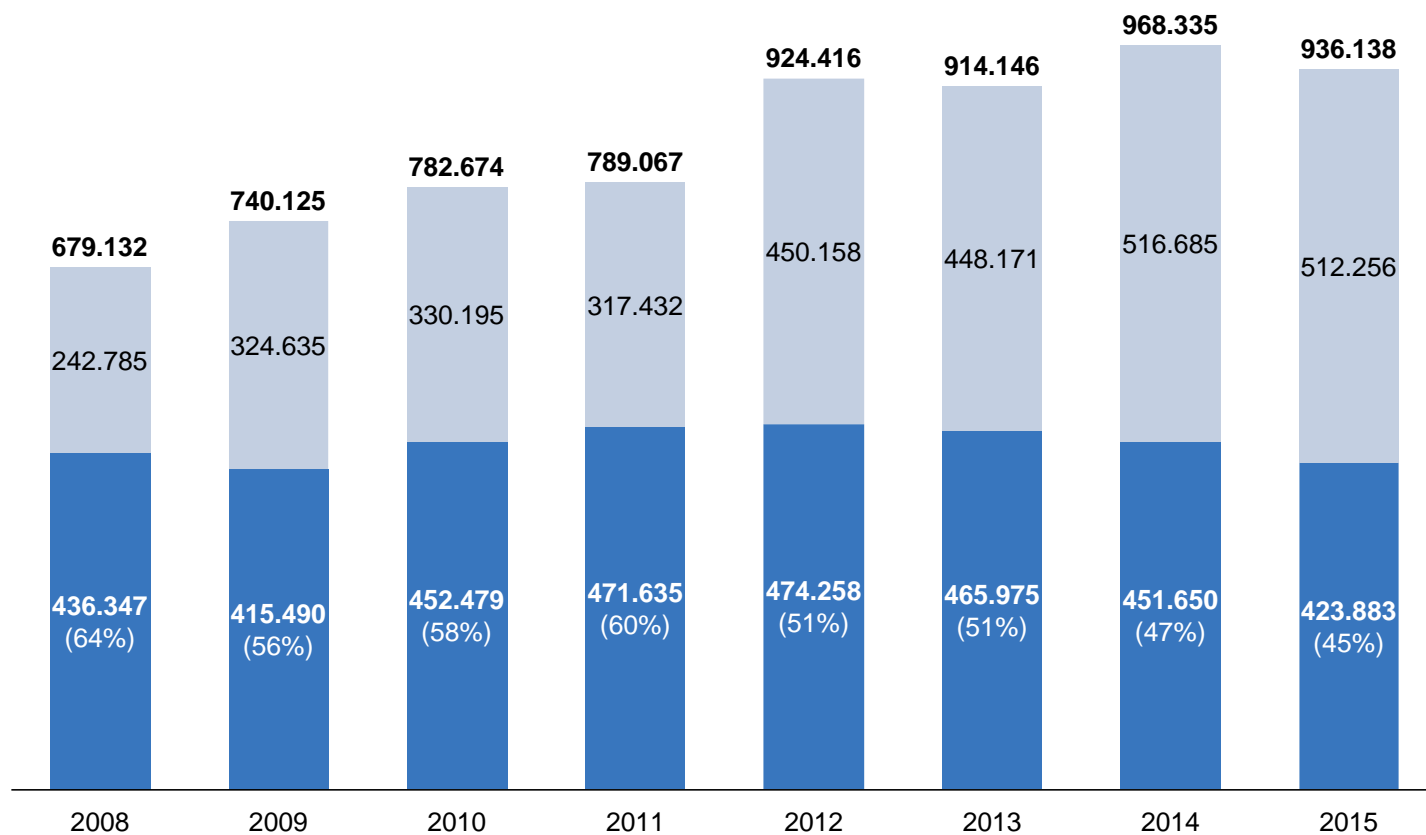
- Diagrammet til venstre viser regnskabstal fra Region Hovedstaden i løbende priser
- Posten for kollektiv trafik består af udgifter til Movia fratrukket diverse indtægter (primært statstilskud)
- Øvrige områder omfatter:
 - Erhvervsudvikling
 - Miljø
 - Øvrig regional udvikling
- I 2015 udgjorde udgifter til kollektiv trafik ca. 419 mio. kr., hvilket svarer til 45% af det samlede budget for regional udvikling
- Beløbene til venstre er i løbende priser og derfor ikke brugbare til at vise den reelle udvikling over tid. Tallene er beregnet i faste priser på næste side.

■ Kollektiv trafik ■ Øvrige områder

Kilde: Region Hovedstaden

I faste priser er udgifter til kollektiv trafik reduceret med 2,9% i perioden

Udvikling i Region Hovedstadens udgifter til regional udvikling (2016-priser, tusinder)



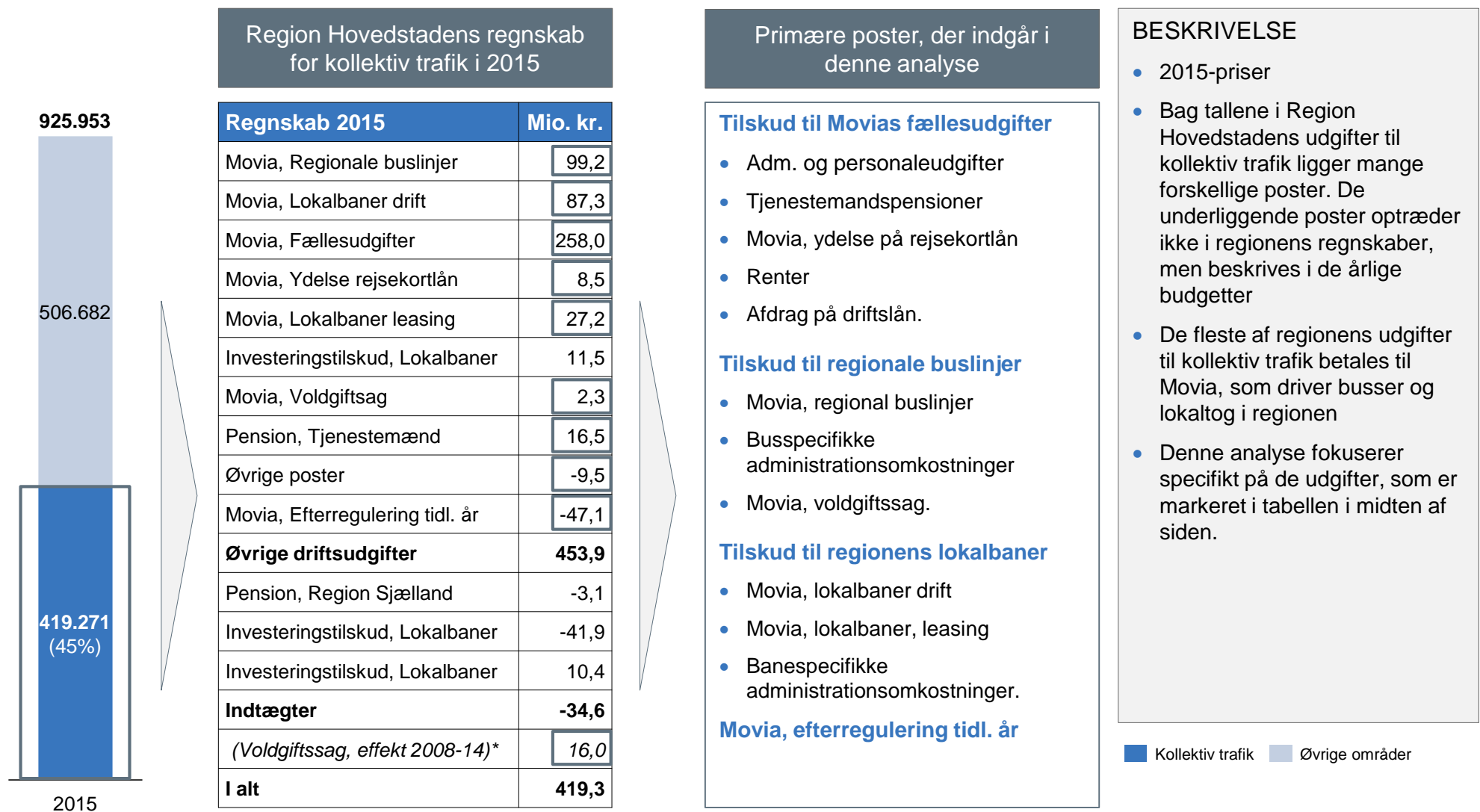
BESKRIVELSE

- Udvikling i faste priser (2016-priser) reguleret efter pris- og lønudviklingen for regional udvikling
- Posten for kollektiv trafik består af udgifter til Movia fratrukket diverse indtægter (primært statstilskud)
- Øvrige områder omfatter:
 - Erhvervsudvikling
 - Miljø
 - Øvrig regional udvikling
- I faste priser er udgifterne til kollektiv trafik mellem 2008 og 2015 reduceret med ca. 12,5 mio. kr. svarende til et fald på 2,9%.
- De samlede udgifter til regional udvikling er øget med 38% fra 2008 til 2015.

■ Kollektiv trafik ■ Øvrige områder

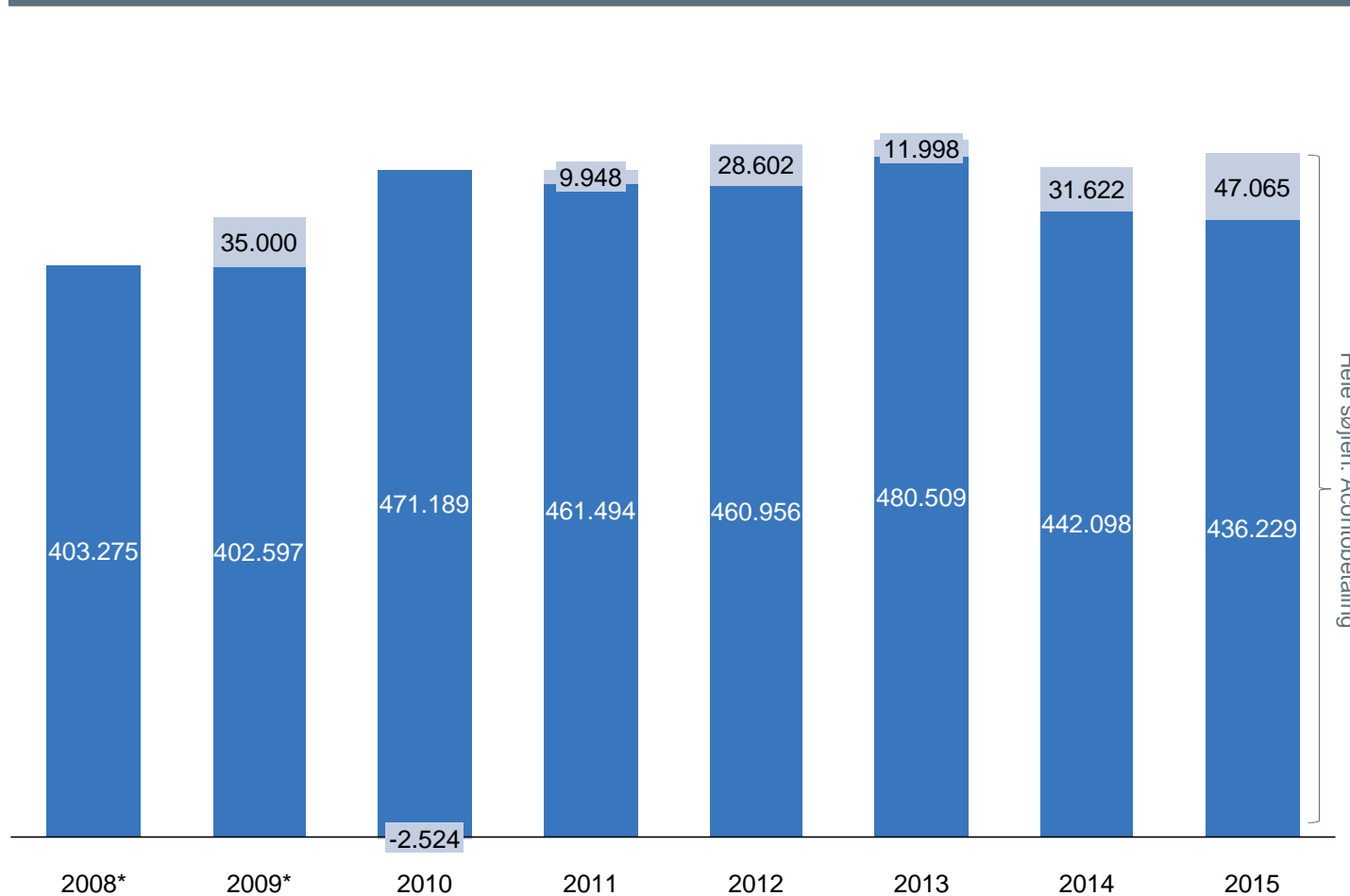
Kilde: Region Hovedstaden

Denne analyse fokuserer på Region Hovedstadens udgifter til Movia, som udgør en stor del af det samlede budget for kollektiv trafik



Region Hovedstadens årlige udgifter til Movia efter regionens regnskabspraksis

Region Hovedstadens udgifter til Movia efter regionens regnskabspraksis (løbende priser, tusinder)



BESKRIVELSE

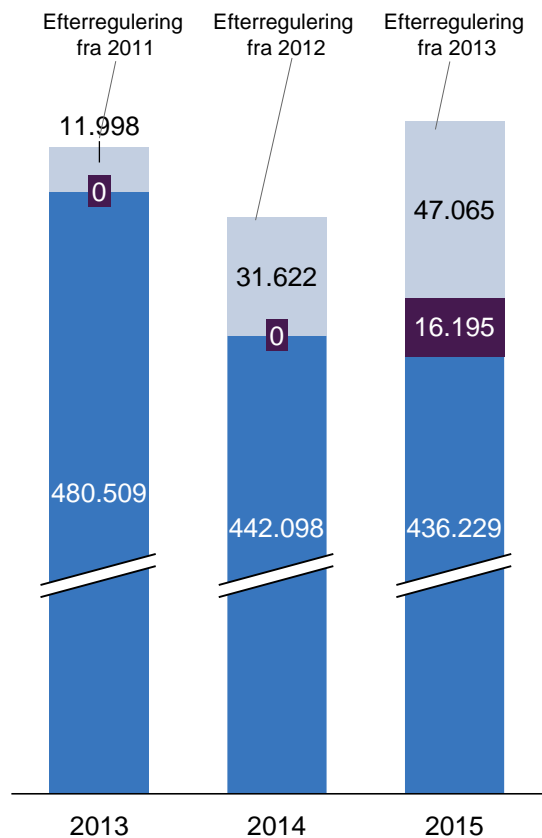
- Løbende priser
- Tallene dækker over fremhævede poster på side 8
- Region Hovedstaden betaler hvert år et acontobeløb, som estimeres af Movia på baggrund af trafikbestillingsgrundlaget ved budget (2. behandling).
- To år senere afregnes evt. difference mellem acontobeløb og realiserede udgifter. Denne post kaldes efterregulering. Efterregulering forklares nærmere på næste side.

Hele søjlen: Acontobetaling

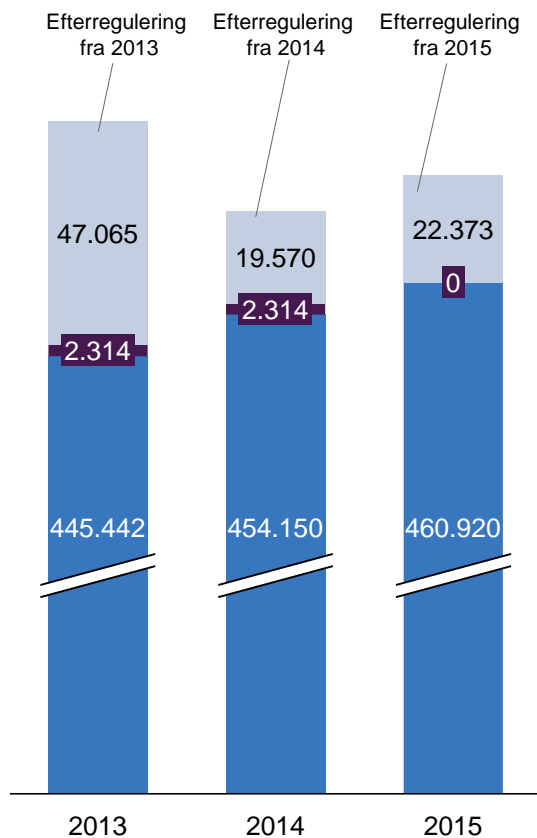
■ Nettoudgifter til Movia
■ Efterregulering

Med henblik på at fremdrage Region Hovedstadens reelle årlige udgifter til Movia behandles to poster anderledes i denne analyse i forhold til regionens regnskab

Eksempel: Efterregulering og effekt af voldgiftssag i regnskab



Eksempel: Efterregulering og voldgiftssag i denne rapport



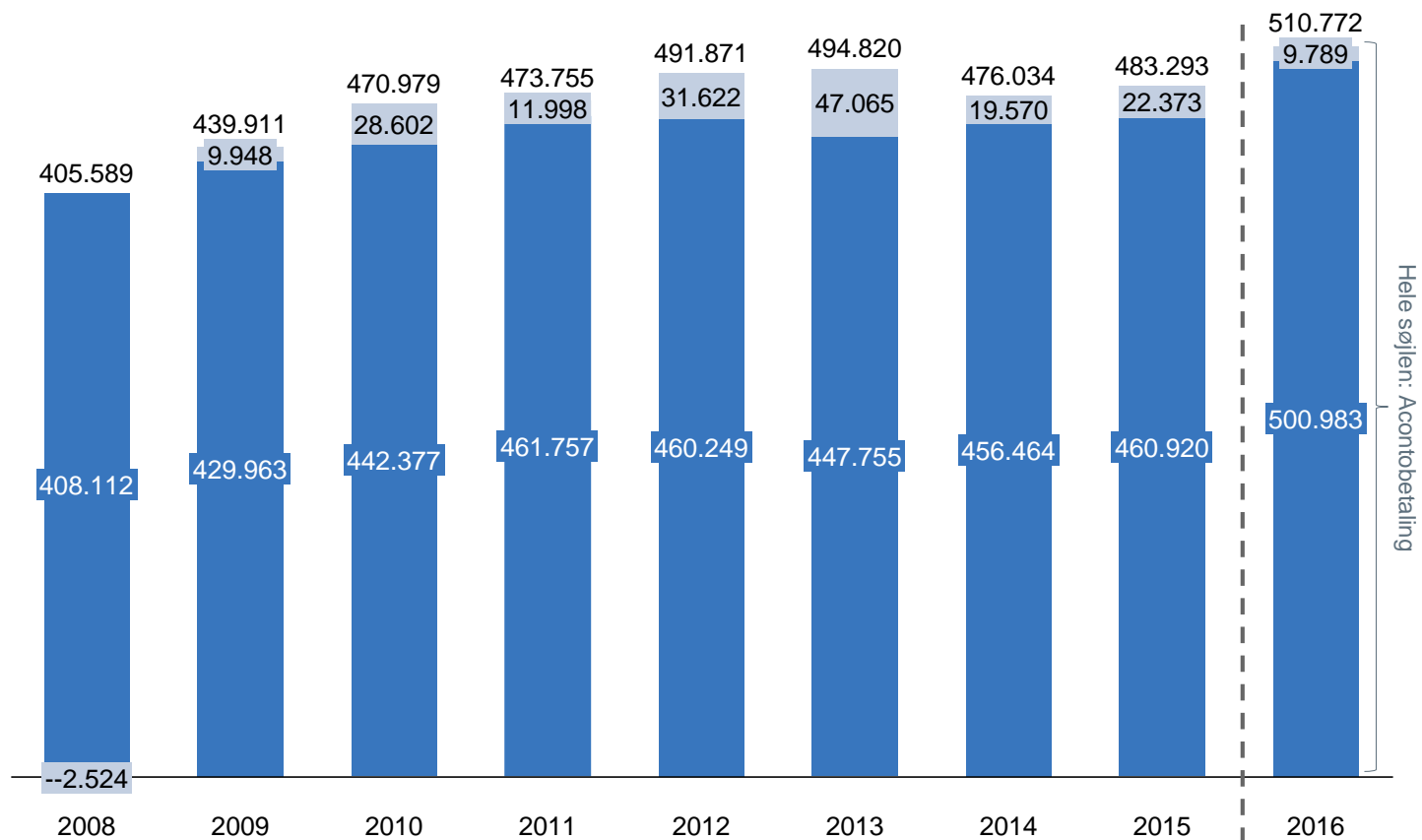
BESKRIVELSE

- Formålet med denne rapport er at belyse Region Hovedstadens *reelle* udgifter til Movia
- Det betyder i praksis, at tallene for hvert år vil være anderledes end dem, der er opgjort i Region Hovedstadens regnskaber. Det forhold skyldes særligt to poster, som behandles anderledes i denne rapport end i regnskabet:
- **Efterregulering:** Hvert år opkræves regionen et acontobeløb fra Movia ud fra budgettal. Når de faktiske regnskabstal forelægges, vides det, om acontobeløbet stemmer med de faktiske udgifter. Evt. afvigelser efterreguleres 2 år efter regnskabsåret. Det vil sige, at efterregulering for acontobeløbet betalt i år 2015 afregnes i 2017. I denne rapport er efterregulering tilskrevet de år, hvor det reelt har haft en indvirkning – dermed er efterregulering for 2015 medtaget i år 2015. Det er værd at bemærke, at efterregulering ikke er af en ubetydelig størrelse. Regionens årlige acontobetaling efterreguleres i gennemsnit med 4,72%
- **Voldgiftssag:** Movia tabte i 2015 en voldgiftssag mod DSB og Metroselskabet. Kompensation til førnævnte for perioden 2008-2014 er bogført i regnskabsåret 2015. I denne rapport er kompensationen ligeligt spredt ud over hele perioden og inkluderet i regionens nettoudgifter.

Kilde: Region Hovedstaden og Movia

Regionens udgifter til Movia efter denne rapport's tilgang, hvor efterregulering er henført til det berørte år

Udvikling i Region Hovedstadens samlede udgifter til Movia (løbende priser, tusinder)



2016-tal analyseres nærmere fra side 26.

BESKRIVELSE

- Løbende priser
- I gennemsnit har Region Hovedstaden årligt betalt 4,7% for meget i acontobetaling til Movia. Merbetalingen, som efterreguleres, er markeret i diagrammet
- For at skabe et bedre sammenligningsgrundlag vil denne analyse fremadrettet tage udgangspunkt i faste priser reguleret efter pris- og lønudvikling for regional udvikling. Bemærk, at Movia bruger i et vægtet PL-indeks, da man tager højde for udviklingen i både kommuner og regioner. Det betyder, at Movias indekserede PL-værdi er 1,2% lavere for perioden.

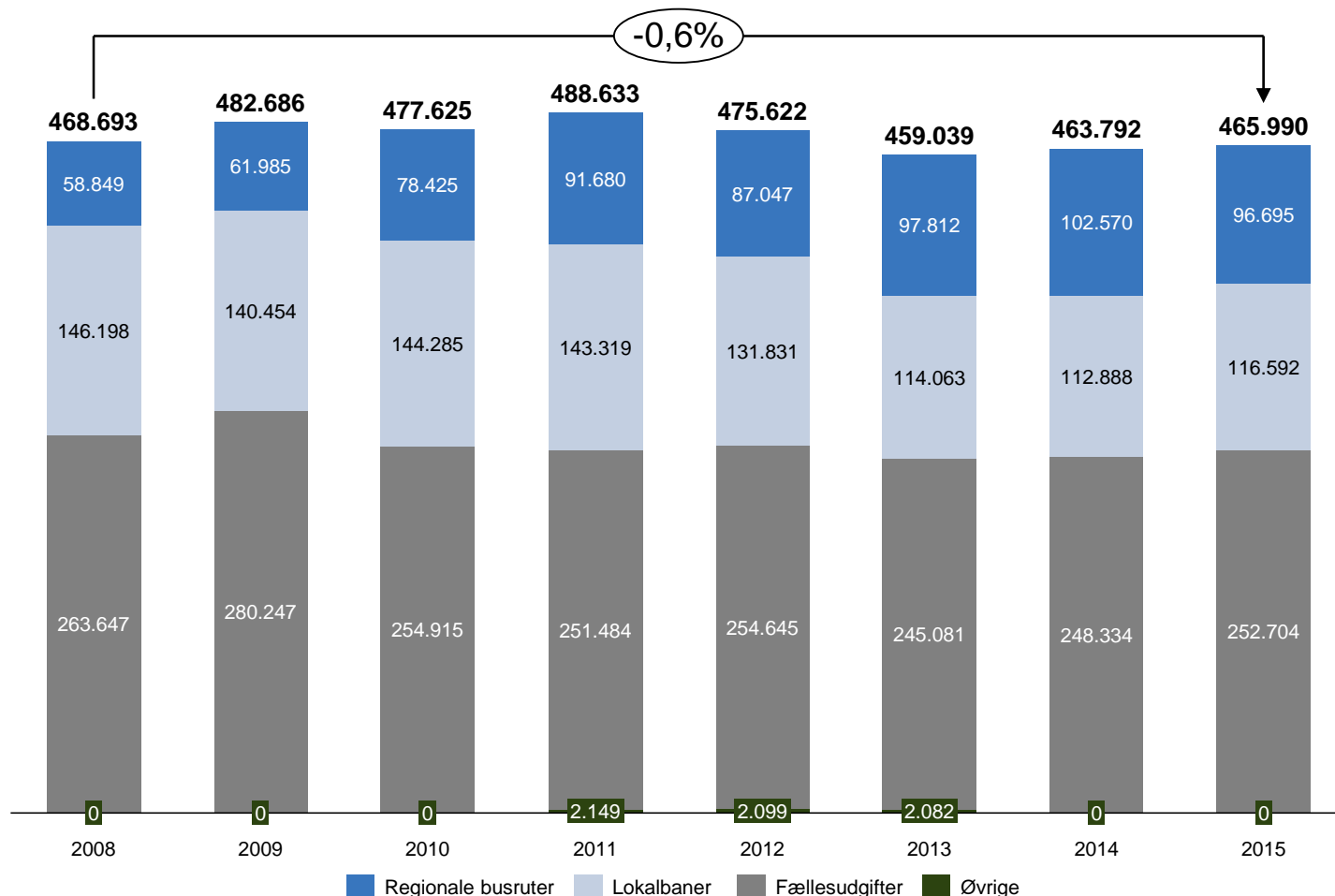
Hele søjlen: Acontobetaling

■ Nettotilskud til Movia
 ■ Efterregulering

I faste priser er tilskuddet til Movia faldet med 0,6%

Bemærk: Det er på relevante, efterfølgende plancher fremhævet, hvilke(t) hovedområde(r) planchen beskriver.

Region Hovedstadens samlede udgifter til Movia (2016-priser, tusinder)



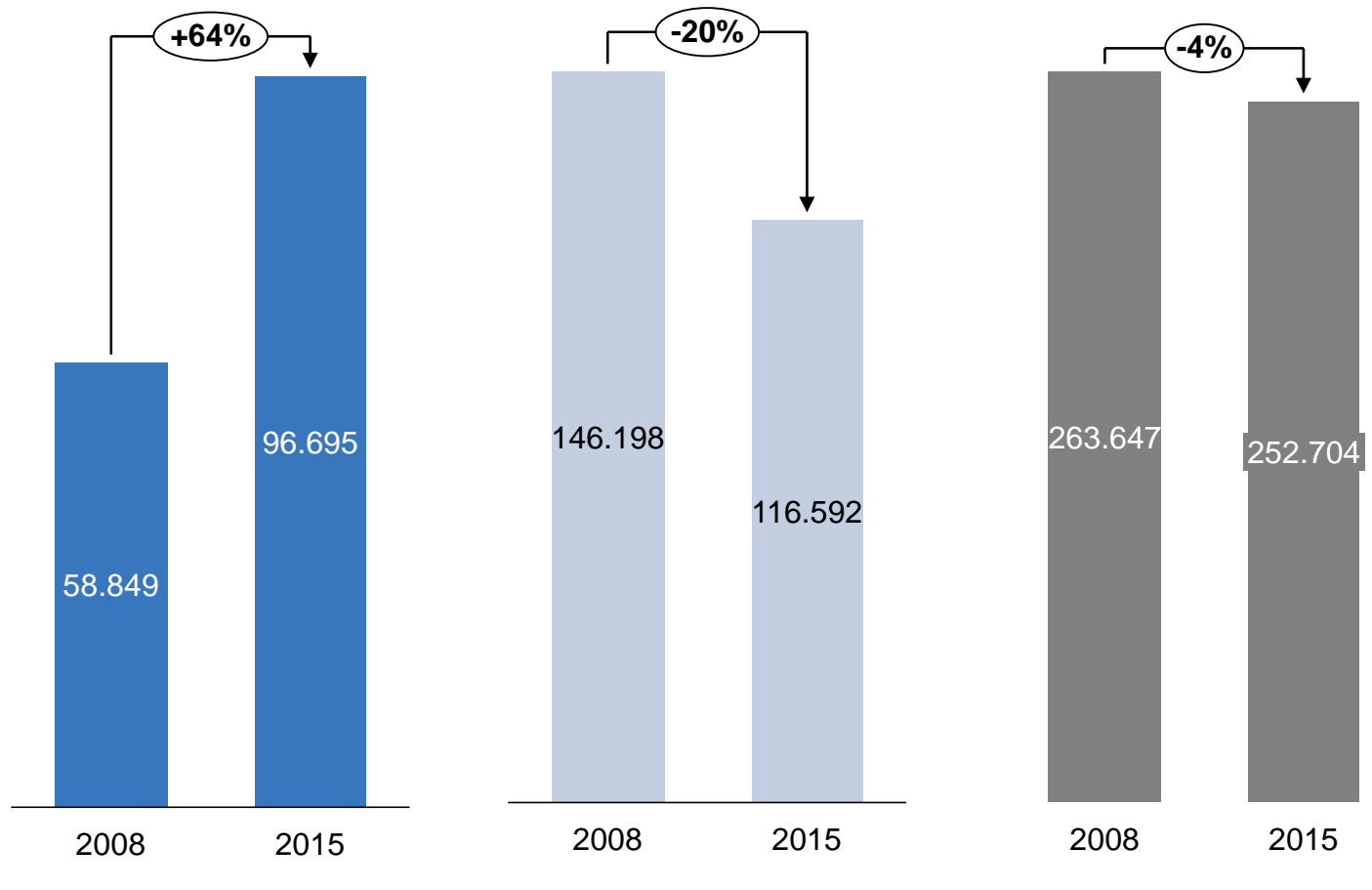
BESKRIVELSE

- Udvikling i 2016-priser
- Region Hovedstadens tilskud til Movia er inddelt i nogle hovedområder:
 - Regionale busruter: Driftsudgifter. Hertil kommer effekten af voldgiftssag i 2015
 - Fællesudgifter: Administration (herunder kundeservice, markedsføring, billetkontrol m.m.), tjenestemandspensioner, renter og ydelse på rejsekortlån. Ekskl. udgifter til Flextrafik
 - Lokalbener: Drifts- og leasingudgifter. Ekskl. anlægsudgifter
 - Øvrige: Driftslån, som blev stiftet, før Movia blev oprettet.
- Det samlede tilskud faldt 5,9% i faste priser over perioden, hvis der renses for betydningen af ændring af dieselaftgift og ændring af regler for cross-border leasing. Disse effekter forklares yderligere på side 14.

Kilde: Movia, beregnet af PA

Der er stor forskel på udviklingen inden for hvert hovedområde – udgifter forbundet busdrift er øget markant sammenlignet med de øvrige områder

Region Hovedstadens udgifter til Movia inddelt i de tre hovedområder (2016-priser, tusinder)



BESKRIVELSE

- Udvikling 2016-priser
- Fra 2008 til 2015 har regionen oplevet et fald i udgifter i faste priser til fællesudgifter og lokalbaner
- Grundet den markante stigning i udgifterne til regionale busruter vil dette hovedområde være det primære fokus for denne kortlægning. Dertil kommer, at regionerne med den nye finansieringsmodel fra 2016 og frem vil få større andel af Movias samlede udgifter til busdrift
- De næste sider vil kortlægge de primære faktorer, der forårsager stigningen på 64,3% fra 2008 til 2015 for busområdet. Bevægelserne for udgifter til lokalbaner og fællesudgifter beskrives efterfølgende.

■ Regionale busruter
 ■ Lokalbaner
■ Fællesudgifter

Kilde: Movia, beregnet af PA

64,3%-udgiftsstigningen for busdrift skyldes en række forskellige faktorer

År	Faktor	Beskrivelse	Effekt
Fuld effekt fra 2009	Ændring af dieselaftgift	Regelændring betyder, at operatørerne ikke længere fritages for afgifter på diesel. Bemærk, at Region Hovedstaden DUT-kompenseres.	Årligt øget finansieringsbehov på 16,9 mio. kr. og udvikling af driften.
2010 og frem	Nye regler for cross-border leasing	Busoperatørernes mulighed for refusion af moms ved at lease busmateriel i udlandet bortfaldet. Bemærk, at Region Hovedstaden DUT-kompenseres.	Årligt øget finansieringsbehov på 8,6 mio. kr. og udvikling af driften.
Alle*	Tabt voldgiftssag mod DSB og Metroselskabet	Movia tabte i januar 2015 en voldgiftssag om fordeling af passagerindtægter i hovedstadsområdet.	Erstatning på 16,2 mio. kr. for perioden 2008-2014; 2.5 mio. kr. i 2015.
Alle	Stigning i køreplantimer i regionen	Antallet af køreplantimer i perioden er øget med over 27% – primært grundet øget drift på eksisterende linjer. Dette forklares yderligere på side 17.	Løbende øget tilskudsbehov til buslinjer som følge af en relativt højere stigning i udgifter i forhold til indtægter.
Alle	Lavere selvfinansieringsgrad for de fleste af regionens linjer	Relativ mindre stigning i passagertal kombineret med lavere indtægter pr. passager har resulteret i lavere selvfinansieringsgrad for de regionale buslinjer.	

*Effekten af voldgiftssagen for 2008-2014 er i Movias regnskab bogført i 2015. I denne analyse er effekten fordelt ligeligt på hele perioden for at give et retvisende billede af driften.

Dieselaftgift, cross-border leasing og voldgiftssag påvirker udgifterne til busdrift markant

Overblik over årlig effekt af voldgiftssag samt ændrede regler for dieselaftgift og cross-border leasing (mio. kr., 2016-priser)

Effekt	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ændring af dieselaftgift	+6,2	+18,3	+19,2	+19,5	+19,5	+20,5	+20,7	+20,8
Nye regler for cross-border leasing, bus	-	-	+9,3	+9,5	+9,5	+10,0	+10,1	+10,1
Tabt voldgiftssag	+2,7	+2,6	+2,5	+2,4	+2,4	+2,4	+2,4	+2,5
Total	8,9	20,9	31,0	31,4	31,4	32,9	33,2	33,4

Regionens DUT-kompensation (mio. kr., 2016-priser)

DUT-kompensation	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ændring af dieselaftgift	-	+28,3	+37,8	+37,8	+37,8	+37,8	+37,8	+37,8
Nye regler for cross-border leasing, bus og bane	-	-	+24,4	+27,1	+27,1	+27,1	+27,1	+27,1
Total	-	28,3	62,2	64,9	64,9	64,9	64,9	64,9

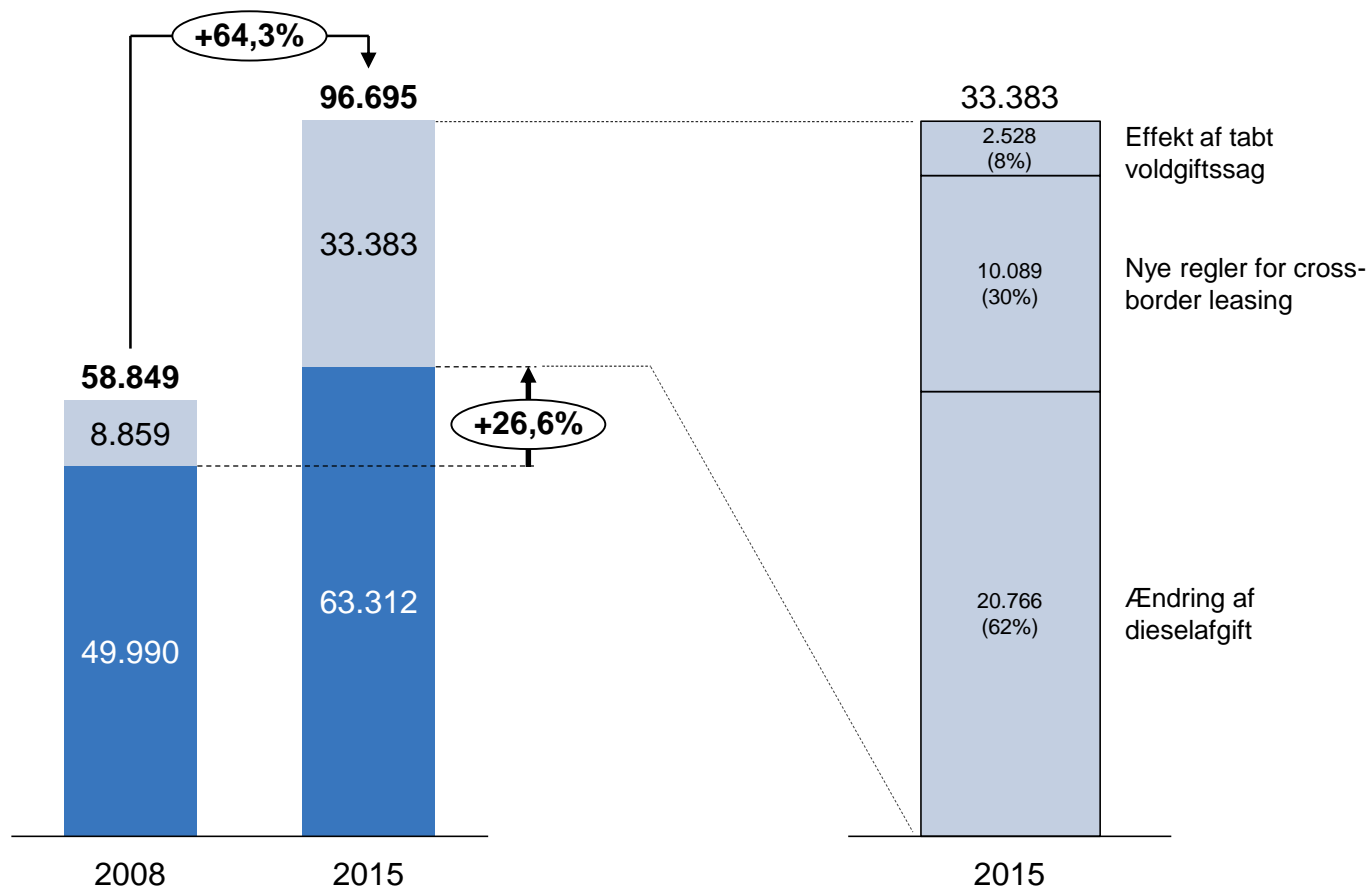
BESKRIVELSE

- Ændret dieselaftgift havde fuld effekt fra 2009, og nye regler for cross-border leasing havde fuld effekt fra 2010. Det antages i begge tilfælde, at den fremadrettede effekt følger stigningen i driften
- Erstatningskravet fra voldgiftssagen blev opkrævet i 2015, men er indsat for de respektive år
- Movia oplyser, at operatørerne ved nye kontrakter hæver priserne svarende til deres tab i forhold til de nævnte regelændringer
- Region Hovedstaden DUT-kompenseres for ændringerne af dieselaftgift og cross-border leasing. Praksis er, at regionen har løftet sit budget svarende til den effekt Movia har beregnet. Øget råderum på baggrund af DUT-kompensationen er henført til øvrige dele af det regionale udviklingsbudget.

De tre særlige faktorer forklarer en stor del af den samlede stigning i tilskud til de regionale buslinjer

Udvikling i udgifter 2008-2015– med drift og dieselaftgift, cross-border leasing og voldgiftssag for sig (2016-priser, tusinder)

Effekt af dieselaftgift, nye regler for cross-border leasing og tabt voldgiftssag (2016-priser, tusinder)



BESKRIVELSE

- Udvikling i 2016-priser
- Effekten af ændring af dieselaftgift, nye regler for cross-border leasing og voldgiftssagen har stor betydning for stigningen i regionens udgifter til busser
- Faktorerne bidrog i faste priser med 33 mio. i 2015, hvilket svarer til 34% af Region Hovedstadens samlede udgifter til bustrafik
- Udviklingen i ren drift for buslinjerne fra 2008-2015 udgør 13 mio. i faste priser, hvilket svarer til en stigning på 26,6%. Denne stigning skyldes særligt udvidet drift og lavere selvfinansierungsgrad for buslinjerne i løbet af perioden. Dette beskrives nærmere på de næste tre sider.

- Ordinær drift
- Effekt af dieselaftgift, cross-border leasing og voldgiftssag

Kilde: Movia, beregnet af PA

Antallet af køreplantimer i Region Hovedstaden er øget med en fjerdedel

Køreplantimer for hver linje inden for regionen

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
300S	76.720	78.028	73.188	71.808	72.588	72.902	74.280	72.304
308	5.263	5.245	5.267	4.993	-	-	-	-
310R	-	-	-	407	6.399	6.474	6.458	6.879
319	13.474	13.558	13.079	-	-	-	-	-
320	-	-	723	13.871	14.658	22.122	22.174	23.449
330E	-	-	15.743	21.359	21.245	22.807	23.190	23.285
400S	45.410	47.415	51.788	54.195	55.161	54.219	54.148	54.281
400	9.592	9.961	9.903	9.919	10.228	10.301	10.286	10.266
500S	63.229	61.117	65.049	67.339	70.637	78.270	80.223	82.559
600S	25.366	26.712	28.581	29.851	30.097	30.312	32.297	32.666
555	478	469	136	124	120	93	83	83
666	167	154	58	33	34	16	18	15
Total	239.699	242.659	263.515	273.899	281.167	297.516	303.157	305.787
Indeks	100,00	101,23	109,94	114,27	117,30	124,12	126,47	127,57

+27,57%

BESKRIVELSE

- Samlet set er antallet af køreplantimer i regionen øget med 27,57% i perioden. Det skyldes primært øget drift på eksisterende linjer
- Alle vogntimer i perioden er omregnet til køreplantimer baseret på regnskabstal fra Movia, og tallene er derfor meget præcise
- En gennemgang viser, at det årlige trafikbestillingsgrundlag stemmer nogenlunde overens med de realiserede køreplantimer. Der opleves kun betydelige forskelle fra trafikbestillingsgrund til realiserede timer i 2010 og 2013 på henholdsvis 9,7% og 6%. I 2010 skyldtes det primært, at linje 330E blev introduceret, og i 2013 at linje 320 begyndte at køre i myldretiden
- I begge tilfælde er forskellen næsten udlignet i det endelige godkendte budget.

Indtægterne har ikke fulgt med øget drift, hvilket resulterer i større finansieringsbehov for de fleste buslinjer i regionen

Selvfinansieringsgrad for Region Hovedstadens buslinjer

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
300S	75,5%	77,0%	74,83%	68,94%	70,68%	77,69%	72,63%	71,8%
308	33,1%	33,1%	35,39%	31,23%	-	-	-	-
310R	-	-	-	21,24%	35,38%	37,76%	42,36%	48,4%
319	46,7%	46,1%	48,63%	-	-	-	-	-
320	-	-	49,28%	45,87%	48,07%	36,93%	41,93%	46,3%
330E	-	-	39,97%	46,69%	51,61%	48,35%	53,04%	54,0%
400S	97,3%	83,7%	73,56%	69,02%	71,61%	72,69%	71,83%	67,9%
400	44,1%	36,8%	33,82%	33,43%	35,01%	40,72%	43,89%	33,0%
500S	62,0%	59,6%	61,19%	57,92%	58,58%	53,51%	48,21%	53,2%
600S	64,8%	69,9%	70,41%	65,29%	63,01%	61,93%	59,83%	55,8%
555	88,4%	66,3%	58,05%	36,45%	44,63%	58,13%	55,13%	44,4%
666	96,6%	142,3%	72,56%	37,09%	46,60%	83,84%	45,11%	70,9%
Total	71,0%	68,2%	64,4%	60,5%	61,9%	61,1%	58,7%	59,0%
Indeks	100,00	96,05	90,68	85,16	87,15	85,97	82,67	83,06
Total*	72,36%	74,49%	73,37%	68,53%	70,33%	68,97%	66,50%	67,88%
Indeks*	100,00	102,95	101,40	94,71	97,20	95,32	91,91	93,82

BESKRIVELSE

- Selvfinansieringsgrad beskriver forholdet mellem indtægter (billetter, betalt af rejsende) og operatørudgifter. Med undtagelse af linje 310R, 319 og 330E har linjerne oplevet øget tilskudsbehov i perioden
- Den rene selvfinansieringsgrad for busserne er faldet 16,9% i perioden. Fratrullet effekt af dieselaftgiftsændring og nye regler for cross-border leasing, men tillagt effekt af voldgiftssagen selvfinansieringsgraden faldet med 6,2%
- Passagertallet i regionen er steget med 8,64%, men indtægterne pr. passager er faldet med 7,31% pga. ændrede passagervaner (eksempelvis kortere rejser). Regionens indtægter er derfor stort set uændrede i faste priser på trods af øget drift.

*Fratrullet effekten af dieselaftgiftsændring og nye regler for cross-border leasing, men tillagt effekt af voldgiftssagen.

Kilde: Movia, beregnet af PA

Tilskud pr. passager er meget forskelligt fra linje til linje og er i høj grad styret af linjernes selvfinansieringsgrad

Regionen Hovedstadens tilskud pr. passager i regionen på linjeniveau (faste priser, kr.)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
300S	3,00	2,72	2,96	3,94	3,61	2,55	3,11	3,28
308	23,88	23,88	21,84	24,54	-	-	-	-
310R	-	-	-	44,39	22,82	19,14	16,60	11,69
319	14,56	14,86	13,55	-	-	-	-	-
320	-	-	13,24	15,72	13,84	20,73	16,34	13,53
330E	-	-	13,84	10,93	9,49	10,15	8,61	8,22
400S	0,31	2,12	3,78	4,90	4,36	4,14	4,14	5,01
400	13,79	18,94	21,05	22,97	20,96	16,19	13,36	19,40
500S	6,43	7,07	7,26	8,47	8,29	9,41	10,59	9,19
600S	7,65	6,02	6,48	8,22	8,21	8,59	8,97	9,91
555	11,24	40,95	61,71	97,76	68,52	40,30	44,82	76,89
666	2,71	-23,89	32,29	95,12	63,28	10,77	67,02	25,23
Total	4,58	5,05	6,02	7,17	6,74	6,79	7,06	6,93
Indeks	100,00	110,18	131,26	156,49	147,08	148,21	154,14	151,24
Total*	4,10	3,56	3,83	4,91	4,49	4,68	4,95	4,72
Indeks*	100,00	86,80	93,36	119,73	109,63	114,10	120,66	115,11

BESKRIVELSE

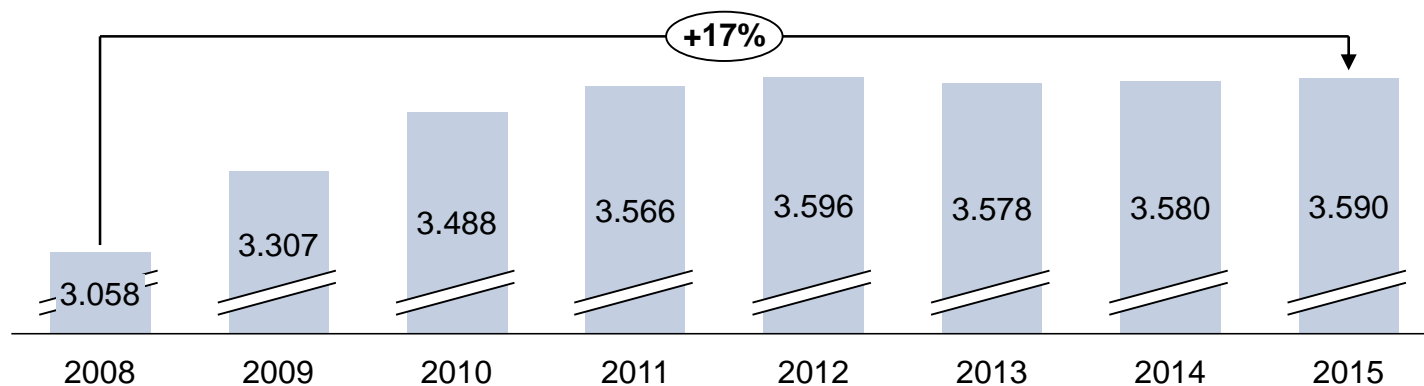
- Beløbene i tabellen viser tilskudsbehov pr. passager i faste priser inden for Region Hovedstaden
- Samlet set er tilskudsbehovet pr. passager steget 51,2% i faste priser.
- Fratrullet effekten af ændret dieselafgift og regler for cross-border leasing er stigningen på 15,1% i faste priser
- Tallene er brugbare til at sammenligne rentabilitet på tværs af flere linjer
- Tallene for linje 555 og 666 er meget markante, men det skal understreges, at begge linjer kun kører få timer i regionen
- Bemærk, at effekten af tabt voldgiftssag er medregnet for totalbeløbene, men ikke for enkelte linjer. Voldgiftssagen påvirker totalt for hvert år med ca. +0,2 kr.

*Fratrullet effekten af dieselafgiftsændring og nye regler for cross-border leasing.

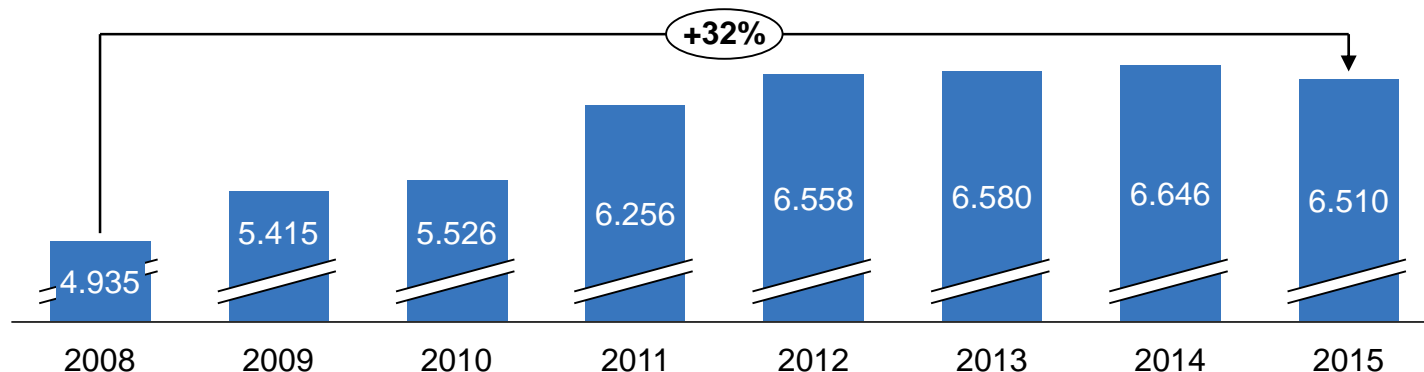
Kilde: Movia, beregnet af PA

Lokalbanerne har oplevet stor fremgang i passagertal med en relativt mindre udvidelse af driften – særligt fra 2008-2011

Antal realiserede togkilometer (tusinder)



Passagertal for lokalbanerne (tusinder)



BESKRIVELSE

- Følgebreve fra Movias budgetter og regnskaber viser, at forklaringen på fald i tilskudsbehovet for lokalbanerne skyldes en stigning i indtægterne
- Det vigtigste parameter i denne beregning er, at passagertallet er steget med en tredjedel, mens realiserede togkilometer blot er øget 17%
- Passagerforøgelsen var størst i begyndelsen af perioden. Alene mellem 2008 og 2011 steg passagertallet med 25%
- Endelig kan det bemærkes, at effekten af de nye regler for cross-border leasing, som også ramte lokalbanerne, bortfaldt i 2013.

Realiserede togkilometer

Antal passagerer

Kilde: Movia, beregnet af PA

Udviklingen i togkilometer er drevet af store ændringer i enkelte år for enkelte linjer som følge af investeringer

Udvikling i lokalbanernes realiserede togkilometer på baneniveau (tusinder)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Frederiksværkbanen	822	1.057	1.057	1.075	1.084	1.081	1.079	1.082	+31,6%
<i>Indeks</i>	100	128	128	131	132	131	131	132	
Gribskovbanen	875	873	1.043	1.052	1.064	1.060	1.060	1.063	+21,4%
<i>Indeks</i>	100	100	119	120	121	121	121	121	
Hornbækbanen	488	487	499	510	510	502	508	510	+4,4%
<i>Indeks</i>	100	100	102	105	104	103	104	104	
Lille Nord	483	512	511	551	554	552	551	552	+14,4%
<i>Indeks</i>	100	106	106	114	115	114	114	114	
Nærumbanen	390	378	378	378	385	383	382	383	-1,8%
<i>Indeks</i>	100	97	97	97	99	98	98	98	
Total	3.058	3.307	3.488	3.566	3.596	3.578	3.580	3.590	+17,4%
Indeks	100	108	114	117	118	117	117	117	

BESKRIVELSE

- På tværs af banerne er mængden af kørte togkilometer forøget med 17,4%
- Udviklingen i realiserede togkilometer er drevet af store enkeltstående ændringer som markeret i tabellen til venstre.
- Den største forøgelse er sket på Frederiksværkbanen, der fra 2008 til 2009 oplevede en stor stigning. Det skete som resultat af en ændring af køreplansstrukturen. Banen blev opgraderet til 100 km/t, og der blev indsat et ekstra tog i hverdage
- Den eneste bane, der ikke har oplevet en stigning i perioden er Nærumbanen, som er Region Hovedstadens mindste. Her er dog i forvejen 10 minutters drift i myldretiden og 20 minutters drift uden for myldretiden.

Lokalbanerne har oplevet stor passagerfremgang på alle baner

Udvikling i lokalbanernes passagertal på baneniveau (tusinder)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Frederiksværkbanen	1.349	1.569	1.556	1.744	1.858	1.837	1.825	1.777	+31,8%
<i>Indeks</i>	100	116	115	129	138	136	135	132	
Gribskovbanen	1.358	1.422	1.486	1.703	1.791	1.763	1.772	1.754	+29,2%
<i>Indeks</i>	100	105	109	125	132	130	130	129	
Hornbækbanen	660	706	802	878	866	886	910	910	+37,9%
<i>Indeks</i>	100	107	122	133	131	134	138	138	
Lille Nord	933	1.041	1.060	1.238	1.353	1.313	1.322	1.317	+41,2%
<i>Indeks</i>	100	112	114	133	145	141	142	141	
Nærumbanen	635	676	622	693	690	782	818	751	+18,2
<i>Indeks</i>	100	106	98	109	109	123	129	118	
Total	4.935	5.415	5.526	6.256	6.558	6.580	6.646	6.510	+31,9%
Indeks	100	110	112	127	133	133	135	132	

BESKRIVELSE

- Den samlede passagerfremgang for de fem lokalbaner er næsten 32%
- Særligt Hornbækbanen og Lille Nord har oplevet stor passagertilvækst på henholdsvis 37,9% og 41,2% i perioden
- Passagertilvæksten overgår væksten i realiserede togkilometer på samtlige baner.

Banernes selvfinansieringsgrad er stadig lavere end bussernes, men de er blevet markant forbedret fra 2008 til 2015

Udvikling i lokalbanernes selvfinansieringsgrad på baneniveau

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015*
Frederiksværkbanen	38,0%	37,1%	39,4%	39,2%	43,8%	48,6%	49,4%	47,0%	41%
Gribskovbanen	36,1%	39,2%	38,0%	40,6%	44,7%	49,1%	50,4%	48,9%	42%
Hornbækbanen	32,2%	35,9%	42,8%	42,2%	43,9%	52,1%	52,8%	51,4%	44%
Lille Nord	46,0%	51,0%	55,4%	53,6%	61,5%	67,0%	68,9%	67,2%	59%
Nærumbanen	48,6%	54,2%	54,1%	54,3%	55,6%	69,2%	74,3%	66,9%	60%
Total	38,9%	41,3%	43,2%	43,7%	48,0%	54,1%	55,6%	53,3%	47,8%
Indeks	100	106,2	111,2	112,6	123,5	139,3	143,1	137,0	

BESKRIVELSE

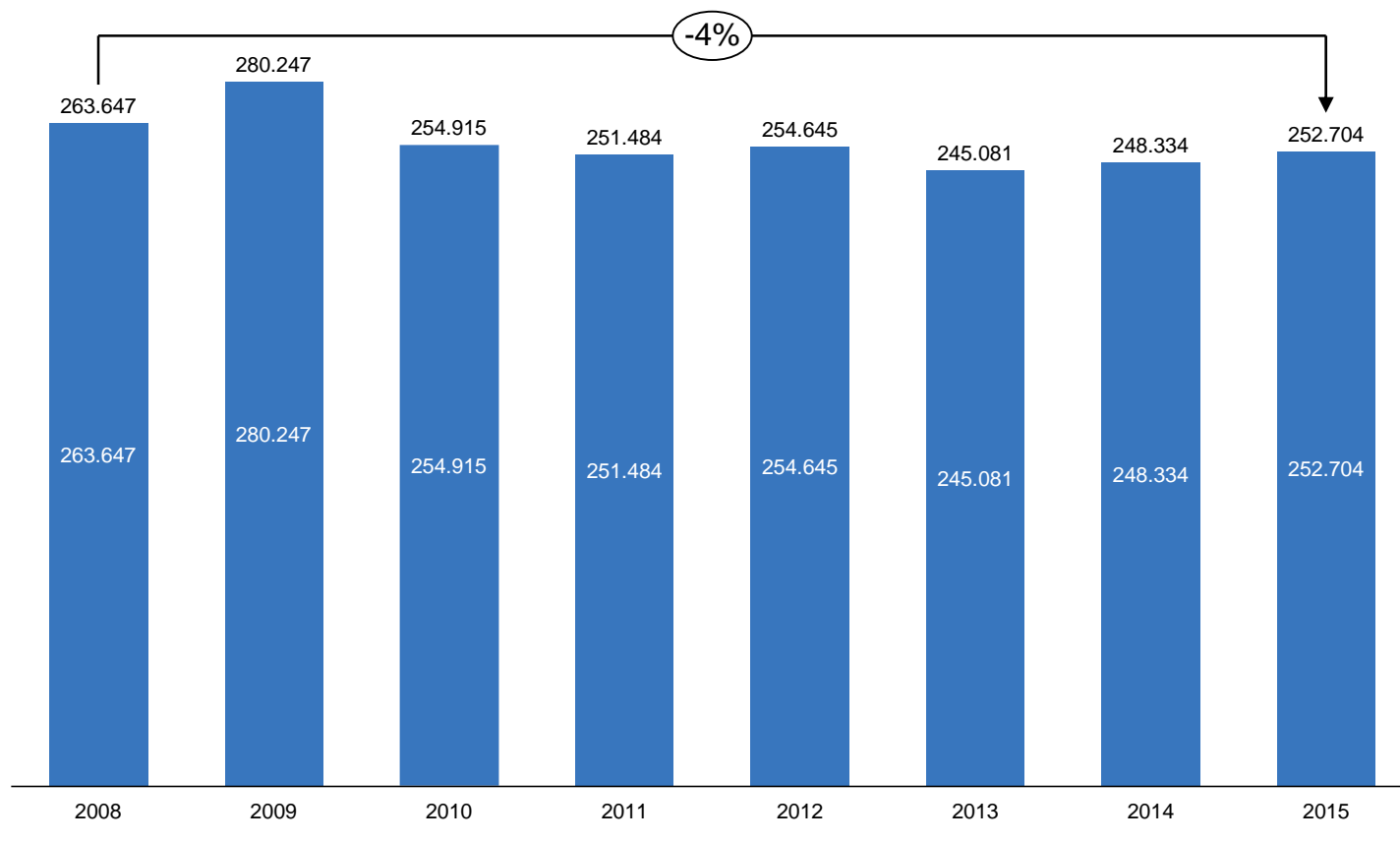
- Resultatet af den relativt store passagertilvækst er, at lokalbanernes selvfinansieringsgrad er markant forbedret
- Den største fremgang er sket for Hornbækbanen, hvis selvfinansieringsgrad er steget med over 50%. Omvendt har Frederiksværkbanen oplevet den relativt mindste fremgang med en selvfinansieringsgrad, der er 23% højere i 2015 sammenlignet med 2008
- Bemærk, at det samlede infrastrukturtilskud kun er medregnet i sidste kolonne. Tilskuddet udgør 22 mio. kr. i 2015. At udelade dette gør tallene mere sammenlignelige med busserne
- Bemærk, at banespecifikke fællesudgifter, som Region Hovedstaden også opkræves, ikke er medregnet i selvfinansieringsgraderne. I 2015 udgør det ca. 3 mio. kr. og har dermed blot begrænset effekt.

*Inklusiv infrastrukturtilskud

Kilde: Movia, beregnet af PA

Regionens udgifter til fællesudgifter er faldet i perioden, og det skyldes primært lavere administrations- og personaleudgifter hos Movia

Region Hovedstadens udgifter til fællesudgifter (2016-priser, tusinder)



BESKRIVELSE

- Udvikling i 2016-priser
- Fællesudgifter opgøres i fire poster: Adm. og personaleomkostninger, tjenestemandspensioner, rejsekortlån og renter. Heraf udgør førstnævnte ca. 90%
- Samlet set er Region Hovedstadens udgifter til fællesudgifter faldet med 4,2% fra 2008 til 2015 i faste priser
- Isoleret set er de rene administrations- og personaleudgifter faldet med 12,9%. Til gengæld er udgifter til tjenestemandspensioner og rejsekortlån steget markant i perioden
- Regionens andel af Movias samlede fællesudgifter udgjorde under den gamle finansieringsmodel ca. 78%-79%.



SPOR 2

Region Hovedstadens tilskud til Movia fra 2015 til 2016, herunder gennemgang af Movias nye finansieringsmodel og dennes betydning for regionens tilskud

Den nye finansieringsmodel trådte i kraft med fuld effekt fra januar 2016

I forbindelse med ændring af Lov om Trafikselskabet blev i juni 2014 skulle kommuner afgive ansvar for buslinjer af regional betydning. Disse skulle i stedet overgå til regionerne, som dermed fik et større trafikbestilleransvar.

Movias bestyrelse fik efter loven til opgave at gennemføre en DUT-neutral omlægning af trafikbestilleransvaret mellem kommuner på den ene side og regioner på den anden side. Omlægningen skulle ske efter forhandlinger med kommuner og regioner. Movias bestyrelse tilrettelagde en proces for omlægningsarbejde, hvor der blev nedsat en politisk styregruppe bestående af Movias formandskab, de to regionsrådsformænd, formandskaberne for kommunekontaktrådene (KKR) samt overborgmesteren.

I tillæg til lovkravet om et større trafikbestilleransvar til regionerne og en DUT-neutral omlægning besluttede den politiske styregruppe at forfølge et mål om, at der skulle sikres økonomisk neutralitet for begge regioner hver især, og at der skulle arbejdes for at undgå for store udsving i økonomien for de enkelte kommuner.

I 2014 vedtog Movias bestyrelse på baggrund af en høring blandt kommuner og regioner den ny finansieringsmodel og linjefordeling. Efterfølgende vedtog Movias bestyrelse en revideret vedtægt omfattende den ny finansieringsmodel. Vedtægtsændringen blev godkendt efter reglerne i først repræsentantskabet og siden de to regionsråd og endelig i hhv. Økonomi- og Indenrigsministeriet og Transportministeriet.

Illustration af Region Hovedstadens tilskud for henholdsvis den tidligere og nye finansieringsmodel

TIDLIGERE FINANSIERINGSMODEL (2008-2015)



FÆLLESUDG.

- Movias fællesudgifter deles mellem Region Hovedstaden og Region Sjælland
- Region Hovedstaden betalte i 2015 ca. 78,4% af Movias fællesudgifter.



BUSDRIFT

- Region Hovedstaden er trafikbestiller for 10 regionale buslinjer.



LOKALBANER

- Region Hovedstaden er trafikbestiller for egne lokalbaner samt finansierer vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturen.

NY FINANSIERINGSMODEL (2016-)



FÆLLESUDG.

- Movias fællesudgifter deles mellem regioner og kommuner. Hver region betaler en fast andel af fællesudgifterne, mens resten fordeles efter timer. Region Hovedstaden betaler ca. 42-46% af Movias fællesudgifter.



BUSDRIFT

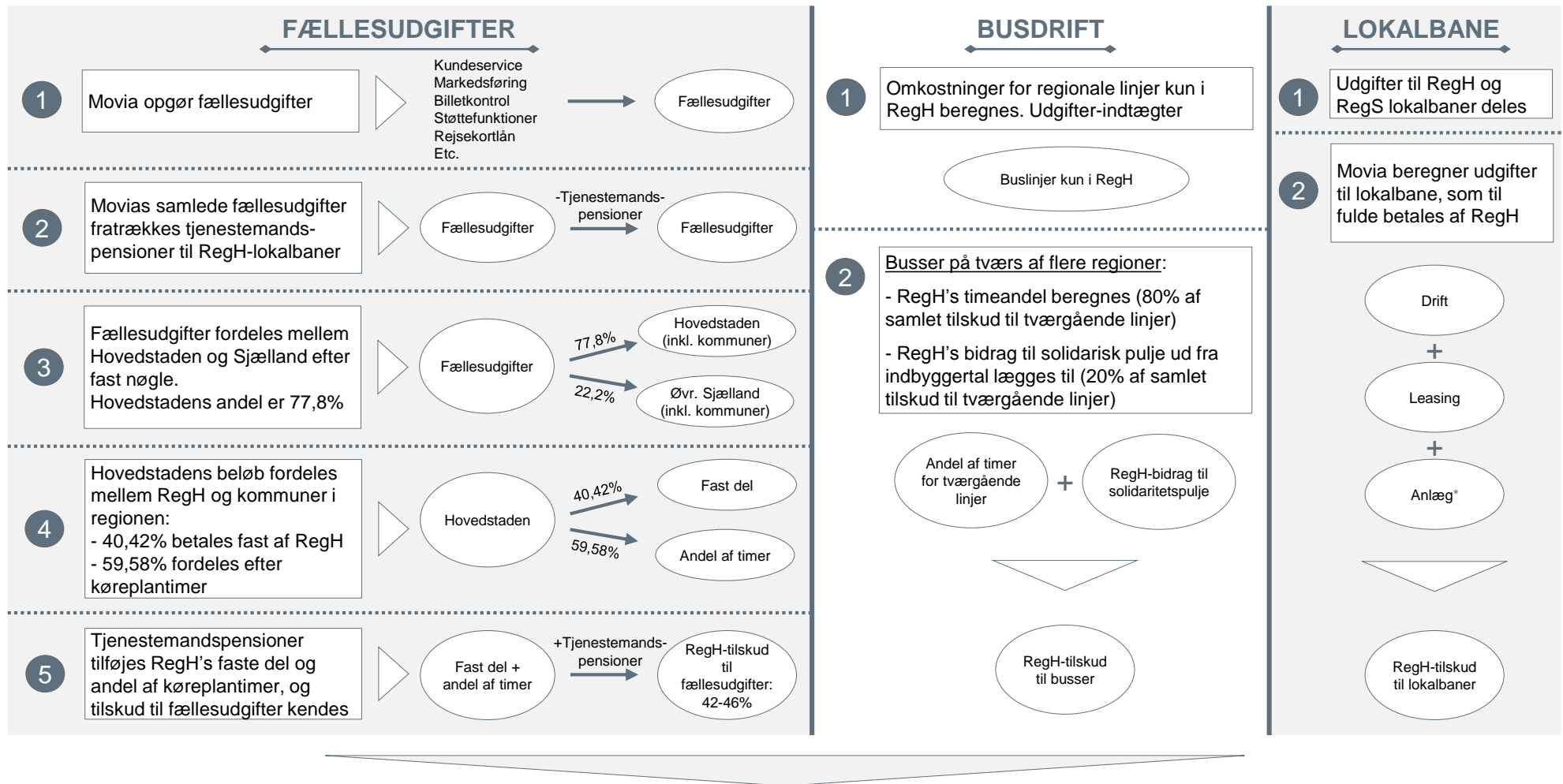
- Region Hovedstaden er trafikbestiller for 36 regionale buslinjer.



LOKALBANER

- Region Hovedstaden er trafikbestiller for egne lokalbaner samt finansierer vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturen.

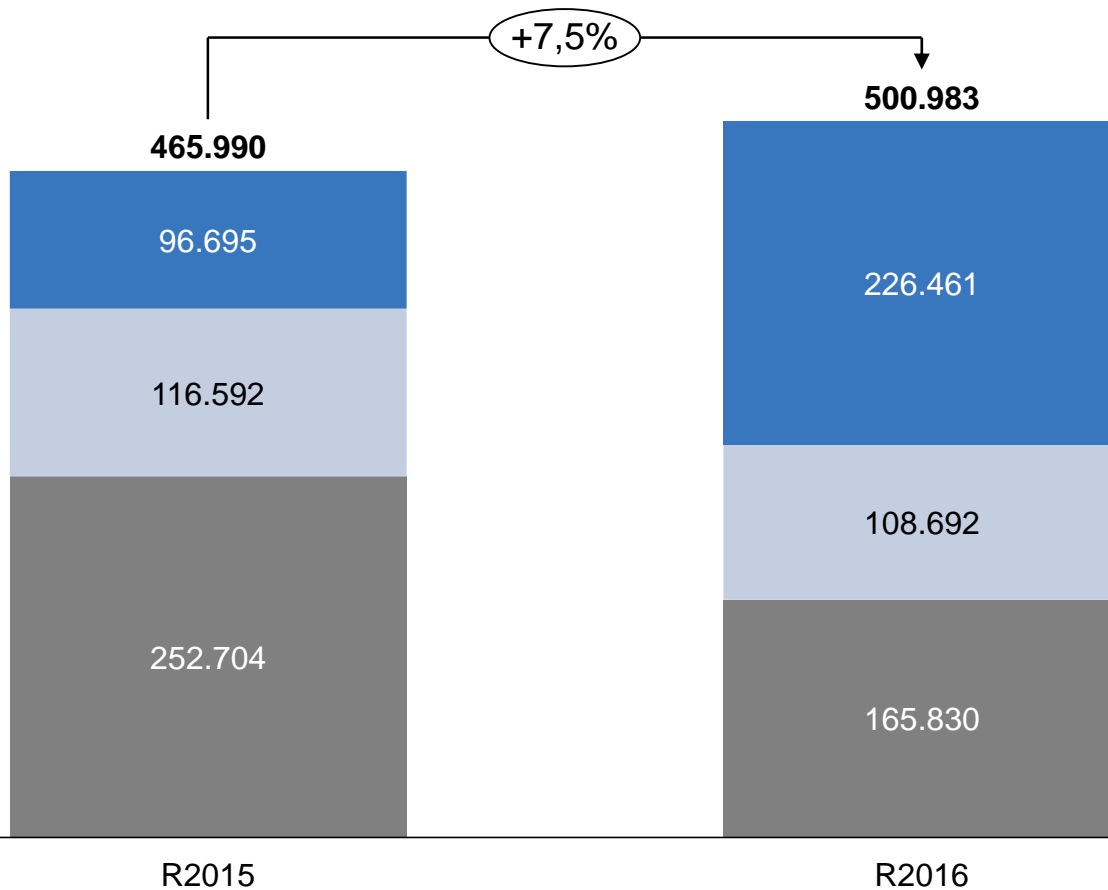
Sådan beregnes Region Hovedstadens tilskud til Movia – visualisering af den nye finansieringsmodel



Region Hovedstadens tilskud til Movia

Fra 2015 til 2016 er Region Hovedstadens udgifter til Movia øget med 7,5%

Udvikling i Region Hovedstadens samlede udgifter til Movia fra 2015-2016 (2016-priser, tusinder)



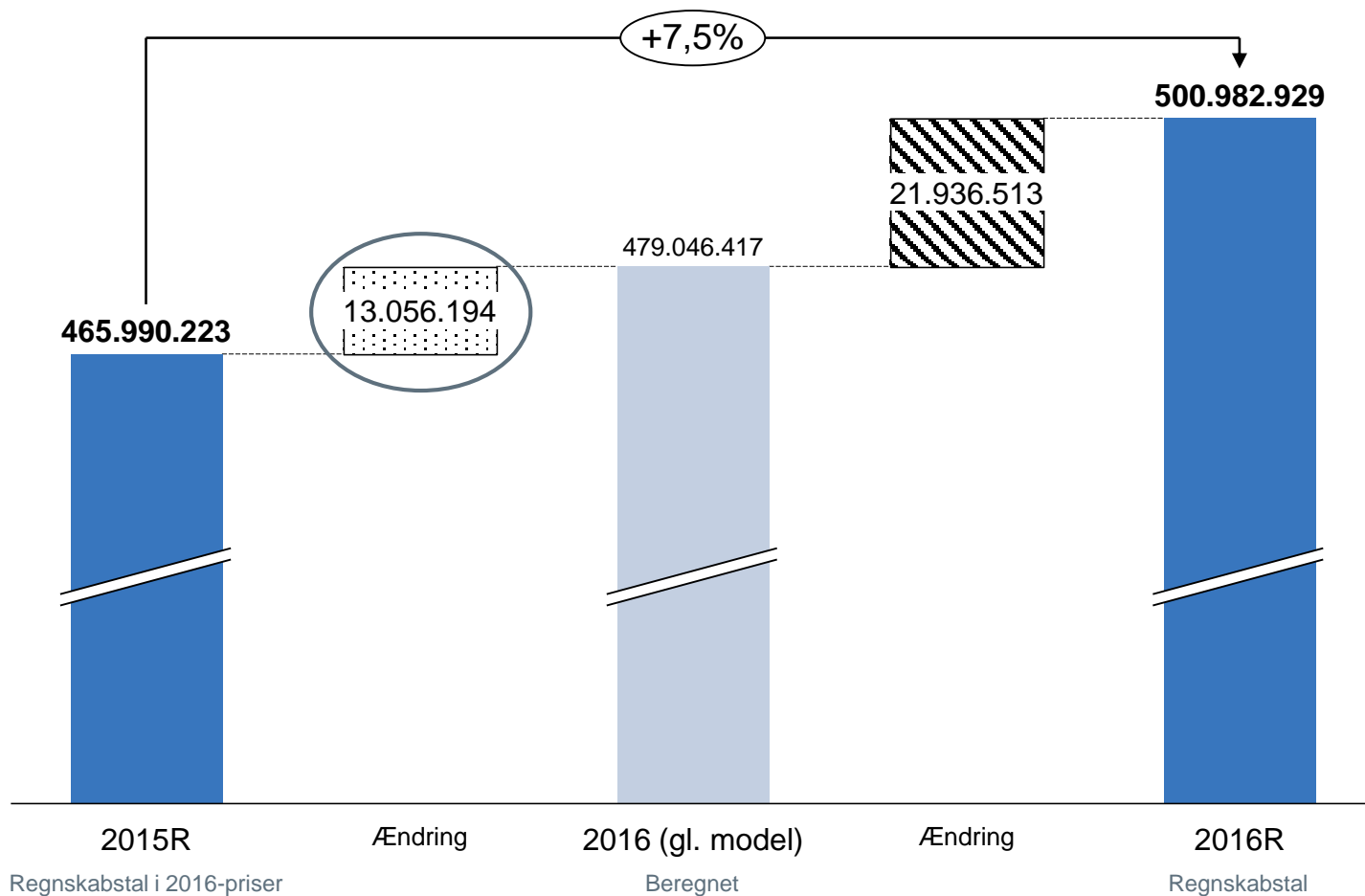
BESKRIVELSE

- Udvikling i 2016-priser
- Region Hovedstaden har fra 2015 til 2016 oplevet et øget tilskudsbehov til Movia på 7,5%. Tallene er ekskl. anlæg og vedligehold på lokalbanerne, ny voldgiftssag og Flextrafik
- Ændring i finansieringsmodel betyder, at det ikke er meningsfyldt at sammenligne udgifterne til busdrift og fællesudgifter direkte
- For at kunne bestemme årsager til udgiftsstigningen, er der på næste side gennemført beregninger af 2016-tal efter den tidligere finansieringsmodel.

■ Regionale busruter
 ■ Fællesudgifter
■ Lokalbaner

Ved at beregne 2016-tal efter den gamle finansieringsmodel kan konsekvensen af den nye finansieringsmodel isoleres

Region Hovedstadens tilskud til Movia efter gl. og ny finansieringsmodel 2015-2016 (2016-priser)



BESKRIVELSE

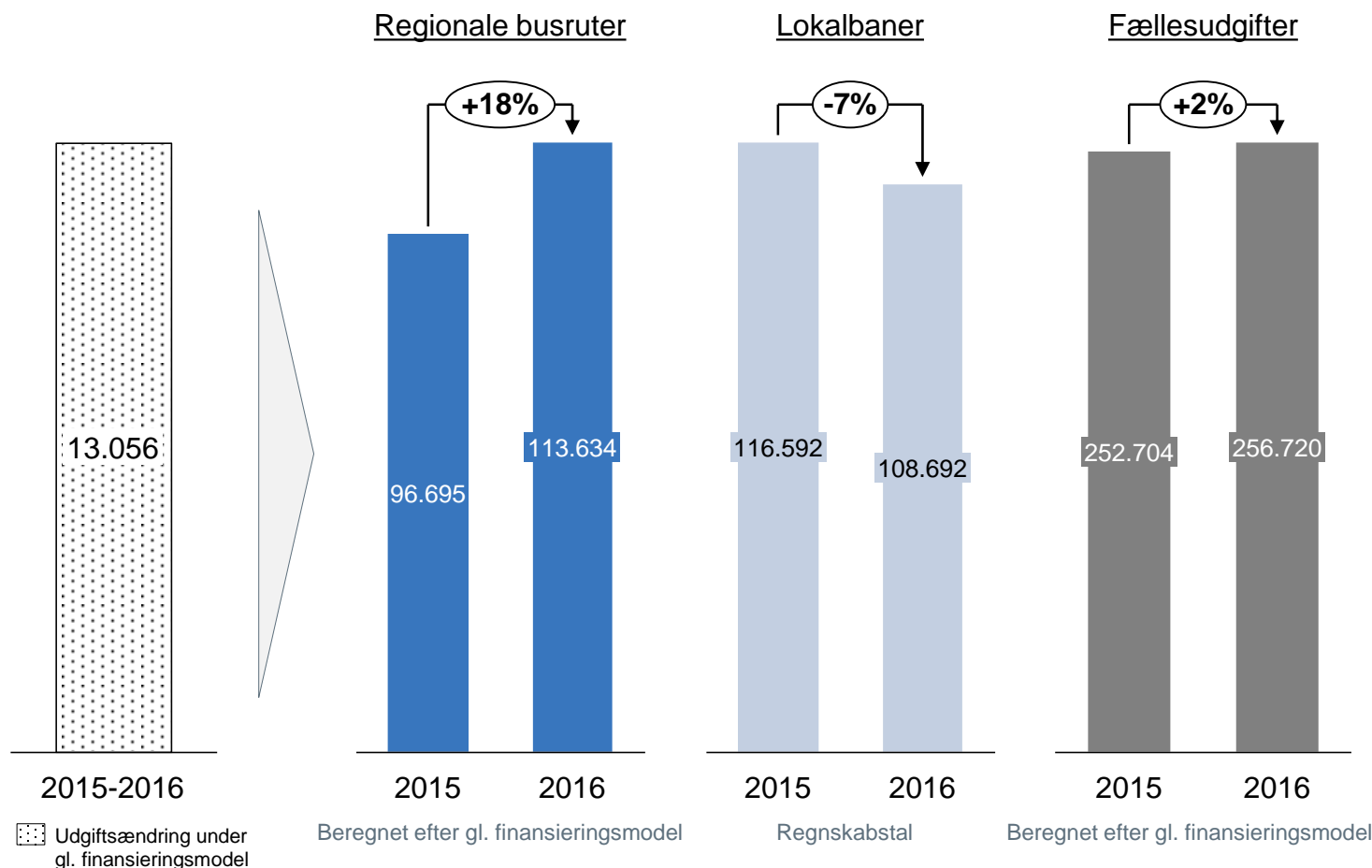
- Udvikling i 2016-priser
- For at skabe et fornuftigt sammenligningsgrundlag mellem årene er der gennemført beregninger af, hvordan udgifter i 2016 ville have set ud efter den gamle finansieringsmodel
- Det gør det muligt dels at isolere udgiftsændringen som den ville have været efter den gamle finansieringsmodel og dels at isolere konsekvensen af den nye finansieringsmodel
- På de følgende tre sider uddybes ændringen fra 2015 til 2016 efter den tidligere finansieringsmodel. Denne udvikling er uafhængig af skift i finansieringsmodel.

- RegH-tilskud til Movia
- Udgiftsændringer under gl. finansieringsmodel
- Effekt af ny finansieringsmodel

Kilde: Movia, beregnet af PA og Movia

Ud fra beregninger i den gamle finansieringsmodel kan det konstateres, at særligt tilskud til busdrift er steget

Udviklingen fra 2015 til 2016 beregnet ud fra den tidligere finansieringsmodel (2016-priser, tusinder)

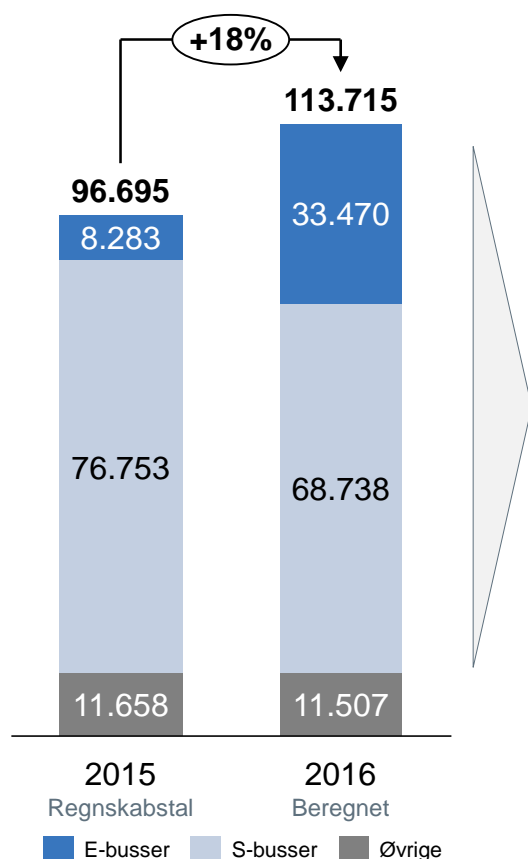


- ### BESKRIVELSE
- Udvikling i 2016-priser
 - Ved at beregne hvert hovedområde for både 2015 og 2016 efter den gamle finansieringsmodel fremgår det, at buslinjerne har oplevet et øget tilskudsbehov på 18%, mens tilskudsbehovet for lokalbanerne er reduceret med 7%
 - Samlet set giver det en tilskudsstigning for Region Hovedstaden på 13,1 mio. i faste priser, hvilket svarer til 2,8%. Det ville dermed være udgiftsstigningen, hvis den gamle finansieringsmodel fortsat var i brug
 - Udsvingene for regionale busruter og lokalbaner belyses på de næste to sider.

De nye e-busser er den primære forklaring på, hvorfor busudgifterne stiger, når der regnes efter den gamle finansieringsmodel

Udviklingen fra 2015 til 2016 beregnet ud fra den tidligere finansieringsmodel (2016-priser)

Regionale busruter



	2015			2016		
	Timer	Tilskud	Selvfin.	Timer	Tilskud	Selvfin.
300S	72.304	14.499	72%	72.416	10.243	80%
310R	6.879	2.528	48%	7.211	2.287	52%
320	23.449	9.108	46%	24.252	9.098	46%
400S	54.281	13.341	68%	52.684	11.389	72%
500S	82.559	33.658	53%	80.968	32.477	42%
600S	32.666	10.593	56%	31.815	10.467	53%
400	10.266	4.663	33%	10.509	4.162	55%
555	83	21	44%	98	36	15%
666	15	2	71%	19	6	15%
30E/330E	23.285	8.283	54%	23.452	7.305	61%
40E	-	-	-	22.831	12.774	35%
55E	-	-	-	14.895	9.233	28%
65E	-	-	-	4.067	4.158	17%
Total	305.787	96.695	59,0%	345.219	113.715	57,2%

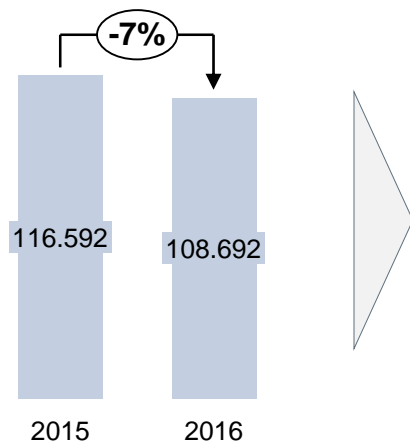
+13%

BESKRIVELSE

- Udvikling i 2016-priser
- Samlet set er tilskudsbehovet til de linjer, der ville blive betragtet som regionale efter den gamle model, øget med 17 mio. (18%). Tallene i tabellen til venstre er i tusinder
- De tre nye e-busser kørte 41.793 timer i 2016 og bidrog til, at antallet af køreplantimer i regionen steg med 13%. E-busserne blev først idriftsat omkring påske 2016, og det forventes derfor, at de kører flere timer i 2017
- Bemærk, at linje 15E ikke er med, da den ville have været kommunal efter den gamle finansieringsmodel. Desuden er timer og tilskud for linje 310R halveret, da den efter den gamle finansieringsmodel blev delt med kommuner.

Faldet i tilskuddet til lokalbanerne er drevet af flere indtægter, mens fællesudgifterne stiger en smule på grund af højere administrationsomkostninger

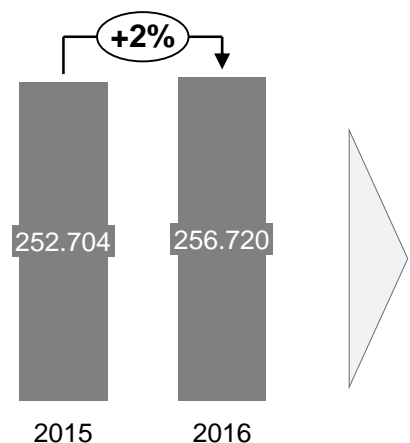
Udviklingen fra 2015 til 2016 beregnet ud fra den tidligere finansieringsmodel (mio. kr., 2016-priser)



LOKALBANER, TILSKUD	2015	2016	Ændring
Frederiksværkbanen	32,2	29,1	-3,1
Gribskovbanen	29,4	26,7	-2,7
Hornbækbanen	13,8	11,8	-2,0
Lille Nord	10,3	9,5	-0,8
Nærumbanen	6,0	4,3	-1,7
Total	91,6	81,4	-10,2 (-11%)

BESKRIVELSE

- Udvikling i 2016-priser
- Tilskud til lokalbanerne er faldet ret markant, som vist i tabellen til højre. Bemærk, at banespecifikke fællesudgifter og infrastrukturtilskud også skal lægges til for at finde de samlede omkostninger for lokalbanerne
- Udviklingen for lokalbanerne for 2015 til 2016 er primært drevet af højere passagerindtægter på ca. 10 mio. kr. i faste priser.



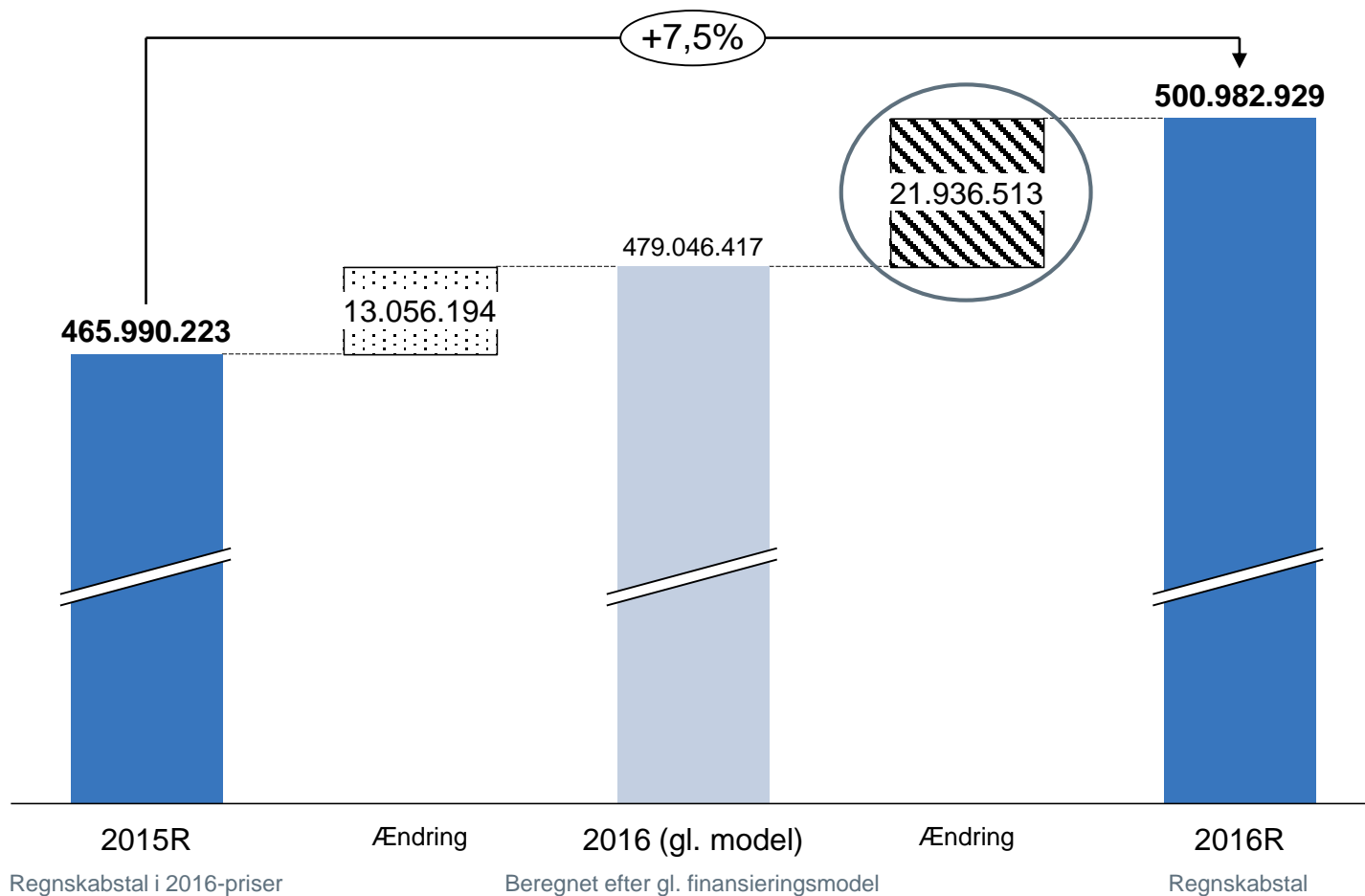
FÆLLESUDGIFTER	2015	2016	Ændring
Adm. og personale	230,6	235,3	+4,7
Tjenestemandspensioner	13,3	14,7	+1,4
Renter	-0,9	-1,9	-1,0
Ydelse på rejsekortlån	9,7	8,6	-1,1
Total	252,7	256,7	+4,0 (+2%)

■ Lokalbaner ■ Fællesudgifter

Kilde: Movia, beregnet af PA

Ved at beregne 2016-tal efter den gamle finansieringsmodel kan konsekvensen af den nye finansieringsmodel isoleres

Region Hovedstadens tilskud til Movia efter gl. og ny finansieringsmodel 2015-2016 (2016-priser)



BESKRIVELSE

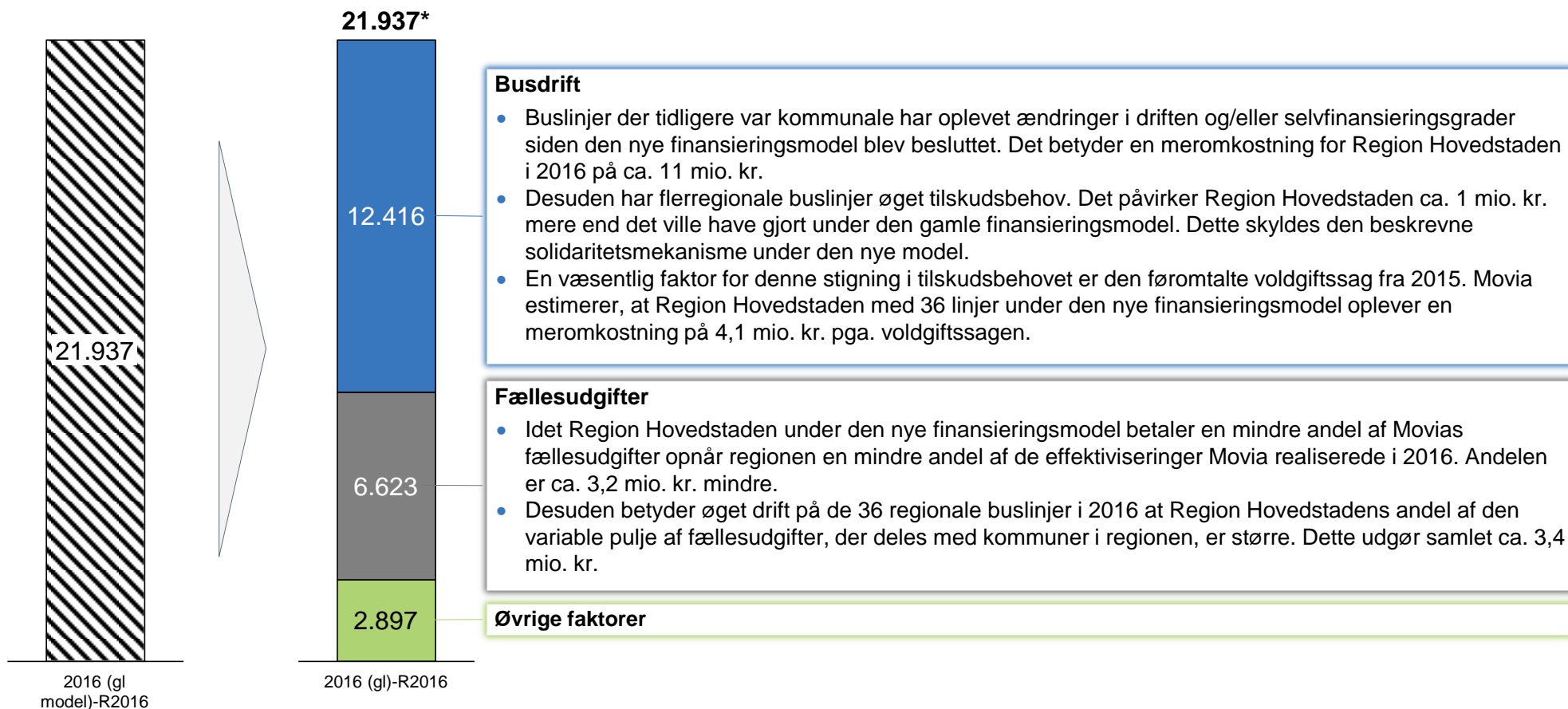
- Udvikling i 2016-priser
- For at skabe et fornuftigt sammenligningsgrundlag mellem årene er der gennemført beregninger af, hvordan udgifter i 2016 ville have set ud efter den gamle finansieringsmodel
- Det gør det muligt dels at isolere udgiftsændringen som den ville have været efter den gamle finansieringsmodel og dels at isolere konsekvensen af den nye finansieringsmodel
- På næste side redegøres der for forskellen fra 2016-tal beregnet efter den tidligere finansieringsmodel og de faktisk regnskabstal, som følger den nye model.

- RegH-tilskud til Movia
- ▤ Udgiftsændringer under gl. finansieringsmodel
- ▨ Effekt af ny finansieringsmodel

Kilde: Movia, beregnet af PA og Movia

Øget drift og effekt af voldgiftssag for tidligere kommunale buslinjer er den primære forklaring på tilskudsstigning for Region Hovedstaden under ny finansieringsmodel

Effekten af den nye finansieringsmodel (tusinder, løbende priser)



Busdrift

- Buslinjer der tidligere var kommunale har oplevet ændringer i driften og/eller selvfinansierungsgrader siden den nye finansieringsmodel blev besluttet. Det betyder en meromkostning for Region Hovedstaden i 2016 på ca. 11 mio. kr.
- Desuden har flerregionale buslinjer øget tilskudsbehov. Det påvirker Region Hovedstaden ca. 1 mio. kr. mere end det ville have gjort under den gamle finansieringsmodel. Dette skyldes den beskrevne solidaritetsmekanisme under den nye model.
- En væsentlig faktor for denne stigning i tilskudsbehovet er den førømtalte voldgiftssag fra 2015. Movia estimerer, at Region Hovedstaden med 36 linjer under den nye finansieringsmodel oplever en meromkostning på 4,1 mio. kr. pga. voldgiftssagen.

Fællesudgifter

- Idet Region Hovedstaden under den nye finansieringsmodel betaler en mindre andel af Movias fællesudgifter opnår regionen en mindre andel af de effektiviseringer Movia realiserede i 2016. Andelen er ca. 3,2 mio. kr. mindre.
- Desuden betyder øget drift på de 36 regionale buslinjer i 2016 at Region Hovedstadens andel af den variable pulje af fællesudgifter, der deles med kommuner i regionen, er større. Dette udgør samlet ca. 3,4 mio. kr.

Øvrige faktorer

Effekt af ny finansieringsmodel

*De 21,9 mio. beskriver ikke en etårig udvikling, men derimod udviklingen fra budget 2014, hvor finansieringsmodellen blev beregnet. Tallene variere marginalt fra Movias egne udregninger pga. eksempelvis afrunding.

Kilde: Movia, beregnet af PA og Movia

Fordelingen af tilskud til Movia på tværs af regioner og kommuner

Oversigt over fordelingen i det samlede tilskud til Movia for regioner og kommuner (tusinder, løbende priser)

	2014	2015	2016	Ændring (2014-2015)	Ændring (2015-2016)
Region Hovedstaden	496.001	511.875	541.924	3,2%	5,9%
Region Sjælland	484.743	490.451	492.537	1,2%	0,4%
Kommuner, Region H	1.171.999	1.325.061	1.167.104	13,1%	-11,9%
Kommuner, Region S	572.128	616.955	578.190	7,8%	-6,3%
Total	2.724.871	2.944.342	2.779.756	8,1%	-5,6%

BESKRIVELSE*

- I tabellen til venstre er alle poster inkluderet – også Flextrafik og vedligeholds- og anlægsudgifter til lokalbane samt ekstraordinære udgifter til voldgiftskendelser, som ellers ikke optræder i rapporten
- I 2015 var der en ekstraordinær udgift til en voldgiftskendelse på 161 mio. kr. I 2016 var der en ny ekstraordinær udgift til en voldgiftskendelse på 22 mio. kr. Udgifterne til de to voldgiftskendelser berørte primært buslinjer i Hovedstadsområdet og er væsentlige forklaringer på hhv. udgiftsstigningen fra 2014 til 2015 på 13,1% og udgiftsfaldet fra 2015 til 2016 på 11,9% hos kommunerne beliggende i Region Hovedstaden. Begge voldgiftssager har også påvirket Region Hovedstadens tilskud. Region Hovedstaden havde ekstraordinære udgifter på 16,2 mio. kr. i 2015 og 2,2 mio. kr. i 2016 til voldgiftssager. Fratrækkes de ekstraordinære udgifter til voldgiftssagerne vil den procentvise ændring af regionens tilskud mellem 2015 og 2016 være 8,9%. Bemærk, at det inkluderer Flextrafik og anlægsudgifter til lokalbaner, som ellers ikke er inkluderet i denne rapport
- Indtægter til bus, bane og Flextrafik er 111 mio. kr. højere i 2016 i forhold til 2015. Hovedårsagen til stigningen er reducerede indtægter pr. passager i Takstområde Hovedstaden i 2015 pga. udfasningen af klippekortet
- Hovedårsagerne til Region Hovedstadens tilskud i 2015 og 2016 er belyst i denne rapport. Regionens nye E-busser og øget drift på tidligere kommunale buslinjer har betydet en tilskudsstigning som beskrevet på henholdsvis side 31 og 34.

*Analysearbejdet der ligger til grund for denne rapport har ikke omhandlet øvrige regionale og kommunale tilskud til Movia i detaljer. Ovenstående bemærkninger er derfor i høj grad baseret på input fra Movia.



SPOR 3

Følsomhedsberegninger til brug for at vurdere det regionale tilskuds sårbarhed over for ændringer i den kollektive trafiks indtægts- og udgiftsgrundlag i kommende år

I 2016 har Region Hovedstaden fået en række nye buslinjer, som betyder, at det regionale tilskud bliver mere følsomt over for ændringer i busdriften end tidligere

Køreplantimer, tilskudsbehov og selvfinansierungsgrader for Region Hovedstadens buslinjer i 2016

R2016							
Linje	Timer	Tilskud	Selvfin.	Linje	Timer	Tilskud	Selvfin.
150S*	58.137	10.993	81%	90N*	401	144	39%
300S	72.416	10.243	80%	95N*	4.626	2.389	39%
350S*	109.879	19.821	78%	40E	22.831	12.774	35%
330E	5.637	1.348	70%	55E	14.895	9.233	28%
200S*	55.281	13.648	67%	92N*	2.268	948	27%
173E*	2.686	1.052	66%	65E	4.067	4.158	17%
30E	17.815	5.957	58%	123*	30.120	6.256	72%
15E*	8.481	4.315	56%	400S	52.684	10.932	72%
250S*	41.879	15.026	55%	230R*	13.402	3.943	63%
380R*	13.426	4.420	55%	600S	31.815	12.954	55%
500S	80.968	32.477	53%	98N*	251	82	48%
310R	14.422	4.735	52%	400	10.509	4.021	42%
96N*	2.863	862	50%	93N*	3.720	1.198	43%
375R*	15.669	6.341	47%	120*	1.305	1.694	37%
320R	24.252	9.098	46%	97N*	3.368	1.433	35%
94N*	4.354	1.773	42%	91N*	928	453	25%
390R*	18.984	8.702	41%	555	98	217	15%
81N*	6.685	2.875	39%	666	19	34	15%

Tværregionale linjer

BESKRIVELSE

- Under den nye finansieringsmodel går halvdelen af regionens tilskud til busområdet, hvilket er en fordobling sammenlignet med den tidligere finansieringsmodel. Det giver regionen et større trafikfølsomt ansvar og betyder, at udsving i busøkonomien påvirker regionen mere end hidtil
- I tabellen til venstre er nøgletal for linjerne i 2016 opstillet. De regionale buslinjer kørte samlet set 751.444 timer, og Region Hovedstaden ydede 226 mio. kr. i tilskud
- På næste side er gennemført følsomhedsberegninger, der viser, hvordan Region Hovedstaden påvirkes af ændringer i busdriften.

Total	Timer	Tilskud	Selvfin.
36 linjer	751.144	226.461	61,71%

*Ny regional linje efter skift i finansieringsmodel.

Under den nye finansieringsmodel er Region Hovedstaden meget følsomme over for ændringer i indtægter og udgifter, dieselpriser samt rente

Følsomhed ved ændring af forskellige faktorer

Indtægter (buslinjer og lokalbaner)

- Fx drevet af ændring i passagertal eller indtægt per passager

ÆNDRING	EFFEKT PÅ REGION HOVEDSTADEN TILSKUD	
+5%	→ -24,6m	Bus: -18,9 mio kr. Bane: -5,7 mio. kr
+1%	→ -4,9m	Bus: -3,8 mio kr. Bane: -1,1 mio. kr
-1%	→ +4,9m	Bus: +3,8 mio kr. Bane: +1,1 mio. kr
-5%	→ +24,6m	Bus: +18,9 mio kr. Bane: +5,7 mio. kr

Udgifter

- Fx drevet af antal køreplantimer, ændring i dieselpriser eller ændring i renteudgifter

ÆNDRING	EFFEKT PÅ REGION HOVEDSTADEN TILSKUD	
+5%	→ +42,0m	Bus: +30,3 mio kr. Bane: +11,7 mio. kr
+1%	→ +8,4m	Bus: +6,1 mio kr. Bane: +2,3 mio. kr
-1%	→ -8,4m	Bus: -6,1 mio kr. Bane: -2,3 mio. kr
-5%	→ -42,0m	Bus: -30,3 mio kr. Bane: -11,7 mio. kr

Dieselpris (forbrugerpris)

ÆNDRING	EFFEKT PÅ REGION HOVEDSTADEN TILSKUD	
+20%	→ +22,6m	Bus: +16,1 mio kr. Bane: +6,5 mio. kr
-20%	→ -22,6m	Bus: -16,1 mio kr. Bane: -6,5 mio. kr

Rente*

ÆNDRING	EFFEKT PÅ REGION HOVEDSTADEN TILSKUD	
+1%	→ +10,6m	Bus: +6,0 mio kr. Bane: +4,6 mio. kr
-1%	→ -10,6m	Bus: -6,0 mio kr. Bane: -4,6 mio. kr

BESKRIVELSE

- Følsomhedsberegningerne til venstre er baseret på 2016-regnskabstal og viser, hvordan ændringer af en række faktorer vil påvirke Region Hovedstadens tilskud til buslinjer og lokalbaner
- Mange faktorer kan påvirke tilskuddet. Det gælder både konjunkturafhængige såsom dieselpriser og renter samt driftsmæssige faktorer, eksempelvis køreplantimer
- Positive ændringer, der bidrager til reduceret regionalt tilskud, er markeret med **grøn**. Ændringer, der øger Movias tilskudsbehov, er markeret med **rød**.

*Bemærk at de indsatte renteændringer er i procentpoint.

Kilde: Movia, beregnet af Movia



SPOR 4

Emner til dybdeanalyser i fase 2 og 3 af budgetanalysen

Oversigt over emner til dybdeanalyser i fase 2 og 3

1. Analyse af udvikling af budget for kollektiv trafik frem mod 2020

2. Besparelspotentiale for regionale buslinjer med lav selvfinansieringsgrad og/eller højt tilskudsbehov

3. Evaluering af de nye regionale E-busser

4. Regionale investeringsmuligheder på bus- og baneområdet

5. Styrket governance og løbende dialog i forbindelse med budgetplanlægning og trafikbestilling K

6. Afsøgning af mulige modeller for flerårig trafikbestilling K

K = dybdeanalyse allerede tilkendegivet af Region H i kommissoriet for budgetanalysen

BESKRIVELSE

- Arbejdsgruppen har defineret seks forslag til emner til de kommende faser af analysen
- Hver dybdeanalyse forventes at udmønte sig i konkrete forslag, som kan bidrage til Region Hovedstadens langsigtede ambition om at bestille kollektiv trafik inden for en ramme af 500 mio. kr. årligt og/eller bidrage til en øget styring af udgifterne. Det forventes ikke, at initiativer beskrevet i dybdeanalyserne allerede kan bidrage til budgettet for 2018
- Dybdeanalyserne ventes at bidrage på flere måder – dels ved at identificere besparelses- og effektiviseringsmuligheder og dels ved at skabe et bedre styringsgrundlag gennem større budgetsikkerhed og styrket trafikbestillingsproces
- Foruden de seks udvalgte emner har øvrige forslag til dybdeanalyser været diskuteret, herunder operatørkrav og kontrakter, Movias administrationsomkostninger og Movias interne proces for trafikbestillinger. Disse emner optræder i Movias egen budgetanalyse, og er derfor ikke inkluderet i denne analyse for nuværende
- Det understreges, at de angivne kortsigtede og langsigtede budgetforbedringspotentialer samt potentiale for øget budgetsikkerhed for hvert af emnerne er vejledende. Estimerne bør kvalificeres og kvantificeres løbende, efterhånden som arbejdet med dybdeanalyserne skrider fremad
- Det er en forudsætning for succesfulde dybdeanalyser, at Movia inddrages i arbejdet

Emner til dybdeanalyser i fase 2 og 3

① Analyse af udvikling af budget for kollektiv trafik frem mod 2020

Beskrivelse

Budgetanalysens fase 1 har vist, at Region Hovedstadens tilskud til Movia er meget følsomt over for ændringer i bus- og lokalbanedriften. Stigende indtægter eller udgifter, som følge af eksempelvis ændringer i passagertal, vil have stor indflydelse på regionens udgifter til kollektiv trafik som helhed. Følsomheden af Region Hovedstadens tilskud til Movia ønskes videre belyst, herunder hvordan ændrede forudsætninger i bus- og lokalbanedrift kan påvirke regionens budgetter frem mod 2020.

Ønsker til dybdeanalysen:

- Identifikation af faktorer der udgør den største risiko for at påføre regionen øgede udgifter til kollektiv trafik
- Udarbejdelse af tre til fire scenarier for Region Hovedstadens udgifter til kollektiv trafik frem mod 2020 med særlig fokus på potentielle ændringer af tilskuddet til Movia. Scenarierne bør sammenholdes med regionens BO-år for området
- Vurdering af sandsynligheden for, at de beskrevne scenarier vil indtræffe

Estimeret potentiale for *kortsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for *langsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for øget transparens og *budgetsikkerhed*



② Besparelspotentiale for regionale buslinjer med lav selvfinansierungsgrad og/eller højt tilskudsbehov

Beskrivelse

Kortlægningen af udgiftsudviklingen fra 2008-2016 har vist, at de 36 regionale buslinjer økonomisk set præsterer meget forskelligt med selvfinansierungsgrader, der spænder fra 17% til 81% i 2016. Dertil kommer, at få linjer udgør en stor andel af regionens busrelaterede udgifter grundet betydelig drift og derigennem højt tilskudsbehov.

Ønsker til dybdeanalysen:

- Definer kriterier for udvælgelse af buslinjer til analysen (fx selvfinansierungsgrad eller højt tilskudsbehov)
- Identifikation af regionale buslinjer med dårligst økonomisk performance ud fra givne udvælgelseskriterier
- Detaljeret afdækning af linjernes nuværende driftsomfang og indtægtsgrundlag
- Anbefalinger til driftsreduktioner eller optimeringsmuligheder samt plan for implementering
- Beskrivelse af anbefalingernes konsekvenser for de berørte buslinjers opland og den regionale kollektive trafiks samlede geografiske dækning samt forslag til, hvordan konsekvenserne minimeres.

Estimeret potentiale for *kortsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for *langsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for øget transparens og *budgetsikkerhed*



Emner til dybdeanalyser i fase 2 og 3

③ Evaluering af de nye regionale E-busser

Beskrivelse

I 2016 indsatte Region Hovedstaden de tre nye E-buslinjer 40E, 55E og 65E. De nye E-busser kørte over 41.000 timer i 2016 og medvirkede til en markant samlet driftsforøgelse for de regionale buslinjer. De nye E-busser var budgetteret til at have et tilskudsbehov på ca. 6,5 mio. kr., men regnskabstal viste, at regionens tilskud til linjerne var på 26 mio. kr. i 2016. E-busserne bidrog dermed til regionens tilskudsstigning fra 2015 til 2016. Det forventes, at linjerne vil have øget drift i 2017.

Ønsker til dybdeanalysen:

- Beskrivelse af E-bussernes sammenhæng med det øvrige busnet, herunder andre E-busser og S-busser
- Konkrete anbefalinger til E-bussernes fremtidige driftsomfang, herunder muligheder for optimering af øvrige dele af det kollektive trafiknet
- Estimering af E-bussernes forventede tilskudsbehov frem mod 2020 ved nuværende og anbefalet driftsomfang.

Estimeret potentiale for *kortsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for *langsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for øget transparens og *budgetsikkerhed*



④ Regionale investeringsmuligheder på bus- og baneområdet

Beskrivelse

De regionale buslinjer og lokalbaners økonomi afhænger i høj grad af optimale infrastrukturelle forhold. Foruden besparelspotentialer afsøges muligheder for at effektivisere den kollektive trafik gennem målrettede investeringer til gavn for regionens passagerer og regionens økonomi. Investeringer i eksempelvis bedre fremkommelighed for de regionale buslinjer og hurtigere tog på lokalbanerne kunne gøre det mere attraktivt at benytte kollektiv trafik og dermed potentielt øge passagertallet og reducere tilskudsbehovet.

Ønsker til dybdeanalysen:

- Analyse af, hvordan hidtidige effektivitetsfremmende investeringer i kollektiv trafik har bidraget til forbedret busdriftsøkonomi
- Opsummering af allerede gennemførte analyser på området, bl.a. nyligt gennemførte fremkommelighedsanalyser
- Overblik over typer af investeringer, Region Hovedstaden kan foretage, herunder beskrivelse af fordele og ulemper ved forskellige måder at investere i kollektiv trafik på
- Katalog over regionale investeringsforslag på bus- og baneområdet med beskrivelse af forslagernes effektiviseringspotentiale.

Estimeret potentiale for *kortsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for *langsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for øget transparens og *budgetsikkerhed*



Emner til dybdeanalyser i fase 2 og 3

5 Styrket governance og løbende dialog i forbindelse med budgetplanlægning og trafikbestilling

Beskrivelse

Region Hovedstaden afgiver sin trafikbestilling i oktober for det efterfølgende år. Det analyseres, om der er forhold i trafikbestillingsprocessen og budgetplanlægningsfasen, der kan tilrettelægges på en mere hensigtsmæssig måde. Endvidere vurderes regionens organisering og interne styring i forhold til samspillet med Movia.

Ønsker til dybdeanalysen:

- Kortlægning af den nuværende trafikbestillingsproces i regionen med særlig fokus på, hvornår og hvordan politiske og administrative bestillinger fra regionen samt løbende justeringer af Movia foretages
- Opsamling af læringspunkter fra interessenter, der indgik i budgetplanlægningen og trafikbestillingen for 2017
- Inddragelse af hovedpointer fra Movias egen budgetanalyse, der vedrører forbedringer af Movias processer omkring trafikbestilling
- Optimeringsforslag til Region Hovedstadens trafikbestillingsproces, herunder hvordan regionen sikrer større budgetsikkerhed, kvalitetsledelse internt og bedre løbende dialog med Movia
- Identifikation af initiativer der kan styrke budgetsikkerheden og nedbringe den årlige efterregulering.

Estimeret potentiale for *kortsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for *langsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for øget transparens og *budgetsikkerhed*



6 Afsøgning af mulige modeller for flerårig trafikbestilling

Beskrivelse

Det nuværende modus operandi er, at Region Hovedstaden foretager sin trafikbestilling én gang årligt for det efterfølgende år. Det overvejes, om en flerårig trafikbestilling vil bidrage til større budgetsikkerhed for området kollektiv trafik frem mod 2019.

Ønsker til dybdeanalysen:

- Inddragelse af materiale og konklusioner fra den i forvejen nedsatte arbejdsgruppe for flerårige trafikbestillinger
- Inddragelse af erfaringer fra andre nordiske lande
- Opstilling af mulige modeller for, hvordan en flerårig trafikbestilling kan tage sig ud i praksis med beskrivelse af fordele og ulemper
- Afvejning af, i hvor høj grad flerårig trafikbestilling vil kunne bidrage til større budgetsikkerhed for Region Hovedstaden, kontinuitet i planlægningen og hensyn til BO-år
- Beskrivelse af, hvordan en flerårig regional trafikbestillingsmodel kan integreres med Movias processer for operatørbestillinger
- Involvering af øvrige parter (KKR Hovedstaden, KKR Sjælland og Region Sjælland) samt afdækning af behov for lovændring.

Estimeret potentiale for *kortsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for *langsigtede* budgetforbedringer



Estimeret potentiale for øget transparens og *budgetsikkerhed*





We Make the Difference

An employee-owned firm of over 2,500 people, we operate globally from offices across the Americas, Europe, the Nordics, the Gulf and Asia Pacific.

We are experts in energy, financial services, life sciences and healthcare, manufacturing, government and public services, defence and security, telecommunications, transport and logistics.

Our deep industry knowledge together with skills in management consulting, technology and innovation allows us to challenge conventional thinking and deliver exceptional results that have a lasting impact on businesses, governments and communities worldwide.

Our clients choose us because we don't just believe in making a difference.

We believe in making *the* difference.

Corporate headquarters

123 Buckingham Palace Road
London SW1W 9SR
United Kingdom
+44 20 7730 9000

paconsulting.com

This document has been prepared by PA on the basis of information supplied by the client and that which is available in the public domain. No representation or warranty is given as to the achievement or reasonableness of future projections or the assumptions underlying them, management targets, valuation, opinions, prospects or returns, if any. Except where otherwise indicated, the document speaks as at the date hereof.

**© PA Knowledge Limited 2015.
All rights reserved.**

This document is confidential to the organisation named herein and may not be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying or otherwise without the written permission of PA Consulting Group. In the event that you receive this document in error, you should return it to PA Consulting Group, 123 Buckingham Palace Road, London SW1W 9SR. PA accepts no liability whatsoever should an unauthorised recipient of this document act on its contents.