

## NOTAT

### **Hovedkonklusioner af dybdeanalyserne**

#### *Budgetscenarier for 2018-2021*

- Det samlede tilskudsbehov til Movia er svagt faldende frem mod 2021, men pga. forventede udgifter til bl.a. investeringer i letbanen og udgiftspres på busområdet er tilpasningsbehovet på kollektiv trafik stigende.
- Der er opstillet scenarier, der er mere optimistisk hhv. pessimistisk end Movias fremskrivning. Det optimistiske scenarie tager udgangspunkt i en bedre passagerudvikling, og vil kunne reducere budgetudfordringen med 8 mio. kr. til 55 mio. kr. Det pessimistiske scenarie tager udgangspunkt i en ringere passagertilvækst og vil kunne forøge budgetudfordringen med 40 mio. kr. til 101 mio. kr. (begge i forhold til 2018-budget).

#### *Evaluering af regionale E-busser*

- E-busserne har siden indførelsen overordnet præsteret dårligere end forventet. De overordnede forventninger til E-busserne var for optimistiske i forhold til passagerantal og indtægter pr. passager. Forventningerne til linjerne var baseret på konsulentanalyser og behæftet med betydelig usikkerhed.

#### *Investeringsmuligheder på bus- og baneområdet*

- Investeringer på bus- og baneområdet kan ikke bidrage til løsninger af budgetudfordringerne.
- Det kan dog alligevel være relevant at arbejde videre med investeringer for at fastholde og forbedre driften.
- Analysen har taget udgangspunkt i det investeringskatalog, der allerede findes for hhv. lokalbanerne og busområdet og investeringerne er prioriteret således, at investeringer med høj forventet effektivitet og lav tilbagebetalingstid er prioriteret højest. Analysen anviser ikke finansiering til investeringerne.

#### *Konkrete omstillingsforslag til besparelser*

- Analysen indeholder et bruttokatalog over tilpasningsmuligheder på bus/banedriften. De enkelte forslag er overordnet beskrevet, og der er angivet et økonomisk overslag, men beregningerne er behæftet med betydelig usikkerhed, og skal yderligere udfoldes, før de er klar til at ind-

gå som egentlige bestillinger til den kommende trafik. Bruttokataloget skal derfor ses som et idékatalog og et oplæg til videre drøftelse, når de kommende års trafikbestillinger skal forberedes.

#### *Styrket governance (forbedret styringsmodel)*

- Analysen har anvist flere potentialer for en styrket governance og løbende dialog mellem Movia og Region Hovedstaden.
- Analysen indeholder konkrete forslag til styringsredskaber og afklaring af parternes roller og ansvar.
- Mulighederne giver anledning til et videre arbejde mellem Movia og Region Hovedstaden med henblik på at skabe yderligere transparens, samarbejde og indsigt i de forhold, der påvirker udgifterne til kollektiv trafik.
- En udvikling af styringsrelationen bidrager dog ikke til løsninger af budgetudfordringerne.

#### *Modeller for flerårige trafikbestillinger*

- Analysen indeholder to scenarier for flerårige trafikbestillinger. Den primære ændring ville være, at efterbevilling vil blive fordelt eller forskubbet, således at de enkelte års trafikbestillinger ikke bliver påvirket af efterreguleringer.
- De flerårige trafikbestillinger vil kunne bidrage med budgetsikkerhed over en årrække, men vil ikke i sig selv bidrage med løsninger af budgetudfordringer.
- Analysen peger på, at flerårige trafikbestillinger egner sig bedst til situationer med stabilitet i trafikbestillingerne, og den nuværende situation med store usikkerheder pga. bl.a. ukendte effekter af metrocityringen ikke giver optimale betingelser for at gennemføre flerårige trafikbestillinger.

Resultaterne af Movias egen analyse, som blev gennemført samtidig med fase 1, var, at Movia performer overordnet tilfredsstillende, men der blev dog fundet forbedringspotentialer på administrationen. De administrative forbedringer kan også påvirke Region Hovedstadens omkostninger positivt, men med et beskedent omfang. De administrative omkostninger er derfor ikke analyseret nærmere i fase 2.

#### **Bruttokatalog over tilpasningsmuligheder**

Analysen indeholder et bruttokatalog over tilpasningsmuligheder, der kan reducere omkostningerne til køb af trafik hos Movia. De enkelte indsatser er grupperet efter, hvilket hensyn der skal veje tungest, hvis trafikindkøbet skal reduceres.

Tilpasningsmulighederne på bus/tog-linjeniveau er samlet i fire forskellige grupper, der har hvert sit drivende hensyn. Disse grupperinger kan anvendes

som eksempler på, hvilke tiltag, der ville understøtte forskellige hensyn. Tiltagene i grupperne har kun det drivende hensyn til fælles, og skal ikke ses som "pakker", der nødvendigvis skal implementeres i sin helhed. Nogle tiltag går igen i flere grupper, fordi de kan understøtte flere forskellige hensyn.

De fire drivende hensyn er:

- "Mest til flest" - hvor der fokuseres på at fastholde linjer, der transporterer flest passagerer, og skære ned på linjer og afgange med færre passagerer.
- "Bus og tog til alle" - hvor der fokuseres på at fastholde fladedækning i regionen, og alle eksisterende busser og tog fastholdes men med lavere frekvens.
- "Lavt passagertab" - hvor der fokuseres på tilpasninger, der forventes at have lille påvirkning på antallet af passagerer, og dermed fjerne hele eller dele af ruter, der har lav passagertilslutning.
- "Få med stor effekt" fokuserer på at påvirke så få linjer som muligt, og der spares dermed på buslinjer, der har et højt drifttilskud.

Tabellen nedenfor opsummerer nøgletallene for de fire grupperinger. I forbindelse med trafikbestillingen vil der ske en yderligere kvalificering af tallene.

Fire grupper af tiltag for linjetilpasning

Gruppens navn	Anslået besparelse hvis alle tiltag anvendes (mio kr. pr. år)	Forventet tab af passagerer (mio. pr. år)	Besparelse pr. tab passager (kr.)
Mest til flest	89-109	10,5	8-10
Bus og tog til alle	41-59	4,3	9-14
Lavt passagertab	35-48	2,3	15-21
Få med stor effekt	40-46	4,8	8-10