



SAMMENDRAG BUDGETANALYSE

Budgetanalyse af udgifter til Movia

Væsentlige hovedkonklusioner fra fase 1,
2 & 3

16. november 2017

Indledning

BAGGRUND

- Regionsrådet besluttede den 20. september 2016 at igangsætte en ekstern budgetanalyse af Movia. Baggrunden var blandt andet, at regionsrådet ønskede at fastholde ambitionen om at bestille kollektiv trafik for 500 mio. kr. årligt
- Movias bestyrelse igangsatte den 15. september 2016 parallelt hermed en budgetanalyse af Movias samlede udgifter til operatører og administration.
- Fase 1 af budgetanalysen blev udført af PA Consulting Group (PA) for Region Hovedstaden i foråret 2017 og omfattede en kortlægning af regionens udgifter til Movia. Sideløbende med Fase 1 af regionens analyse indgik Movias egen analyse som et supplement, da det vurderedes, at denne gav svar på en række områder, som regionen ønskede belyst
- På baggrund af kortlægningen i Fase 1 har PA i Fase 2 udarbejdet 6 dybdeanalyser af udvalgte områder med fokus på potentiale for kort- og langsigtede budgetforbedringer, øget transparens og budgetsikkerhed
- I forlængelse af dybdeanalyserne er der i fase 3 udarbejdet et bruttokatalog over forbedringstiltag. Bruttokataloget anviser forskellige omstillingsmuligheder i størrelsesordenen 40-50 mio. kr. og rummer mulighed for prioritering.

INDHOLD

FASE 1 (gennemført i foråret 2017):

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 ændring af Lov om Trafikselskaber, som ændrede Movias finansieringsmodel og linjefordeling med virkning fra d. 1. januar 2016 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.

FASE 2 & 3 (seks dybdeanalyser udvalgt i fase 1, gennemført i efteråret 2017):

1. Udarbejdelse af budgetscenarier for regionens tilskudsbehov i perioden 2018-21
2. Analyse af E-bussernes økonomi og forudsætninger
3. Opstilling af investeringskatalog på bus- og baneområdet
4. Udarbejdelse af konkrete omstillingsforslag til at skabe budgetforbedringer på 40-50 mio. kr.
5. Design af forbedret styringsmodel for Movia og ejerkredsen,
6. Opstilling af modeller for flerårige trafikbestillinger

Hovedkonklusioner fase 1

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 dieselaftag 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 dieselpriis- 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.

Hovedkonklusioner fase 2 og 3

ANALYSESPOR

1

Analyse af
budgetudvikling

2

Evaluering af E-
busser

3

Regionale
investeringsmu-
ligheder på bus-
og baneområdet

4

Omstillingsmulig-
heder på bus- og
baneområdet

5

Styrket
governance

6

Flerårige
trafikbestillinger

HOVEDKONKLUSIONER

- Udgifterne til Movia forventes at falde fra 525,5 mio. kr. i 2018 til 513,5 mio. kr. i 2021. Som følge af en række anlægsudgifter bl.a. til letbanen, samt fordyrelser af busdriften har regionen en budgetudfordring i 2021 på 61 mio. kr. (regnet efter 2018 niveauet fra den seneste budgetaftale), eller 101 mio. kr. (regnet efter beslutningen om et måltal på 500 mio. kr. til kollektiv trafik).
- PA har beregnet to alternative scenarier for den forventede udvikling. Et optimistisk scenarie viser en budgetudfordring i 2021 på 55 mio. kr., og et pessimistisk scenarie viser en udfordring på 101 mio. kr. (begge skøn regnet efter 2018-aftaleniveauet).

- De tre nye E-buslinjer blev i 2016 idriftsat med fire bærende argumenter: (1) stor passagertilvækst, (2) flere passager pr. tilskudskrone, (3) grøn omstilling og (4) kundepræferencer. Målt på nøgletal såsom antal passagerer, tilskudsbehov og selvfinansierungsgrad har 40E, 55E og 65E præsteret utilfredsstillende sammenholdt med forventningerne
- Det er i al væsentlighed færre passagerer end ventet på linjerne, der er årsagen til et øget driftstilskudsbehov for regionen.

- Der er væsentlig forskel på anlægsudgifter og forventet effekt på tilskudsbehov på henholdsvis bane- og busområdet
- Investeringer i fremkommelighed på bus- og baneområdet kan ikke løse regionens forestående budgetudfordringer. Ikke desto mindre kan fremkommelighedstiltag bidrage til en mere stabil og attraktiv busdrift, og reinvesteringer på baneområdet vil sikre nødvendig vedligeholdelse samt adgang til Nyt Hospital Nordsjælland.

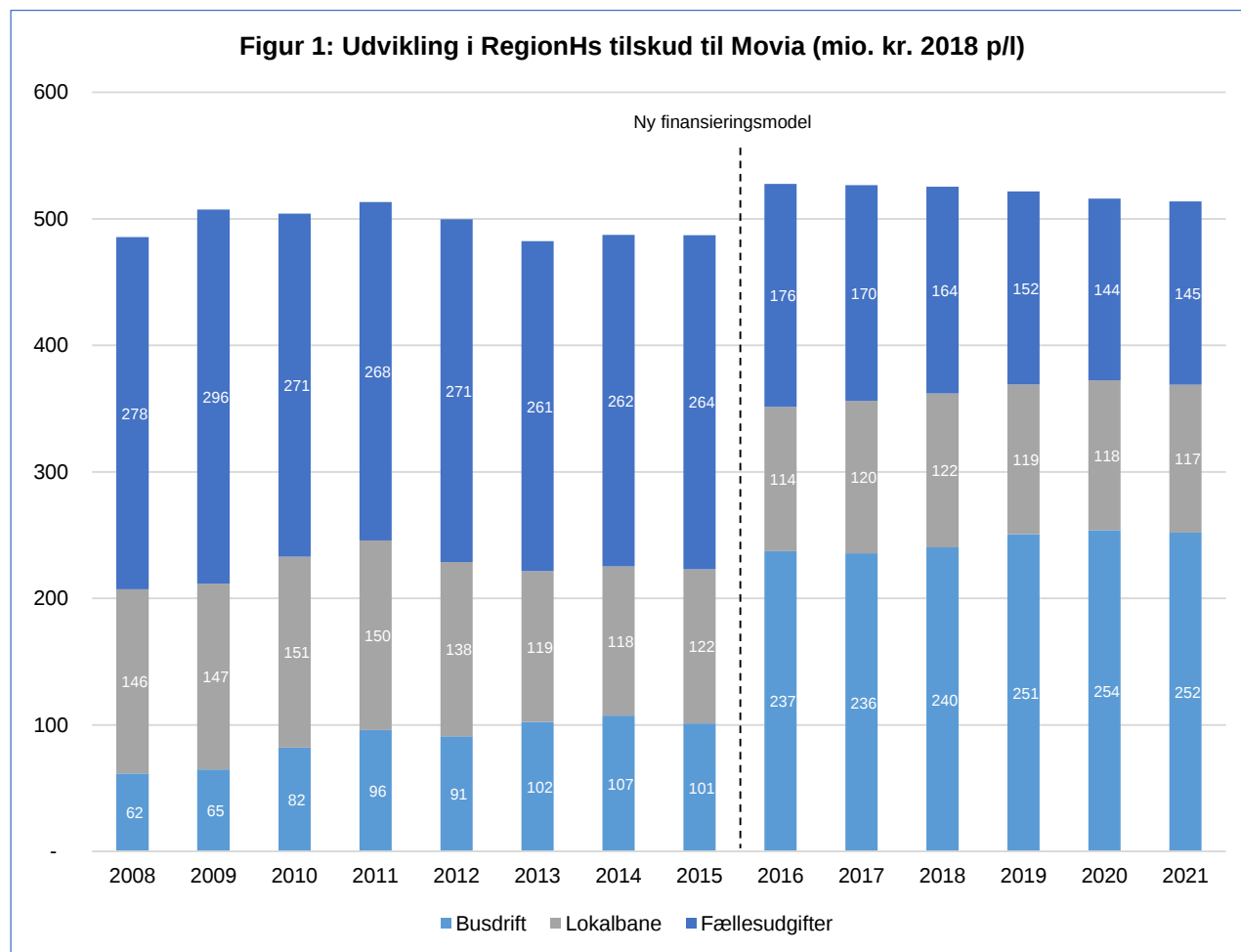
- Der er på baggrund af en hypotesedrevet proces udarbejdet fire forskellige grupper af forslag til omstillingsmuligheder på bus- og baneområdet med hvert sit drivende hensyn. En gruppe (1) med *mest til flest* der giver 89-109 mio. kr., en gruppe (2) med *bus og tog til alle* der giver 41-59 mio. kr., en gruppe (3) med *lavt passagertab* der giver 35-48 mio. kr., og en gruppe (4) *få med stor effekt* der giver 40-46 mio. kr. Forslagene vil forud for beslutning forudsætte yderligere bearbejdning af Movia.

- Det vurderes, at de vigtigste styrings- og organiseringsrelaterede mål bør være at detaljere processen for trafikbestilling, herunder formalisere milepæle og tydeliggøre roller og ansvar mellem ejere og Movia inden for den nye trafikbestillingsproces*
- Det er imidlertid også disse områder, processer og roller & ansvar, der vurderes at have det laveste modenhedsniveau i samarbejdsmodellen mellem Movia og ejerkredsen.

- Flerårige bestillingsmodeller forudsætter en vis forudsigelighed i trafikefterspørgsel og -udbud. I kraft af forestående usikkerheder grundet bl.a. Cityringen vurderes det, at det ikke aktuelt vil være fordelagtigt at implementere en flerårig bestillingsmodel
- Ikke desto mindre bør flerårige bestillinger overvejes, når der er etableret et overblik over indtægts- og udgiftssiden som følge af store infrastrukturelle ændringer i Hovedstadsområdet.

* Movias bestyrelse har i juni 2017 på baggrund af indstilling fra en arbejdsgruppe bestående af Region Hovedstaden, Region Sjælland, KKR H og S, Københavns Kommune og Movia besluttet at foreslå en række vedtægtsændringer og ændret trafikbestillingstidspunkt. Det planlægges, at der gennemføres vedtægtsændring, som kræver godkendelse i Movias repræsentantskab, de to regionsråd samt Transportministeriet og Indenrigsministeriet

Udgifter til Movia 2008-21



Perioden 2008-16 er regnskabstal fra Movia. 2017 er RegionHs vedtagne budget for 2017. 2018-21 er Regionens vedtagne budget for 2018

BESKRIVELSE

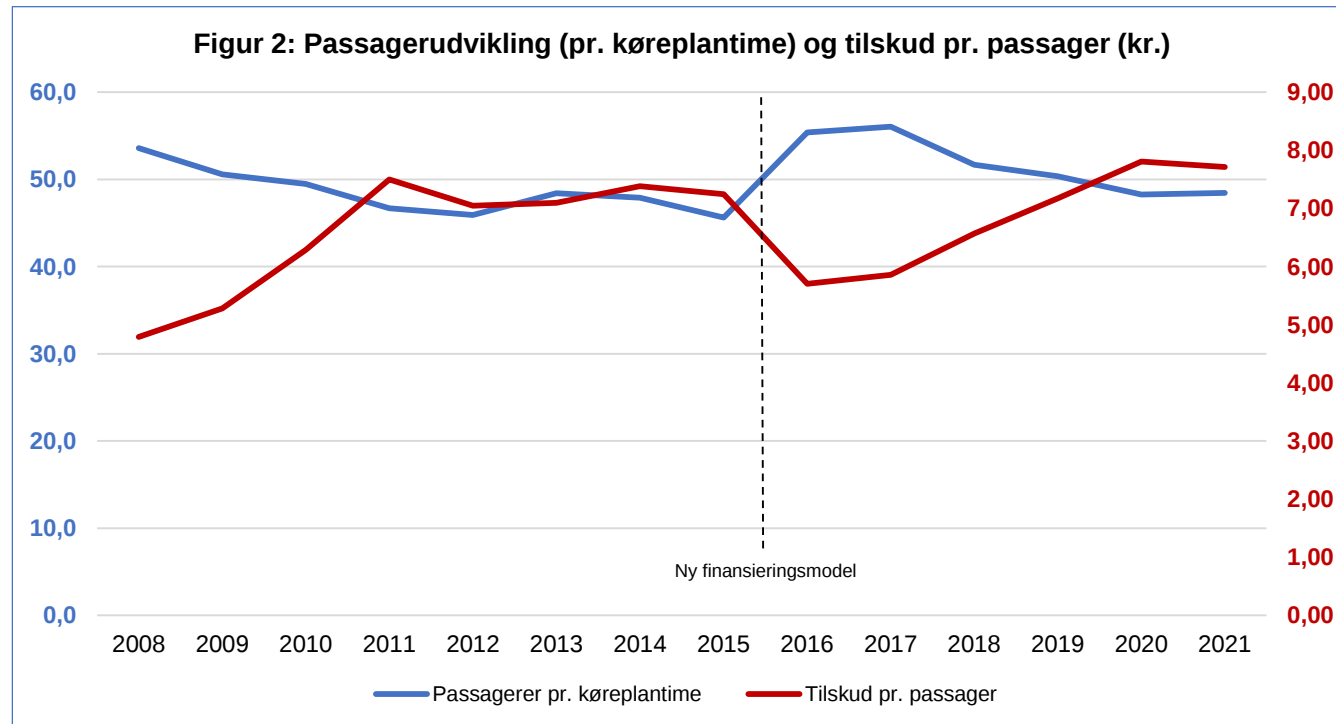
- I perioden 2008-15 faldt regionens tilskud med 0,6%. I samme periode var der ændringer i dieselaftgifter og leasingregler. Renses for disse effekter var faldet 5,9% i perioden.
- Beregninger af tilskudsudviklingen fra 2015 til 2016 viser, at ca. 15,1 mio. kr. af nettostigningen også ville være indtruffet under den tidligere finansieringsmodel. 25,3 mio. kr. af stigningen skyldes hovedsageligt øget tilskudsbehov for de linjer, som er overgået fra kommunal til regional finansiering.
- I 2017 er det vedtagne budget på samme niveau som 2016 efter at regionen har reduceret i busudbuddet. Seneste estimat fra Movia forudser et fald i 2017 i forhold til det budgetlagte niveau. .
- Fra 2018-21 forventes Movias fællesudgifter og tilskuddet til lokalbanen at falde, mens tilskuddet til busdrift forventes at stige i perioden.

Nøgletal busdrift

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Køreplantimer (antal tusind)	240	243	264	274	281	298	303	306	751	718	708	694	674	674
Passagerer i (antal mio.)	12,8	12,3	13,0	12,8	12,9	14,4	14,5	14,0	41,6	40,2	36,6	34,9	32,5	32,7

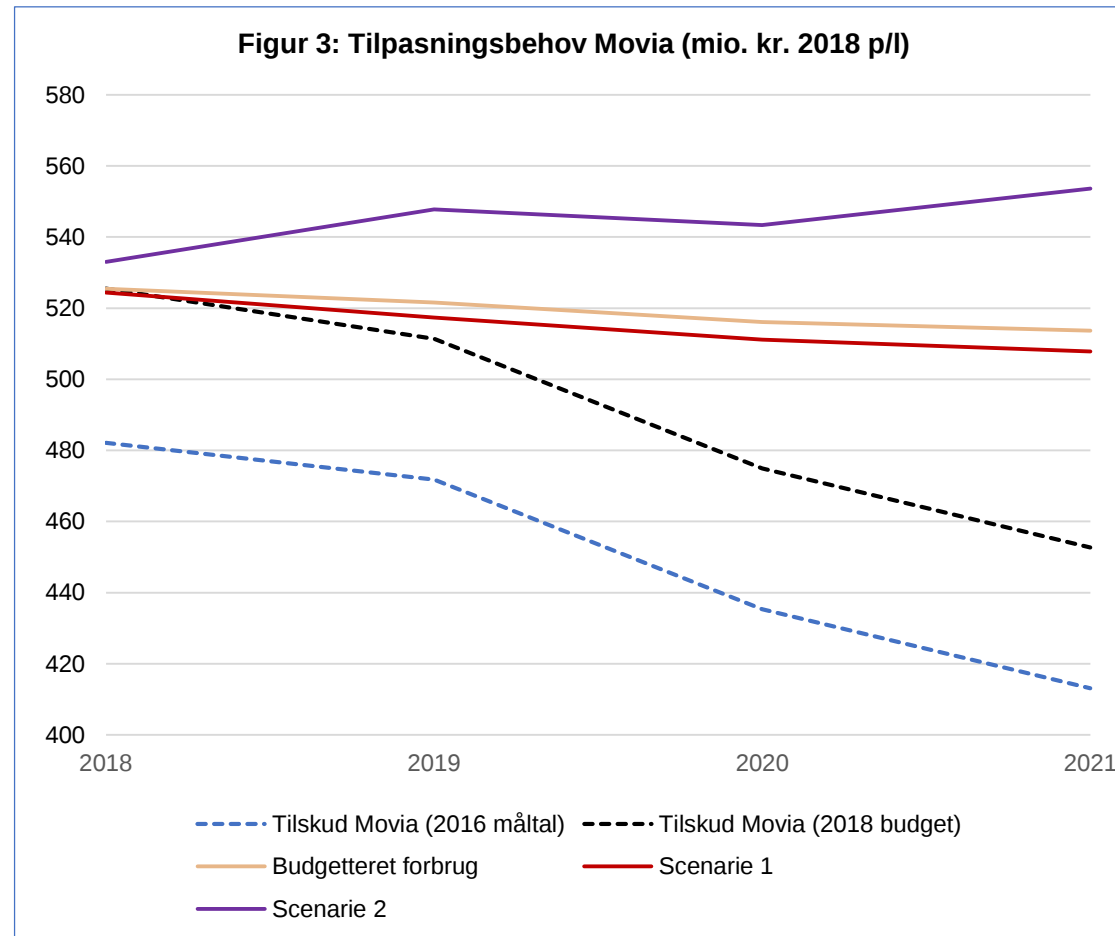
BESKRIVELSE

- I perioden frem til den ny finansieringsmodel og linjefordeling træder i kraft (2008-15) er busudbuddet målt i antal køreplantimer øget med 27,6% for Region Hovedstads buslinjer, mens væksten i antal passagerer er steget med 9,4% i samme periode.
- Region Hovedstaden overtog de aftalte kommunale buslinjer i 2016. Passagertallet for det samlede busnet i hovedstadsområdet inkl. regionens buslinjer forventes samlet set at falde over de kommende år bl.a. som følge af den nye metrocityring fra juli 2019.
- Da udbuddet (antallet af køreplantimer) ikke reduceres i samme omfang som passagerfaldet øges regionens driftstilskud pr. passager i de kommende år.



Perioden 2008-16 er regnskabstal fra Movia. 2017 er RegionHs vedtagne budget 2018-21 er Regionens vedtagne budget for 2018, ekskl. ændringer i dieselpriiser og cross-border leasing.

Regionens tilpasningsbehov 2018-21



BESKRIVELSE

- Som følge af politiske beslutninger der øger regionens anlægsudgifter, bl.a. etablering af letbane langs ring 3, samt et forventet øget tilskudsbehov til busdrift er regionens ramme til kollektiv trafik under pres de kommende år.
- I et optimistisk scenarie (scenarie 1), hvor der skønnes flere passagerer end i Movias prognose vil der være et reduceret driftstilskud for regionen i 2021 med 8 mio. kr. i forhold til det nuværende budget
- I et mere pessimistisk scenarie (scenarie 2), hvor der skønnes færre passagerer end i Movias prognose, forventes et øget driftstilskud i 2021 på 40 mio. kr. i forhold til det nuværende budget.
- Det er PA Consultings vurdering, at Regionens budgettering af driftstilskuddet til Movia fortsat bør basere sig på Movias skøn for udviklingen i udgiftsniveauet. Det er samtidig PAs vurdering, at risikoprofilen i overslagsårene er mere eksponeret i negativ end positiv retning i forhold til det aktuelle budget. Lyset af de betydelige ændringer i trafikmønstre som følge af Bynet19, så er det imidlertid vanskeligt at sige noget mere præcist om den risiko.

Mulige fremkommelighedstiltag på busområdet

KONKLUSION.

PA har gennemgået en række linjespecifikke fremkommeligheds- og effektiviseringsrapporter udgivet af Movia og Vejdirektoratet. Der er betydelig forskel på den økonomiske attraktivitet af tiltagene for de enkelte linjer for så vidt angår omkostninger, tilbagebetalingstid og effektivitet i at generere rejsetidsgevinster samt årlige driftsbesparelser. Fremkommelighedsprogrammerne løser ikke regionens umiddelbare budgetudfordringer, men de kan på længere sigt bidrage til en mere stabil og smidig busdrift og dermed influere regionens driftsbudget. Det noteres, at regionen ikke er vejmyndighed, og derfor ikke egenhændigt kan beslutte og implementere nedenstående kombinationer af fremkommelighedstiltag.

Linjer	Beskrivelse af tiltag	Gns omkostninger i alt (mio. kr)	Årlig driftsbesparelse for regionen (mio. kr.)**
200S	Foreslåede tiltag består af anlæg af to venstresvingsbaner, to busbaner, fire signalkryds og/eller busprioriteringer samt en række stoppestedsforbedringer	8,2	1,5
375R	Foreslåede tiltag består af fire busprioriteringer, to stoppestedsforbedringer, og to ruteomlægninger	7,4	Ikke oplyst
500S	Foreslåede tiltag består af otte busprioriteringer, anlæg af én busbane og én køresporsforlængelse samt opgradering af ét signalkryds og en række stoppesteder	9,5	0,5
300S/30E	Foreslåede tiltag består af samordning af kryds for to strækninger, etablering af bus-ligeud i højresvingsbane, én busprioritering samt flytning af et stoppested. Der er for linjerne foreslået 10 yderligere tiltag, omend der ikke fremgår data for disse tiltag - de er dermed udeladt	3,6	Ikke oplyst
400S	Foreslåede tiltag består af fire busprioriteringer, anlæg af én busbane og en række stoppestedsforbedringer	4,5	0,3
150S	Foreslåede tiltag består af tre busprioriteringer på ruten og et ukendt antal stoppestedsforbedringer	4,2	0,3
250S	Foreslåede tiltag består af anlæg af fire busbaner, ét venstresvingsspil, to busprioriteringer, ét midterlagt stoppested samt en række stoppestedsforbedringer	11,4	0,6

*Anlægsoverslag omfatter belægnings- og jordarbejder, vejafvanding, inventar og beplantning, belysning samt signaltekniske ændringer. Udgifter til ledningsomlægninger og evt. arealerhvervelser er ikke medregnet, men der er afsat 20% til uforudsete udgifter. ** Besparelser i driftsøkonomien udtrykker det forventede fald i antallet af driftstimer. Der er ikke udarbejdet køreplaner for de enkelte buslinjer med reducerede køretimer, hvorfor driftsbesparelsen kan vise sig at være mindre end angivet i praksis.

Mulige investeringshåndtag på baneområdet

KONKLUSION

Set i lyset af de betydelige anlægsomkostninger, den lange implementeringshorisont, samt de relativt beskedne effekter på tilskudsbehovet vil eventuelle investeringer på baneområdet ikke levere substantielle bidrag til at løse regionens budgettilpasningsbehov frem mod 2021. Der kan imidlertid være andre væsentlige regionale interesser, der tilgodeses ved at gennemføre investeringerne. Det har imidlertid ligget uden for rammerne af denne rapport at vurdere disse elementer

Scenarier*	Beskrivelse af scenarie	Anlægsomkostning, mio. kr.	Forventet passagervækst	Forventet effekt på tilskudsbehov pr. år, mio. kr.
1 Nødvendige reinvesteringer af infrastruktur og trinbræt på Favrholm	Scenariet udgør det absolutte minimumskrav til at holde banerne kørende og sikre en lokalbanebetjening af Nyt Hospital Nordsjælland	324	+325.000	0
2 Plus gennemkørsel på Hillerød st.	I tillæg til scenarie 1 består dette scenarie af en ombygning af Hillerød st. og etablering af en ny station ved Favrholm. Lokalbanens nordlige linjer kan således betjene Nyt Hospital Nordsjælland direkte på grund af gennemkørsel på Hillerød st.	439	+580.000	-4
3 Plus optimering af stationsplaceringer	Det tredje scenarie består ud over investeringer i scenarie 1 og 2 af en række stationsflytninger og etablering af et nyt standsningssted ved Kronborg	455	+895.000	-6

*Scenarier som angivet i seneste rapport på området af Incentive (2016)

Bruttokatalog over mulige bustilpasninger (1/2)

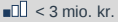
Linjer	Nuværende antal passagerer (årligt 2016, tusind)	Beskrivelse af tiltag	Effekt på driftstilskud (fuldt indfaset)	Forslagets effektivitet (Besparelse pr. tabt passager)	Graden af negativ påvirkning på regionale udviklingshensyn
15E	492	Linjen foreslås afkortet til Gl. Holte, så linjen fremadrettet kun betjener strækningen mellem Nørreport og Gl. Holte	 2-3 mio. kr.	 7-9 kr.	
		Nedlæggelse af linjen*	 4-6 mio. kr.	 29-43 kr.	
30E	788	Nedlæggelse af linjen (samt øget drift på 300S)	 2 mio. kr.	 0-10 kr.	
40E	629	Nedlæggelse af linje samt øge kapacitet på 400S. Forslaget er en reduktion til 2016 serviceniveauet.	 8-12 mio. kr.	 14-18 kr.	
		Frekvensreduktion samt afkortning af linjeføring så linjen fremover betjener strækningen mellem DTU og Høje Tåstrup St	 5-7 mio. kr.	 28-39 kr.	
55E	341	Afkortes, så linjen fremover betjener strækning mellem Værløse og Malmparken St.	 5-7 mio. kr.	 22-30 kr.	
		Nedlæggelse af linjen	 10-13 mio. kr.	 21-27 kr.	
65E	72	Nedlæggelse af linjen	 2-3 mio. kr.	 20-30 kr.	
150S	4.300	Afkortning til Gl. Holte så betjening af strækningen mellem Gl. Holte og Kokkedal ikke længere betjenes	 11-13 mio. kr.	 16-19 kr.	
Ny 250S	2.241**	Linje 250S skal efter planen betjene strækningen mellem Bagsværd St. og Dragør St. Linjen foreslås afkortet til strækningen mellem Bagsværd St. og Nørrebro St.	 15-17 mio. kr.	 6-7 kr.	
300S	4.652	Der gennemføres halvering af frekvensen i tidsrummet 6-19 for at mindske omkostningerne til busdrift i forbindelse med anlæg af letbanen	 5-6 mio. kr.	 4-5 kr.	
Ny 350S	8.178*	Nedlæggelse af linjen efter idriftsættelse af Cityringen	 14-16 mio. kr.	 9-10 kr.	
500S	3.352	Linjen foreslås afkortet ved Glostrup Station, så strækningen mellem Glostrup Station og Ørestad Station ikke længere betjenes	 9-11 mio. kr.	 10-12 kr.	
		Reduktion af frekvens til 15 min. drift i stedet for den nuværende 10 min. drift	 5-7 mio. kr.	 20-28 kr.	
600S	2.936	Reduktion af frekvens til 20 min. drift i myldretider og 30 min. uden for myldretider	 5-7 mio. kr.	 9-13 kr.	

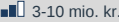
*Besparselen er uden øget drift på 150S, som Movia vurderer er en forudsætning for lukning.
**Tallet angiver antal passagerer for de nuværende linjer. Forslagenes effekter forholder sig imidlertid til de nye linjer 250S og 350S, som det er lagt op til indføres med Metrocityringen

Nøgle

Effekt på driftstilskud

Forslagets effektivitet

 < 3 mio. kr.

 3-10 mio. kr.

 > 10 mio. kr.

 < 10 kr.

 10-20 kr.

 > 20 kr.



Bruttokatalog over mulige bustilpasninger (2/2)

Linjer	Antal passagerer (årligt 2016, tusind)	Beskrivelse af tiltag	Effekt på driftstilskud (fuldt indfaset)	Forslagets effektivitet (besparelse pr. tabt passager)	Graden af negativ påvirkning på regionale udviklingshensyn
123	2.049	Ophør af regional finansiering	 7-8 mio. kr.	 3-4 kr.	
320R	691	Nedlæggelse af linjen, inklusive 380R forlængelse	 2-3 mio. kr.	 6-9 kr.	
380R	516	Ophør af regional finansiering	 4-5 mio. kr.	 8-10 kr.	
390R	525	Ophør af regional finansiering	 7-8 mio. kr.	 14-16 kr.	
R-Net	3.495 (Alle R-linjer samlet)	Frekvensen reduceres fra halv- til heltimesdrift uden for myldretiderne	 3-5 mio. kr.	 10-17 kr.	
		Frekvensen reduceres fra halv- til heltimesdrift i hele driftsdøgnet. Der er i dag heltimesdrift efter kl. 20	 7-9 mio. kr.	 8-11 kr.	
N-linjer	649	N-linjerne nedlægges	 2-3 mio. kr.	 10-15 kr.	
Lokaltog	6.463	Nedsat frekvens på Frederiksværk- og Gribskovbanerne på lørdage, nedsat frekvens på Lille Nord aften og weekend samt ændring af driftskonceptet på Frederiksværkbanen.	 3-5 mio. kr.	 19-31 kr.	

41.614

Effekt på driftstilskud	Forslagets forventede nettoreduktion af regionens årlige driftstilskud til Movia når forslaget er fuldt indfaset
Forslagets effektivitet	Reduktion af driftstilskud i forhold til passagertabet - dvs. antal kroner driftstilskuddet kan reduceres for hver tabt passager
Regionale udviklingshensyn	Vurdering af forslagets konsekvenser for dækningen af regionens hospitaler, uddannelses- og forskningsinstitutioner, større erhvervsområder samt øvrige rejsemål af regional interesse

Nøgle

Effekt på driftstilskud  < 3 mio. kr.  3-10 mio. kr.  > 10 mio. kr.

Forslagets effektivitet  < 10 kr.  10-20 kr.  > 20 kr.

Gruppe 1: Mest til flest

Mest til flest er et bud på at tilvejebringe en høj produktivitet i bus- og lokaltogetsnettet. Reduktionerne gennemføres ved at lukke en række af de mindst rentable buslinjer (hele linjer eller dele heraf). Resultatet er et mere grovmasket regionalt net, som til gengæld vil have en høj produktivitet.

Samlet mulig besparelse: 89 – 109 mio. kr.
Samlet passagertab: op til 10,5 mio. passagerer (25,2% af det samlede antal passagerer i regionen)
Besparelse pr. tabt passager: 8 – 10 kr.

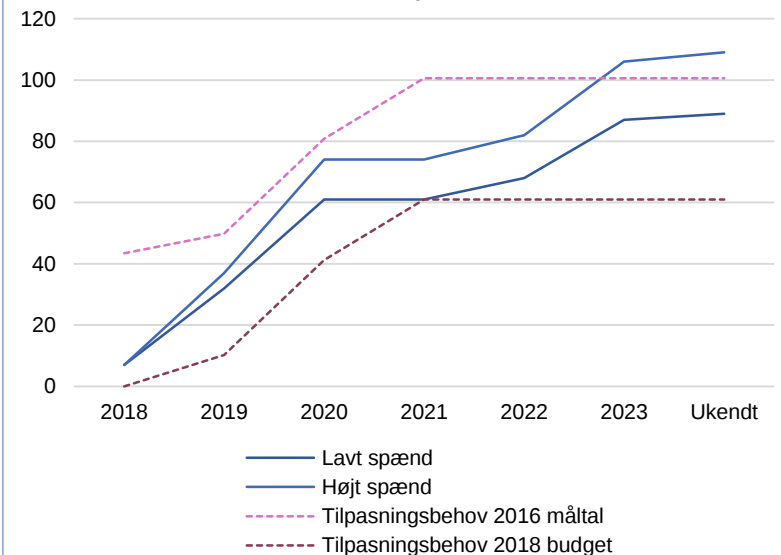
Linje	Ændring	Potentiale (fuldt indfaset)
40E	Nedlæggelse af linjen	8-12 mio. kr.
55E	Nedlæggelse af linjen	10-13 mio. kr.
123	Ophør af regional finansiering	7-8 mio. kr.
320R	Nedlæggelse, inkl. forlængelse af 380R til Frederiksværk	2-3 mio. kr.
Ny 350S	Nedlæggelse af linjen	14-16 mio. kr.
380R	Ophør af regional finansiering	4-5 mio. kr.
390R	Ophør af regional finansiering	7-8 mio. kr.
N-linjer	Nedlæggelse af linjerne	2-3 mio. kr.
150S	Afkortning til Gl. Holte så betjening af strækningen Gl. Holte –Kokkedal ikke længere betjenes	11-13 mio. kr.
Ny 250S	Den ny linje 250S afkortes til strækningen Bagsværd St.– Nørrebro Station, så strækning mellem Dragør og Nørrebro St. ikke betjenes	15-17 mio. kr.
500S	Linjen afkortes ved Glostrup Station, så strækningen mellem Glostrup Station og Ørestad Station ikke længere betjenes	9-11 mio. kr.
Total		89-109 mio. kr.

Movias trafikfaglige konsekvenser ved gennemførelse af gruppens ændringer

Grupperingen illustrerer en ensidig vej til at opnå et regionalt busnet, der fokuseres i retning af en højere produktivitet. Gennemføres reduktionerne vil erhvervsområdet Lautrupgård, der i dag betjenes af 40E, 55E og 350S, miste sin regionale betjening, hvilket også gør sig gældende for Amager, der vil miste både 500S og den nye 250S (nuværende 350S). Gennemføres reduktionerne på den nye 250S og 350S forventes kapacitetsproblemer på Amagerbrogade og manglende forbindelse til Dragør samt på Frederikssundsvej og manglende forbindelse mellem Herlev og Ballerup. Endvidere vil Nordsjælland miste forbindelsen mellem Helsingør og Hillerød hvis 390R nedlægges.

De angivne reduktionsmuligheder vil indebære markante passagertab som følge af ingen eller reduceret betjening, og vil især ramme de daglige pendlere mellem hjem og arbejde. Der vil med lukning af R-linjer og afkorting/lukning af S- og E-linjer blive færre forbindelser til øvrige buslinjer, og dermed vil forslagene forventeligt også indebære færre passagerer på øvrige regionale og kommunale linjer.

Figur 4: Indfasning, reduktion af driftstilskud (mio. kr. 2018 P/L)



Gruppe 2: Bus og tog til alle

Bus og tog til alle fokuserer på fladedækning, så der fortsat kører busser og tog på alle de eksisterende strækninger. Resultatet er, at der bliver færre afgang og for visse linjer en lav produktivitet.

Samlet mulig besparelse:	41 – 59 mio. kr.
Samlet passagertab:	op til 4,3 mio. passagerer (10% af det samlede antal passagerer i regionen)
Besparelse pr. tabt passager:	9 – 14 kr.

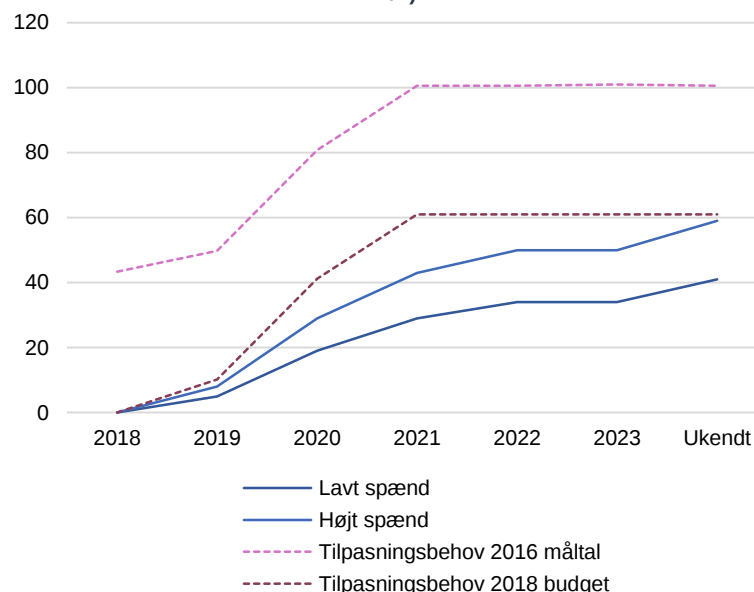
Linje	Ændring	Potentiale (fuldt indfaset)
40E	Frekvensreduktion samt afkortning af linjeføring så linjen fremover betjener strækningen mellem DTU og Høje Tåstrup St. Dermed betjenes strækningen DTU og Skodsborg St. ikke.	5-7 mio. kr.
55E	Afkortes, så linjen fremover betjener strækning mellem Værløse og Malmparken St. Dermed betjenes strækningen mellem Værløse og Allerød ikke.	5-7 mio. kr.
300S	Der gennemføres en halvering af frekvensen i tidsrummet 6-19 for at mindske omkostningerne til busdrift i forbindelse med anlæg af letbanen	5-6 mio. kr.
500S	Reduktion af frekvens til 15 min. drift i stedet for den nuværende 10 min. drift	5-7 mio. kr.
600S	Reduktion af frekvens til 20 min. drift i myldretider og 30 min. uden for myldretider	5-7 mio. kr.
R-net	Reduktion af frekvens på hele R-nettet til timedrift	7-9 mio. kr.
Lokalt og	Nedsat frekvens på Frederiksværk- og Gribskovbanerne på lørdage, nedsat frekvens på Lille Nord aften og weekend samt ingen hurtigtog på Frederiksværkbanen	3-5 mio. kr.
15E	Nedlæggelse af linjen. Passagerer dækkes delvist af 150S	4-6 mio. kr.
30E	Nedlæggelse af linjen. Passagerer dækkes af 300S med øget frekvens	0-2 mio. kr.
65E	Nedlæggelse af linjen	2-3 mio. kr.
Total		41-59 mio. kr.

Movias trafikfaglige konsekvenser ved gennemførelse af gruppens ændringer

Der sigtes i denne sammenhæng mod et busnet, der sikrer fortsat dækning på alle eksisterende linjer, men med lavere frekvens. Det forventes at indebære en lavere produktivitet på de pågældende linjer og få en afsmittende effekt på øvrige linjer med forbindelse til de berørte linjer. Reduktionerne vurderes at få særlig stor betydning i Ring 3-korridoren (30E og 300S), hvor der parallelt med etablering af letbanen sker en markant erhvervsudvikling, og antallet af ansatte, patienter og besøgende til bl.a. Herlev og Glostrup Hospitaler øges med de igangværende udbygninger. Nedlægges linje 15E uden frekvensen hæves på 150S vil det betyde efterladte passagerer i myldretiden.

Introduktionen af R-net for år tilbage gav et markant passagerløft, fordi halvtimesfrekvensen og faste afgangstider blev taget godt imod af passagererne. Reduceres frekvensen i R-nettet forventes denne positive effekt at aftage markant. Frekvensreduktioner forventes generelt at indebære efterladte passagerer, særligt i myldretiderne.

Figur 5: Indfasning, reduktion af driftstilskud (mio. kr. 2018 P/L)



Gruppe 3: Lavt passagertab

Lavt passagertab kombinerer de forslag, som har den største effektivitet. Effektivitet skal her forstås som den største effekt på regionens driftstilskud pr. passager. Alt andet lige er hensynet i denne gruppe dermed, at færrest mulige passagerer berøres af forslagene i forhold til de reduktioner i driftstilskuddet, som regionen vinder.

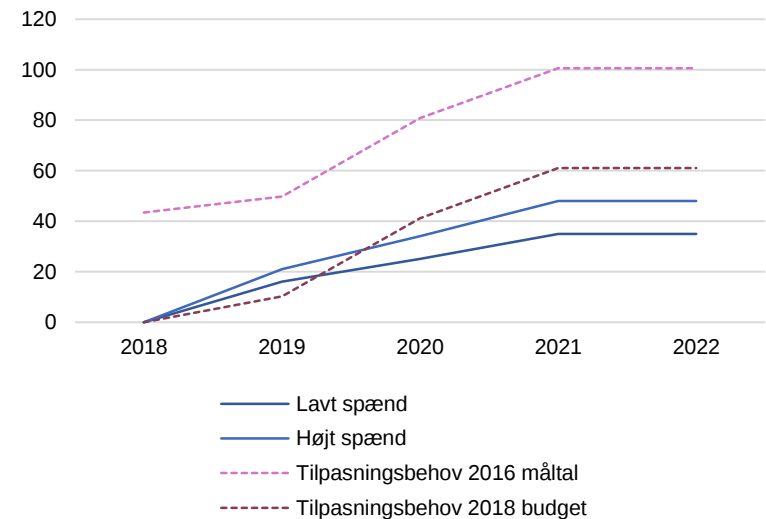
Samlet mulig besparelse: 35 - 48 mio. kr.
Samlet passagertab: op til 2,3 mio. passagerer (6% af det samlede antal passagerer i regionen)
Besparelse pr. tabt passager: 15 - 21kr.

Linje	Ændring	Potentiale (fuldt indfaset)
15E	Nedlæggelse af linjen.	4-6 mio. kr.
40E	Frekvensreduktion samt afkorting af linjeføring så linjen fremover betjener strækningen mellem DTU og Høje Tåstrup St. Dermed betjenes strækningen mellem DTU og Skodsborg St. ikke.	5-7 mio. kr.
55E	Afkortes, så linjen fremover betjener strækning mellem Værløse og Malmparken St. Dermed betjenes strækningen mellem Værløse og Allerød ikke.	5-7 mio. kr.
65E	Nedlæggelse af linje	2-3 mio. kr.
150S	Afkorting til Gl. Holte så betjening af strækningen Gl. Holte– Kokkedal ikke længere betjenes	11-13 mio. kr.
500S	Reduktion af frekvens til 15 min. drift i stedet for den nuværende 10 min. drift	5-7 mio. kr.
Lokaltog	Nedsat frekvens på Frederiksværk- og Gribskovbanerne på lørdage, nedsat frekvens på Lille Nord aften og weekend samt ændring af driftskoncept på Frederiksværkbanen	3-5 mio. kr.
Total		35-48 mio. kr.

Movias trafikfaglige konsekvenser ved gennemførelse af gruppens ændringer

De foreslåede tiltag er sammensat med fokus på at opnå den størst muligt effekt på regionens driftstilskud pr. passager og er dermed en blanding af frekvensreduktioner og lukning af linjer. Det vurderes særligt problematisk at nedlægge linje 15E uden frekvensen hæves på 150S vil det betyde efterladte passagerer i myldretiden. Afkortes linje 150S samtidig ved Gl. Holte, vil der ikke være betjening mellem Gl. Holte og Kokkedal St., hvormed en lang række linjer yderligere berøres af tiltaget. Gennemføres tiltagne på 15E og 150S reduceres der i en af de korridorer, der har oplevet den kraftigste passagerfremgang siden 2014.

Figur 6: Indfasning, reduktion af driftstilskud (mio. kr. 2018 P/L)



Gruppe 4: Få med stor effekt

Få med stor effekt fokuserer på de forslag, der har den største effekt på regionens driftstilskud. Pakken sammensættes derfor af få forslag med stor virkning på regionens økonomi. Ud af regionens samlede 34 linjer berøres kun tre linjer, og kun en linje nedlægges helt. De tre linjer, som er indeholdt i pakken, skal allerede ændres som led i idriftsættelsen af Cityringen; der kan derfor være en fordel i at tænke disse ændringer sammen.

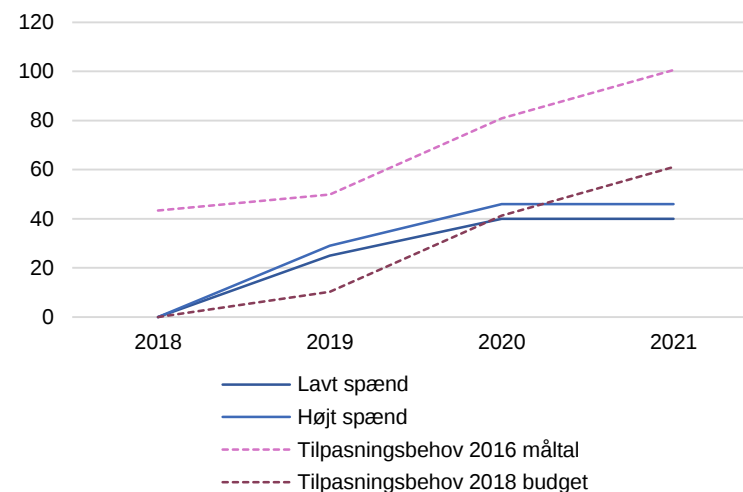
Samlet mulig besparelse: 40-46 mio. kr.
Samlet passagertab: op til 4,8 mio. passagerer (12% af det samlede antal passagerer i regionen)
Besparelse pr. tabt passager: 8-10 kr.

Linje	Ændring	Potentiale (fuldt indfaset)
150S	Afkortning til Gl. Holte så betjening af strækningen Gl. Holte–Kokkedal ikke længere betjenes	11-13 mio. kr.
Ny 250S	Den nye linje 250S afkortes til strækningen Bagsværd St.–Nørrebro Station. , så strækningen mellem Dragør og Nørrebro St. ikke betjenes.	15-17 mio. kr.
Ny 350S	Linjen nedlægges helt	14-16 mio. kr.
Total		40-46 mio. kr.

Movias trafikfaglige konsekvenser ved gennemførelse af gruppens ændringer

Der forventes markante kapacitetsproblemer på strækningerne for de nedlagte dele af den nye linje 250S (særligt Amagerbrogade og manglende forbindelse til Dragør) samt den nye linje 350S (særligt Frederikssundsvej og manglende forbindelse mellem Herlev og Ballerup). Der er stigende passagertal på den nordlige del af linje 150S, så en afkortning til Gl. Holte forventes at påvirke et større antal passagerer.

Figur 7: Indfasning, reduktion af driftstilskud (mio. kr. 2018 P/L)



Observationer og anbefalinger til Movia og ejerkredsen

Emneområder	Udvalgte observationer	Anbefalinger	Kritikalitet
Processer	▶ Utydelighed om kadence i leverancer i perioden fra trafikbestillingsgrundlaget (TBG) til budget mellem Movia og ejerkredsen ▶ Uklar proces og udfordringer med timingen for udsendelse af budget ▶ Der er forskel i ejerkredsen på graden af koordinering hinanden imellem forud for trafikbestilling	• Beskriv milepæle og formaliserede leverancer med krav til både ejere og Movia, og etabler klarhed over planlægningen frem mod milepæle • Afklar behov for koordinering af trafikbestilling på tværs i ejerkredsen, og overvej mødestruktur for dette	 
Roller og ansvar	▶ Manglende afklaring af roller, ansvar og "spilleregler" aktørerne imellem, samt hvilke funktioner der internt hos parterne har hvilke roller og hvilket ansvar ▶ Uklar rolle for Region H i forbindelse med løbende driftsudfordringer, eksempelvis busomlægninger ved store sportsbegivenheder, vejarbejder mv.	• Udarbejd rolle- og ansvarsdokument vedr. ny trafikbestillingsproces baseret på rolle- og ansvarsskabelon	
Kvalitet i leverancer/ KPI'er	▶ Manglende "afvigelsesforklaringer" og beskrivelser af nødvendige vejombygninger i Movias tilbagemelding ▶ Indsigt i grundlag bag afvigelsesbrev i forbindelse med regnskabet ▶ Ønske om øget fokus på kvalitet i tilbagemeldinger (beregninger mv.)	• Suppler TBG og tilbagemeldinger af information om udbud og større vejombygninger • Udvikle kommenteret Excel-ark fra Movia med kommentarer på væsentlige afvigelser over en tærskelværdi • Definer kvalitetsmål for beregninger og forudsætninger (ejere), og undersøg muligheder for at videreudvikle på prognosemodel (Movia)	  
Dokumentation og rapportering	▶ Ønske om tilføjelse af relevante forudsætninger bag beregninger på hjemmesiden ▶ Orientering om forudsætninger bag prognoser ▶ Orientering om vejarbejder og ændringer med effekt på busdrift og økonomi ▶ Afklaring af bagatelgrænse for orientering om ændringer ved eksempelvis køreplanændringer, vejarbejde mv. ▶ Dokumentation af konkrete bestillinger/aftaler igennem trafikbestillingsfasen ▶ Ønske om indsigt i kommende udbud for ejere ifm. TBG	• Udarbejd skriftlige skabeloner for rapporteringer efter leverancer i ny bestillingsproces • Definer situationer/principper for, hvornår information går til ejerkredsen med fokus på standardiseret skriftlig rapportering i få rapporter af høj kvalitet • Etabler orientering til ejere om information på hjemmesiden	  

Overvejelser om mulige flerårige modeller

	Nuværende model	Model A (flerårig likviditetsmodel)	Model B (flerårig regionsmodel)
Trafikbestilling	- Trafikselskabet udarbejder årligt forslag til trafikudbud - Regionen træffer årlige beslutninger om udbuddet, herunder fastlæggelse af linjer, linjeføring og frekvens.	- Trafikselskabet udarbejder 4-årigt forslag til trafikudbud - Regionen træffer beslutning på linjeniveau for en 4-årig periode - Movia har adgang til at foretage mindre justeringer af trafikudbuddet ved ændringer i passagemønstre, omkostninger hos operatørerne mv. i løbet af perioden.	- Trafikselskabet udarbejder 4-årigt forslag til trafikudbud - Regionen træffer beslutning på linjeniveau for en 4-årig periode - Movia har adgang til at foretage mindre justeringer af trafikudbuddet ved ændringer i passagemønstre, omkostninger hos operatørerne mv. i løbet af perioden.
Økonomisk regulering	- Der fastsættes årligt et a conto-beløb - A conto-beløbet reguleres hvert år ved regnskabsaflæggelsen i forhold til faktisk aktivitetsniveau - En eventuel efterregulering udbetales/opkræves i næstkommende regnskabsår.	- Der fastsættes et årligt måltal (a conto-betalinger) for en 4-årig periode - Efter afslutningen af den samlede periode opgøres a conto-betalinger i forhold til faktisk aktivitetsniveau - Efterregulering foretages over en 3-årig periode med første regulering i andet regnskabsår efter afslutningen af perioden - Regulering mellem årene håndteres af Movias kasse.	- Der fastsættes årligt et a conto-beløb - A conto-beløbet reguleres hvert år ved regnskabsaflæggelsen i forhold til faktisk aktivitetsniveau - En eventuel efterregulering udbetales/opkræves i næstkommende regnskabsår.
Forudsætninger		- Forudsætter øget økonomisk kapacitet hos Movia til at håndtere eventuelle udsving - Movias vedtægter skal med overvejende sandsynlighed ændres - Præcist defineret servicekatalog, der regulerer Movias kompetence til at foretage ændringer uden regionens accept - Rolle- og ansvarsbeskrivelse der regulerer parternes ansvar og opgaver.	- Forudsætter beslutning i Movias bestyrelse - Præcist defineret servicekatalog der regulerer Movias kompetence til at foretage ændringer uden regionens accept - Rolle- og ansvarsbeskrivelse der regulerer parternes ansvar og opgaver.

Fordele og ulemper ved de to flerårige bestillingsmodeller

MODEL	FORDELE	ULEMPER
Flerårig likviditetsmodel	A • Ændringer i aktivitetsniveau påvirker ikke det øvrige regionale udviklingsbudget inden for perioden • Udsving mellem årene minimeres på grund af periodisering af efterregulering over en flerårig periode • Reducerer risiko for stop-go-politik grundet det flerårige sigte • Giver Movia fleksibilitet til at afsøge forskellige muligheder for korrektioner til trafikudbuddet, hvis driftstilskuddet udvikler sig negativt.	• Indebærer en større økonomisk risiko for trafikselskabet • Økonomisk regulering i trafikselskabets "kasse" kræver regelændringer og opbygning af økonomisk kapacitet hos trafikselskabet • Der kan ikke forventes reduktioner i tilskudsbehov, da operatørkontrakter som udgangspunkt er langsigtede • Kan virke administrativ tung, hvis udsving ikke kan holdes inden for tolerancetærskel.
Flerårig regionsmodel	B • Bestillinger er låst i fire år, hvilket giver trafikselskabet mulighed for langsigtet planlægning • Minimal risiko for stop-go-politik grundet det flerårige sigte • Kræver ikke vedtægtsændringer og kan derfor lettere implementeres.	• Kan give følelsen af at have lagt ansvaret til sikker forvaring andetsteds, men alligevel mærke de årlige konsekvenser selv • Bestillinger låses i en flerårig periode, men regionen skal håndtere årlige udsving • Der kan ikke forventes reduktioner i tilskudsbehov, da operatørkontrakter som udgangspunkt er langsigtede.