

MILJØ- OG TRAFIKUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

29-11-2017 16:45

MØDESTED

Mødelokale 3185 på Regionsgården

MEDLEMMER

Bodil Kornbek	Deltog
Özkan Kocak	Deltog
Abbas Razvi	Deltog
Karsten Skawbo-Jensen	Deltog
Jens Mandrup	Deltog
Carsten Scheibye	Deltog
Ole Stark	Deltog
Tormod Olsen	Deltog
Ole S. Nielsen	Deltog

INDHOLDSLISTE

1. Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)
2. Proces for trafikbestilling 2019 og 2020 (Beslutningssag)

1. REGION HOVEDSTADENS BUDGETANALYSE AF MOVIA (ORIENTERINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

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, og prognoserne for omkostningerne var stigende.

Analysen er gennemført i tre faser. Resultatet af fase 1 er tidligere forelagt udvalget. Resultatet af analysens fase 2 og 3 og dermed den samlede analyse fremlægges hermed. Analysen vedlægges i fire bilag: Sammenfatning, Afrapportering af fase 1, Hovedrapport for fase 2 og 3 og en bilagssamling til fase 2 og 3.

Budgetanalysens resultater præsenteres på mødet af PA Consulting.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor miljø- og trafikudvalget,

- ▮ at resultater fra budgetanalysen tages til efterretning.

POLITISK BEHANDLING

Taget til efterretning.

SAGSFREMSTILLING

Budgetanalysen er igangsat som følge af et ønske i regionsrådet om at fastholde ambitionen om at bestille kollektiv trafik for 500 mio. kr. årligt (2016-priser). Rammen er imidlertid forhøjet både i forbindelse med budgetforhandlingerne for 2017 og 2018 på grund af stigende udgifter til kollektiv trafik. Afhængigt af om der sigtes efter at fastholde den oprindelige ramme eller det niveau, der blev besluttet i budget 2018, udgør tilpasningsbehovet for kollektiv trafik mellem 61 og 100 mio. kr. i 2021.

Fase 1 af budgetanalysen omfattede en kortlægning af regionens udgifter til Movia. Resultaterne fra fase 1 blev fremlagt og drøftet i forbindelse med regionsrådets trafikseminar den 21. marts 2017 og omfatter fire hovedspor:

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

På baggrund af fase 1 blev det besluttet, at der i fase 2 skulle gennemføres dybdeanalyser af udvalgte områder med fokus på potentiale for kort- og langsigtede budgetforbedringer, øget transparens og budgetsikkerhed.

Dybdeanalyserne skulle udmunde i en fase 3 med udarbejdelse af et bruttokatalog over forbedringstiltag. Bruttokataloget skulle som minimum anwise forslag på minimum 40-50 mio. kr. og rumme mulighed for prioritering.

Hovedkonklusioner i fase 1 er, at regionens udgifter til kollektiv trafik i perioden 2008-2015 var svagt faldende. Fra 2015-2016 skete imidlertid en betydelig stigning i udgifterne. I 2016 trådte en ny linjefordeling og finansieringsmodel i kraft, hvor regionen overtog ansvaret for en række buslinjer fra kommunerne mod at betale færre fællesudgifter. Stigningen skyldes dels indkøb af regionens nye E-buslinjer, men også et øget tilskudsbehov for de linjer, som overgik fra kommunal finansiering til regional finansiering. Med den stigende andel af udgifter til busdrift er regionens omkostninger mere følsomme for

ændrede passagertal såvel som ændrede dieselpriiser, renteniveau mv. end før den nye fordelingsmodel.

På baggrund af fase 1 blev følgende emner udvalgt til dybdeanalyser i fase 2 og 3:

- | Budgetscenarier for 2018-2021
- | Evaluering af regionale E-busser
- | Investeringsmuligheder på bus/baneområdet
- | Konkrete omstillingsforslag til besparelser
- | Styrket governance (forbedret styringsmodel)
- | Modeller for flerårige trafikbestillinger

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 indførslen 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 indgå 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 afgang 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

Videre arbejde med analysens resultater

Administrationen vil inddrage resultaterne i det videre arbejde med trafikbestillingerne for 2019 og 2020 ligesom anbefalingerne vedr. governance, trafikbestillingsmodeller og investeringsmuligheder i

fremkommelighed mv. indgår i det videre arbejde med Movia. Resultater fra analysen vil også indgå på det kommende trafikseminar primo 2018.

KONSEKVENSER

Ved tiltrædelse af indstillingen tages resultater fra budgetanalysen til efterretning.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Administrationen vil orientere kommunerne og Region Sjælland om resultaterne af analysen, og analysen vil være udgangspunkt for en videre dialog i KKR og i Embedsmandsudvalget for Klima og Infrastruktur.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Forretningsudvalget forelægges en formandsmeddelelse om budgetanalysens resultater på mødet den 12. december 2017.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

16044540

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Bilag 1 Sammendrag af budgetanalyse af Movia
- 📎 2. Bilag 2.a Region Hovedstaden budgetanalyse fase 1
- 📎 3. Bilag 2.b Hovedrapport - Budgetanalyse af Movia Fase 2 og 3
- 📎 4. Bilag 3 Bilagspakke - Budgetanalyse af Movia Fase 2 og 3

2. PROCES FOR TRAFIKBESTILLING 2019 OG 2020 (BESLUTNINGSSAG)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Region Hovedstaden afgiver normalt trafikbestilling i efteråret, men trafikbestilling 2019 afgives undtagelsesvis inden den 1. maj 2018 af hensyn til arbejdet med at tilpasse busnettet til åbningen af metrocityringen i juli 2019.

Budget 2018-2021 viser, at udgifterne til kollektiv trafik overstiger den økonomiske ramme i de kommende år. Det fremgår af budgetaftalen, at partierne bag er enige om, frem mod forhandlingerne om budget 2019, at rejse en offentlig debat om fremtidens prioriteringer, herunder med inddragelse af kommunerne og trafikselskaberne i regionen.

Denne sag beskriver en proces frem mod afgivelse af trafikbestilling 2020, der dels imødekommer behovet for økonomiske tilpasninger frem til 2021, dels ønsket om en offentlig debat med inddragelse af kommuner og trafikselskaber.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor miljø- og trafikudvalget,

1. **at** proces for trafikbestilling 2019 og 2020 godkendes.

POLITISK BEHANDLING

Godkendt.

SAGSFREMSTILLING

Trafikbestilling 1. maj grundet bustilpasning til metrocityringen

I juli 2019 åbner metrocityringen, og det medfører en stor tilpasning af busnettet, kaldet Bynet 2019. Derfor afgiver alle trafikbestillere deres trafikbestilling inden den 1. maj 2018, hvilket giver Movia tid til at planlægge buskørslen fra juli 2019. For Region Hovedstaden betyder det, at cirka halvdelen af budgettet for 2019 til regional udvikling fastlægges i forbindelse med trafikbestillingen - forud for budgetforhandlingerne i efteråret.

Regionen står overfor et større tilpasningsbehov i forhold til udgifterne til kollektiv trafik grundet investeringer i infrastruktur og øgede omkostninger til busdrift. Udgifterne er i 2018 budgetteret til at udgøre 546 mio. kr., men forventes at stige til 605 mio. kr. i 2021 (se bilag 1). Hæves rammen til kollektiv trafik ikke, er det nødvendigt at inkludere en række udgiftsreducerende tiltag i de kommende trafikbestillinger.

For at skabe en stabilitet i den regionale bus- og banedrift, bør der træffes beslutning om den økonomiske ramme for kollektiv trafik for de næste fire år.

Af hensyn til kommunernes muligheder for at bestille tilpasninger, foreslås trafikbestilling 2020 afgivet allerede i oktober 2018.

Besluttet der ændringer på de buslinjer, som tilpasses metrocityringen, bør disse gennemføres i trafikbestilling 2019 for dermed at sikre en stabil indkøringsperiode for det nye bynet.

Nedenstående proces foreslås for at imødekomme de oplistede problemstillinger.

Proces for regionens trafikbestilling

Processen indeholder en række politiske drøftelser, både internt og eksternt i regionen, ligesom den giver rum til en offentlig debat, som besluttet i seneste budgetforlig. Forslag til proces fremgår af nedenstående figur.

	Januar	Februar	Marts	April	Maj - Oktober
Beslutning om økonomisk ramme til kollektiv trafik i forretningsudvalget	X				
Introduktionsdag til regional udvikling med efterfølgende trafikseminar		X			
Politisk informationsmøde for kommunale udvalgsformænd		X			
Drøftelse af trafikbestilling 2019 i miljø- og trafikudvalget			X		
Beslutning om trafikbestilling 2019				X	
Offentlig debat og trafikbestilling 2020				X	X

Tabel 1: viser procesplanen for trafikbestillinger 2019/2020 fra januar og frem til oktober 2018.

Trafikbestilling 2019 afgives til Movia senest 1. maj, og bliver derfor behandlet på regionsrådets møde i april 2018. Processen frem mod trafikbestilling 2019 er relativt komprimeret. Det skyldes, at der er kort tid mellem, det nye regionsråd tiltræder, og trafikbestilling 2019 afgives.

I det følgende beskrives væsentlige milepæle for processen.

Beslutning om økonomisk ramme til kollektiv trafik

Forretningsudvalget drøfter og træffer, den 23. januar 2018, beslutning om den økonomiske ramme til kollektiv trafik, hvorefter miljø- og trafikudvalget arbejder videre med at tilpasse bus- og banedrift til den økonomiske ramme. I beslutningssagen belyses konsekvenser for den kollektive trafik i relation til konsekvenser på øvrige områder i regional udvikling ved forskellige økonomiske prioriteringer.

Introduktionsdag til regional udvikling med trafikseminar

Den 6. februar afholdes introduktionsdag til regional udvikling for regionsrådet, hvor der er afsat tre timer til et trafikseminar. Trafikseminaret har til hensigt tidligt at indføre det nyvalgte regionsråd i problemstillingerne vedrørende de kommende trafikbestillinger. Programmet forventes at indeholde: introduktion til området for kollektiv trafik, resultater fra budgetanalysen af Movia, drøftelse af regionens rolle som trafikbestiller og trafikbestilling 2019 og 2020 med udgangspunkt i den vedtagne ramme.

Regionsrådsformanden godkender det endelige program for trafikseminaret.

Politisk informationsmøde for kommuner og Region Sjælland

Miljø- og trafikudvalget indbyder formænd for de kommunale trafikudvalg og Region Sjælland til et informationsmøde. På mødet informeres om regionens rolle som trafikbestiller samt prioriteringer i regional udvikling og i den kollektive trafik. Derudover vil der være en dialog om løsningsmulighederne for trafikbestilling 2019 og fremadrettet. Informationsmødet vil blive afholdt kort tid efter regionsrådets trafikseminar, forventeligt medio februar.

Drøftelse af trafikbestilling 2019

Miljø- og trafikudvalget drøfter i marts konkrete forslag til trafikbestilling 2019 og retning for trafikbestilling 2020.

Endelig trafikbestilling 2019

Trafikbestillingen for 2019 besluttet af regionsrådet i april. Trafikbestilling 2019 vil imødekomme beslutningen om den økonomiske ramme til kollektiv trafik og miljø- og trafikudvalgets drøftelse. Det skal bemærkes, at når trafikbestilling 2019 afgives inden den 1. maj 2018, betyder det, at der reelt træffes beslutning om cirka halvdelen af budgettet til regional udvikling forud for budgetforhandlingerne om Budget 2019. Rammen til trafikbestilling 2019 vil derfor indgå som en allerede fastsat komponent i budgetforhandlingerne omkring de regionale udviklingsmidler i efteråret 2018.

Offentlig debat og trafikbestilling 2020

Trafikbestilling 2020 skal senest afgives i oktober 2019. En bestilling her vil dog efterlade kommuner uden mulighed for at tilpasse deres busnet. Betinget af bl.a. beslutningen om den økonomiske ramme til kollektiv trafik, vil det være nødvendigt med omprioriteringer i busdriften, hvorfor det vil være

hensigtsmæssigt at regionen afgiver trafikbestilling 2020 allerede i oktober 2018. Hermed får kommunerne og Region Sjælland tid til at behandle mulige tilpasninger af deres lokale busnet inden de afgiver bestillingen. I perioden fra maj til oktober 2018 vil regionen inddrage kommunerne og Region Sjælland i en offentlig debat om både regionens rolle og de konkrete reduktioner.

KONSEKVENSER

Ved tiltrædelse af indstillingen iværksættes procesplanen med henblik på en endelig vedtagelse af trafikbestilling 2019 i regionsrådet i april 2018.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste. Der er dog flere risici forbundet med beslutningerne i processen. Udsættes beslutning omkring trafikbestillinger vil det påvirke det sammenhængende net og kommuner vil ikke have mulighed for tilpasning ift. mulige omprioriteringer i den regionale bustrafik.

Der er usikkerheder forbundet med udgifterne til kollektiv trafik, blandt andet på grund af ændringer i pris- og lønindeks, forventninger til passagervækst og regionens økonomiaftale, hvorfor de økonomiske udfordringer kan ændre sig undervejs.

Beslutning omkring den økonomiske ramme til kollektiv trafik kan have konsekvenser for indsatser under det øvrige regionale udviklingsområde.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Forretningsudvalget forelægges en formandsmeddelelse om proces for trafikbestilling 2019 og 2020 på mødet den 12. december 2017.

DIREKTØRPÅTEGNING

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

JOURNALNUMMER

17024558

BILAGSFORTEGNELSE

1. Udgifter til kollektiv trafik

MØDETIDSPUNKT

29-11-2017 16:45

MØDESTED

Mødelokale 3185 på Regionsgården

MEDLEMMER

Bodil Kornbek	Deltog
Özkan Kocak	Deltog
Abbas Razvi	Deltog
Karsten Skawbo-Jensen	Deltog
Jens Mandrup	Deltog
Carsten Scheibye	Deltog
Ole Stark	Deltog
Tormod Olsen	Deltog
Ole S. Nielsen	Deltog

INDHOLDSLISTE

1. Meddelelser - Region Hovedstaden har underskrevet "Call to action" forud for FNs 2017-klimakonference (COP23)

1. MEDDELELSER - REGION HOVEDSTADEN HAR UNDERSKREVET "CALL TO ACTION" FORUD FOR FNS 2017- KLIMAKONFERENCE (COP23)

MEDDELELSER

Organisationen Health Care Without Harm (HCWH), som Region Hovedstaden det seneste år har været medlem af den europæiske afdeling af, har taget initiativ til et "opråb" om klimaansvar i sundhedsvæsenet forud for FNs klimakonference (COP 23) i Bonn 6.-17. november i år.

Formålet er, at gøre opmærksom på den klimabelastning, som moderne sundhedssystemer medfører og hvad de relaterede klimaforandringer kommer til at betyde for patienter, samfundet og planeten, samt at adressere behovet for et smartere og mere bæredygtigt sundhedsvæsen.

Det er således en opfordring til at politikere, hospitalsdirektioner og leverandører af sundhedsydelser og -produkter dels tager ansvar for at støtte op om målene i Paris-aftalen ved at minimere klimabelastningen (CO₂-udledning og -aftryk) fra sundhedsvæsenet, og dels forbereder sundhedsvæsenet på konsekvenserne af klimaforandringer – både i form af klimatilpasning/-sikring af driften, men også ift. nye sundhedsudfordringer som følge af mere ekstremt vejr.

Region Hovedstaden er, som medlem af HCWH, inviteret til at underskrive opråbet, og tilkendegive at vi forstår udfordringen og tager ansvar for at ændre vores hospitalsdrift i en klimamæssigt mere bæredygtig retning.

Regionen arbejder allerede på flere område med at gøre hospitalsdriften mere bæredygtig, og som ansvarlig for den strategiske indsats Grøn Drift og Udvikling, der skal sikre reduktion af regionens egen CO₂-udledning, har direktøren for Center for Regional Udvikling underskrevet opråbet på vegne af Region Hovedstaden.

HCWH Europe er en organisation for og af europæiske hospitaler, sundhedsvæsen, myndigheder, vidensinstitutioner samt miljø- og sundhedsorganisationer, og fungerer som platform for vidensdeling og policy-påvirkning på europæisk niveau indenfor en række områder som kemi, miljø, klima, bæredygtigt byggeri, grønne indkøb, medicin, fødevarer samt affaldshåndtering.

JOURNALNUMMER

17035723

BILAGSFORTEGNELSE

① 1. HCWH Health Care Call to Action on Climate Change



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 budgetsценарier 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

HOVEDKONKLUSIONER

1 Analyse af budgetudvikling

- 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).

2 Evaluering af E-busser

- 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.

3 Regionale investeringsmuligheder på bus- og baneområdet

- 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.

4 Omstillingsmuligheder på bus- og baneområdet

- 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.

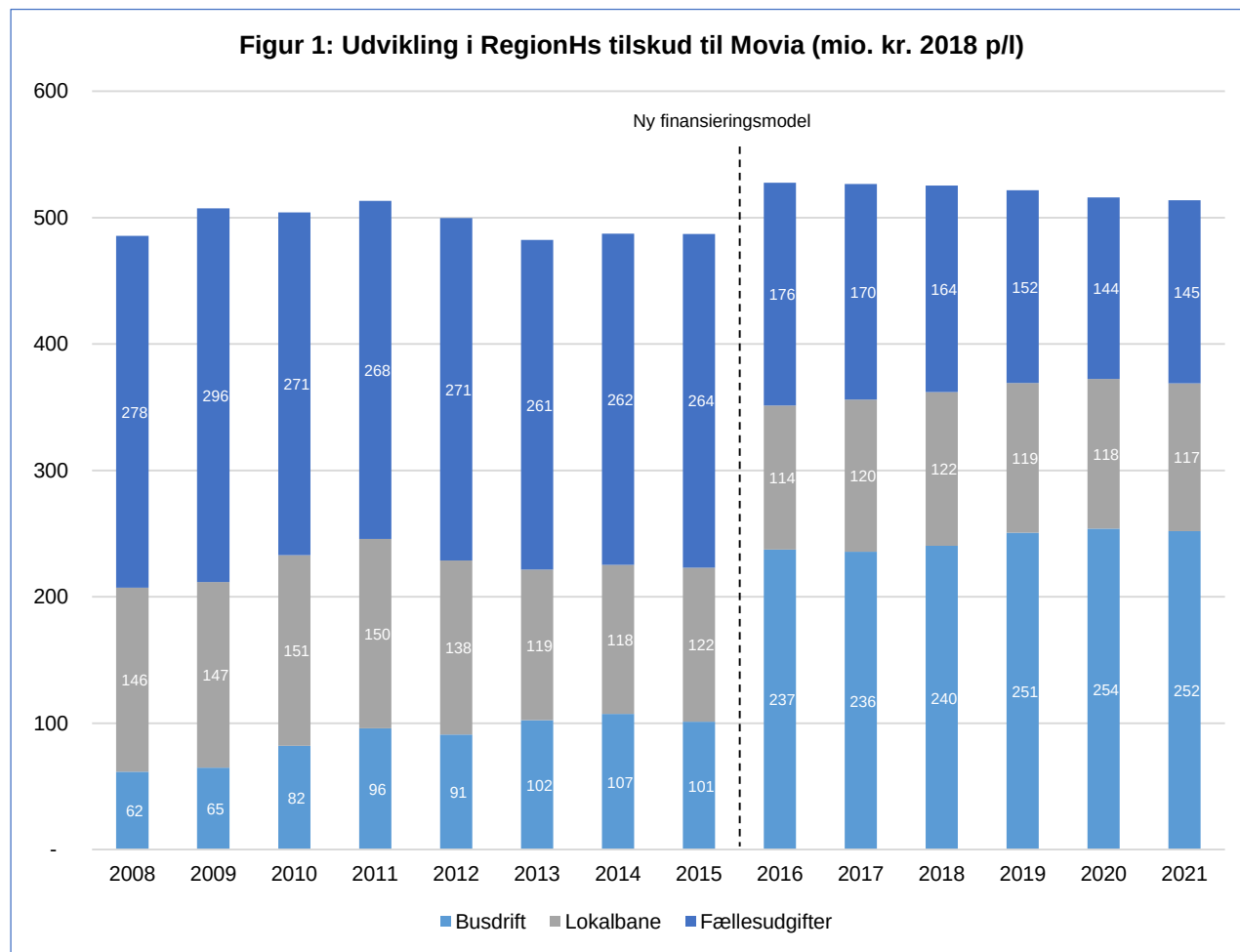
5 Styrket governance

- 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.

6 Flerårige trafikbestillinger

- 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.

Udgifter til Movia 2008-21



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.

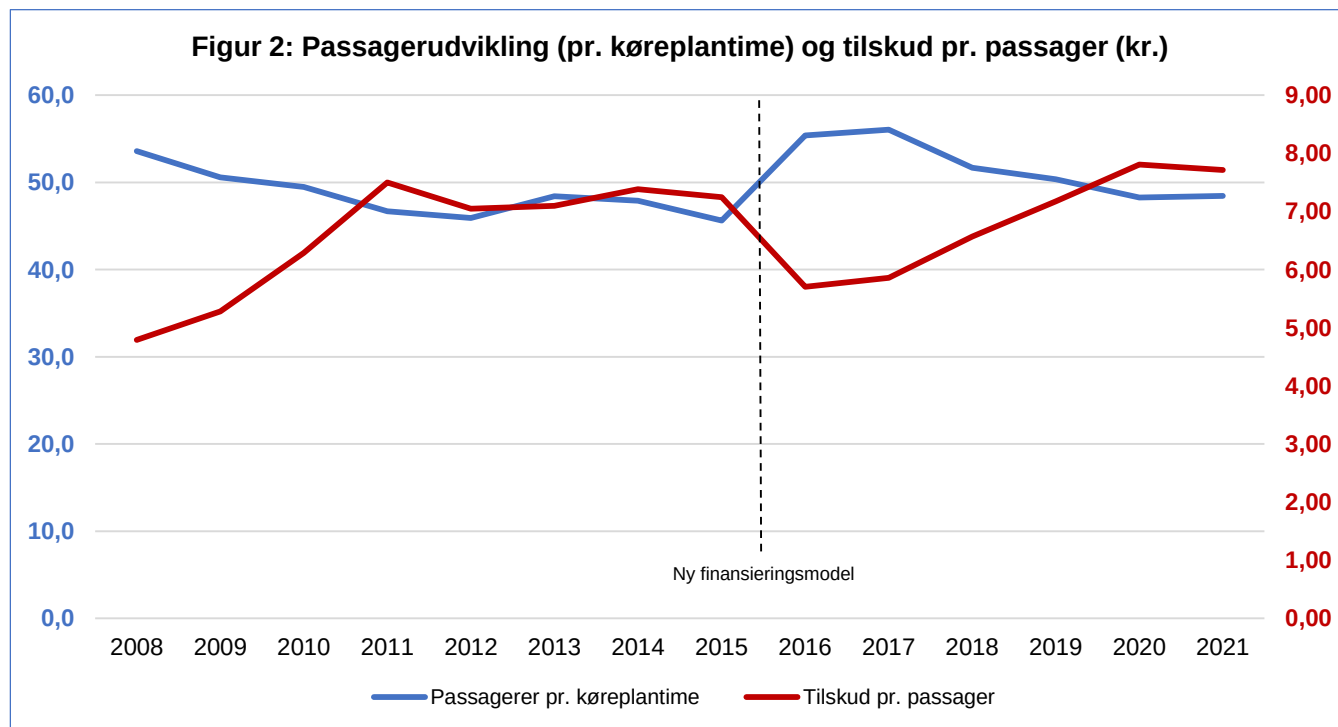
Perioden 2008-16 er regnskabstal fra Movia. 2017 er RegionHs vedtagne budget for 2017. 2018-21 er Regionens vedtagne budget for 2018

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

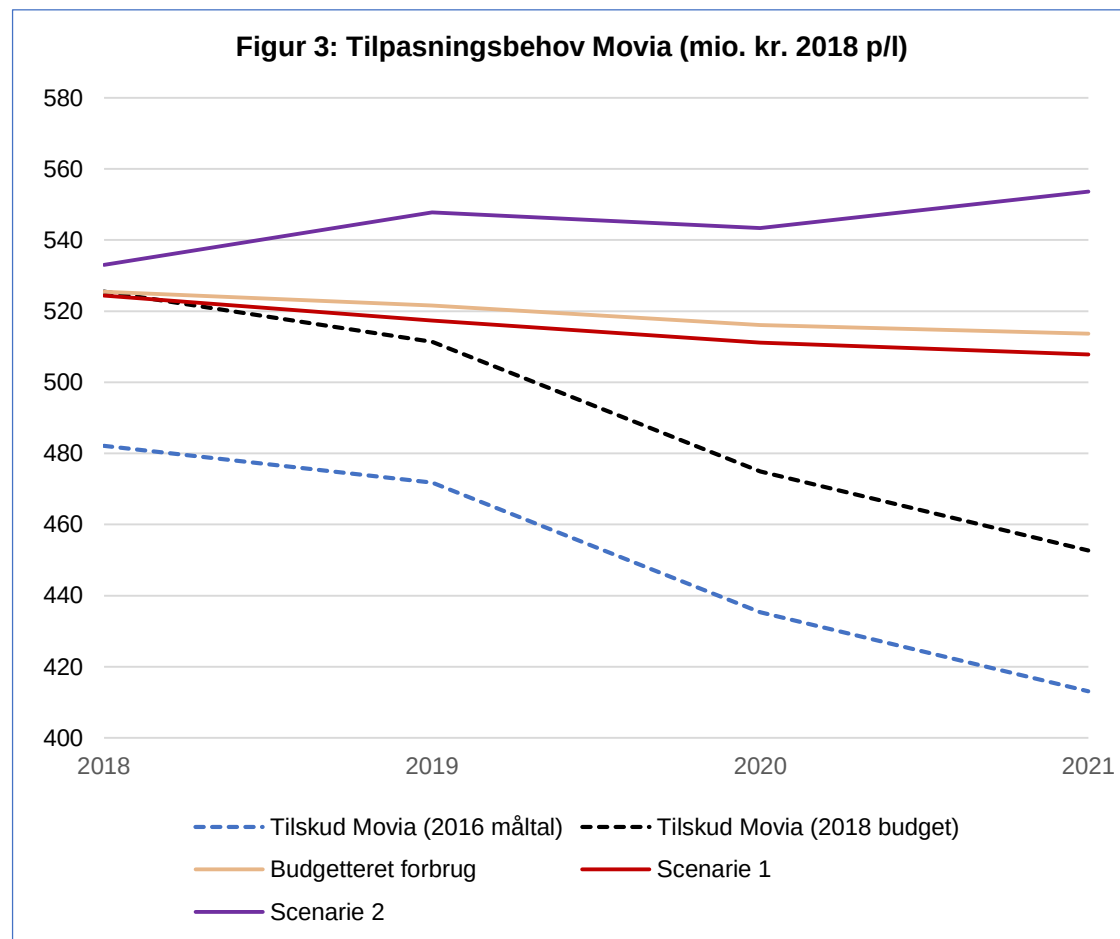
BESKRIVELSE

- 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 Hovedstadens 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 dieselpriser 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

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

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 1 - Side 10 af 18

Sammendrag af budgetanalyse af udgifter til Movia

10

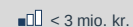
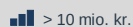
Linjer	Nuværende antal passagerer (årligt 2016, tusind)	Beskrivelse af tiltag	Effekt på driftstilskud (fuldt indfaset)	Forslagets effektivitet (Besparelse pr. tabt passager)	Graden af negativ påvirkning på regionale udviklingshensyn
15E	492	Linjen foreslås afkortet til Gl. Holte, så linjen fremadrettet 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.	

*Besparselsen 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 til de nuværende 2.936 passagerer, som det er lagt op til indføres med Metrocityringen

Nøgler

Effekt på driftstilskud

 < 3 mio. kr.  3-10 mio. kr.  > 10 mio. kr.

Forslagets effektivitet

 < 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 lokalto gsnettet. 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.

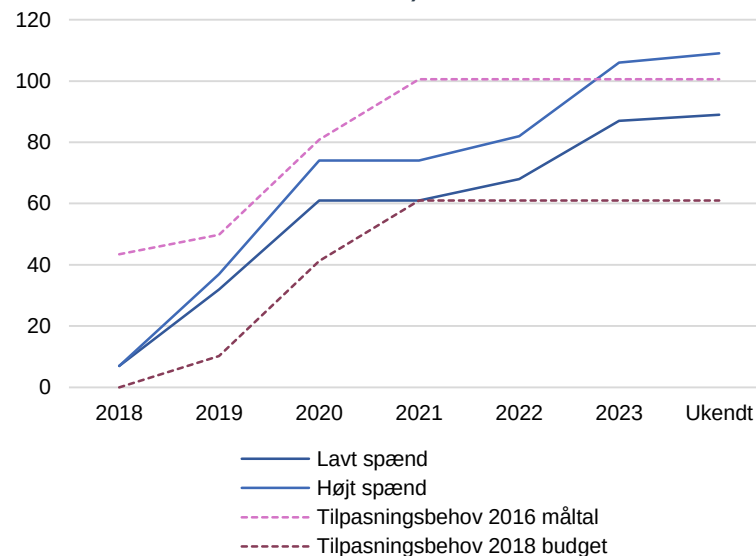
Linje	Ændring	Potentiale (fuldt indfaset)
40E	Nedlæggelse af linjen	8-12 mio. kr.
55E	Nedlæggelse af linjen	10-13 mio. kr.
123	Ophør af regional finansiering	7-8 mio. kr.
320R	Nedlæggelse, inkl. forlængelse af 380R til Frederiksværk	2-3 mio. kr.
Ny 350S	Nedlæggelse af linjen	14-16 mio. kr.
380R	Ophør 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.

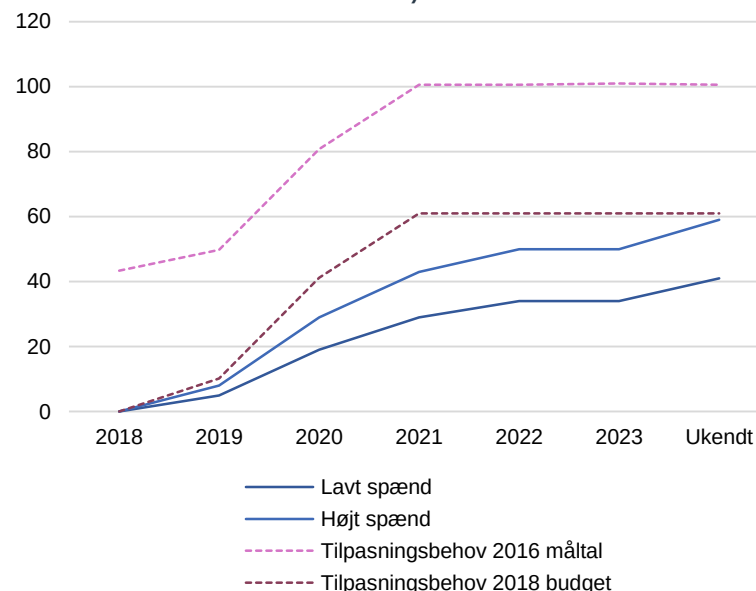
Linje	Ændring	Potentiale (fuldt indfasat)
40E	Frekvensreduktion samt afkortning af linjeføring så linjen fremover betjener strækningen mellem DTU og Høje Tåstrup St. Dermed betjenes strækningen DTU og Skodsborg St. ikke.	5-7 mio. kr.
55E	Afkortes, så linjen fremover betjener strækning mellem Værløse 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 Hospital 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.

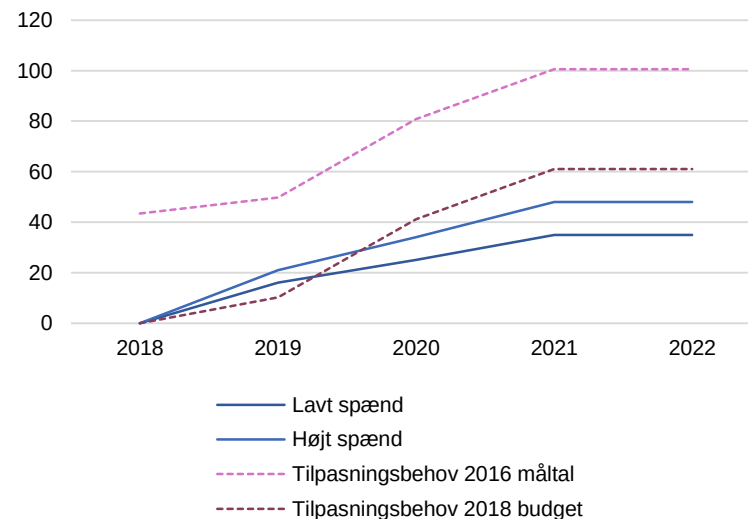
Samlet mulig besparelse: 35 - 48 mio. kr.
Samlet passagertab: op til 2,3 mio. passagerer (6% af det samlede antal passagerer i regionen)
Besparelse pr. tabt passager: 15 - 21kr.

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.

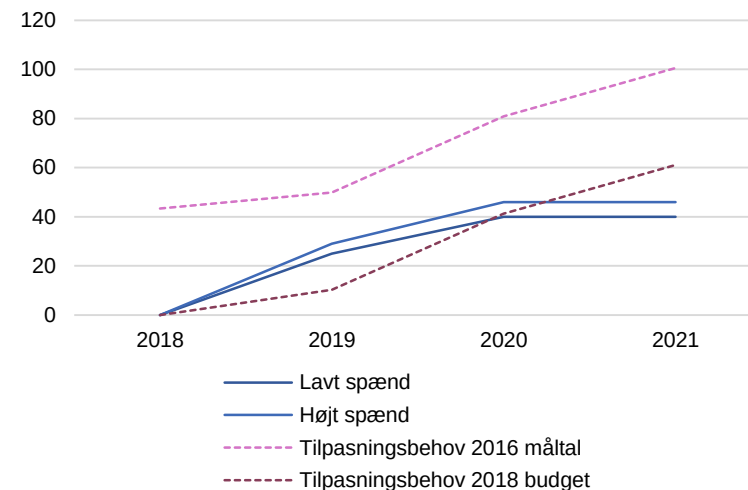
Samlet mulig besparelse: 40-46 mio. kr.
Samlet passagertab: op til 4,8 mio. passagerer (12% af det samlede antal passagerer i regionen)
Besparelse pr. tabt passager: 8-10 kr.

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 passagermønstre, 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 passagermønstre, 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.



REGION HOVEDSTADEN BUDGETANALYSE

Analyse af Region Hovedstadens
udgifter til Movia

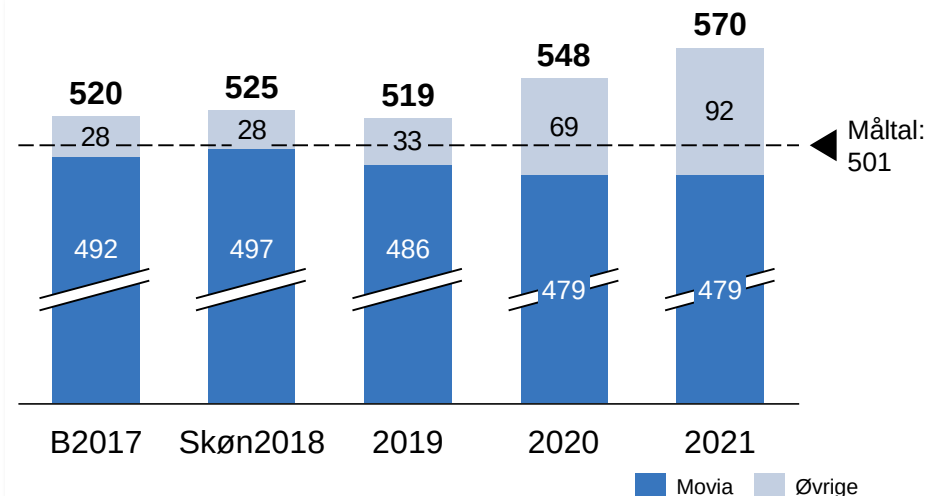
14. marts 2017

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.

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



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

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">Udgifter til Movia omfatter:<ul style="list-style-type: none">▪ Busdrift▪ Lokalbaner inkl. leasing▪ Fællesudgifter▪ Evt. efterregulering | <ul style="list-style-type: none">Øvrige udgifter omfatter:<ul style="list-style-type: none">▪ Pensionsudgifter (Region Hovedstaden administrerede)▪ Yderligere investeringer i lokalbanen▪ Ny station (Favrholm)▪ Sti- og broforbindelse på Favrholm station▪ Letbane (anlæg)▪ Letbane (drift) | <ul style="list-style-type: none">Anlæg af letbane udgør 36 mio. kr. i 2020 og 69 mio. kr. i 2021Det samlede tilpasningsbehov er 69 mio. kr. i 2021Regionens 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 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 dieselpri- 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.

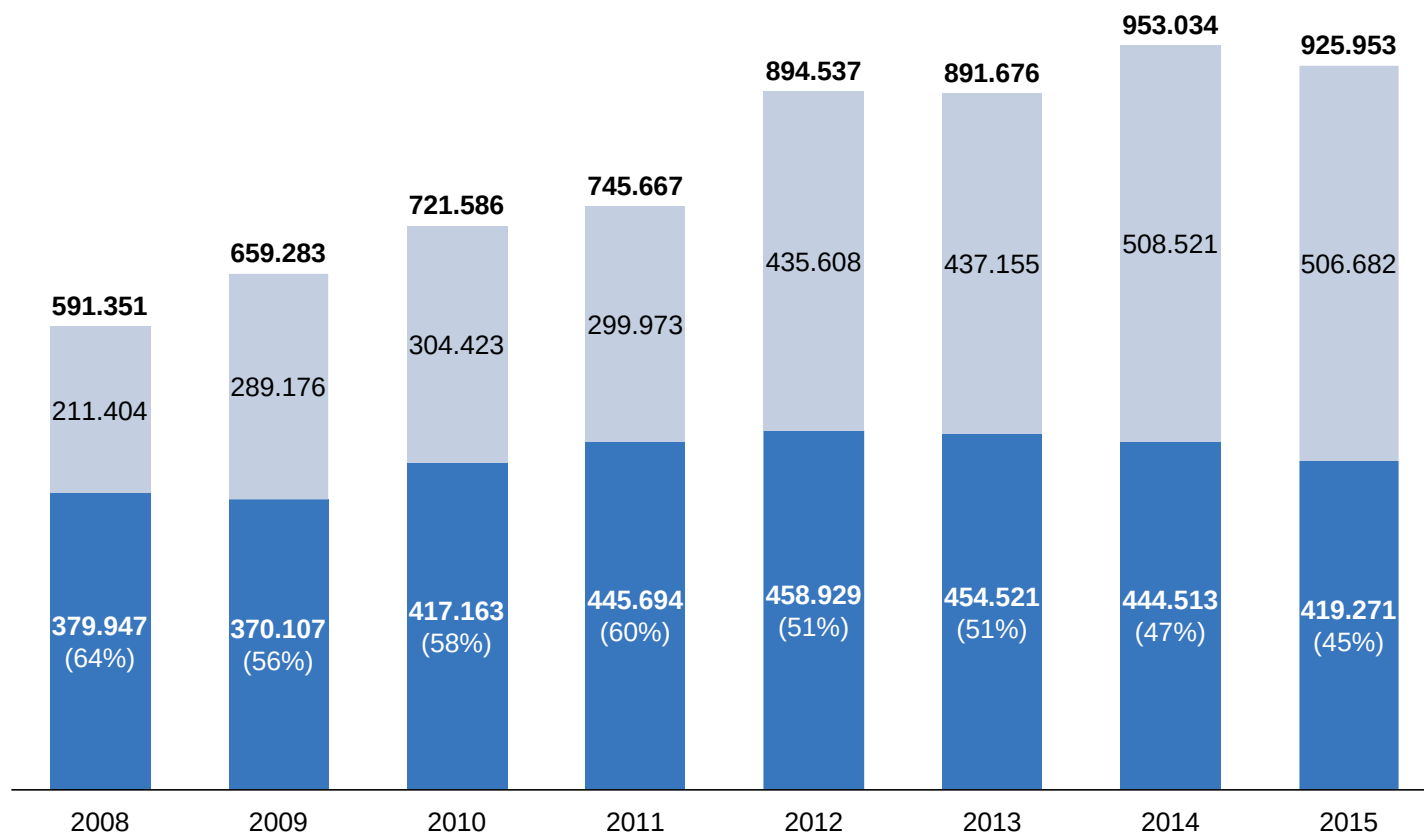


SPOR 1

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

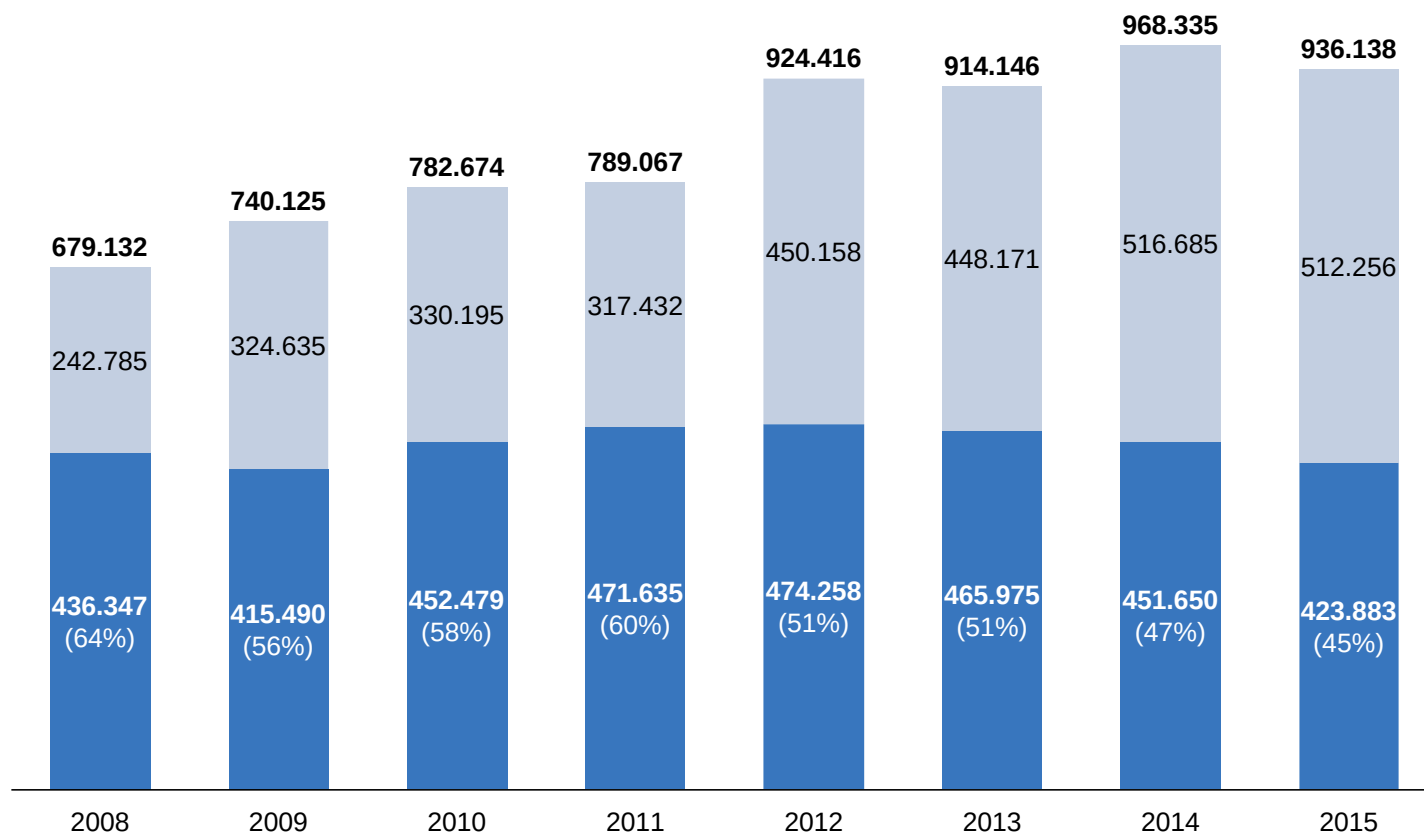
- Diagrammet til venstre viser regnskabstal fra Region Hovedstaden i løbende priser
- Posten for kollektiv trafik består af udgifter til Movia fratrullet diverse indtægter (primært statstilskud)
- Øvrige områder omfatter:
 - Erhvervsudvikling
 - Miljø
 - Øvrig regional udvikling
- I 2015 udgjorde udgifter 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 fratrullet 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.

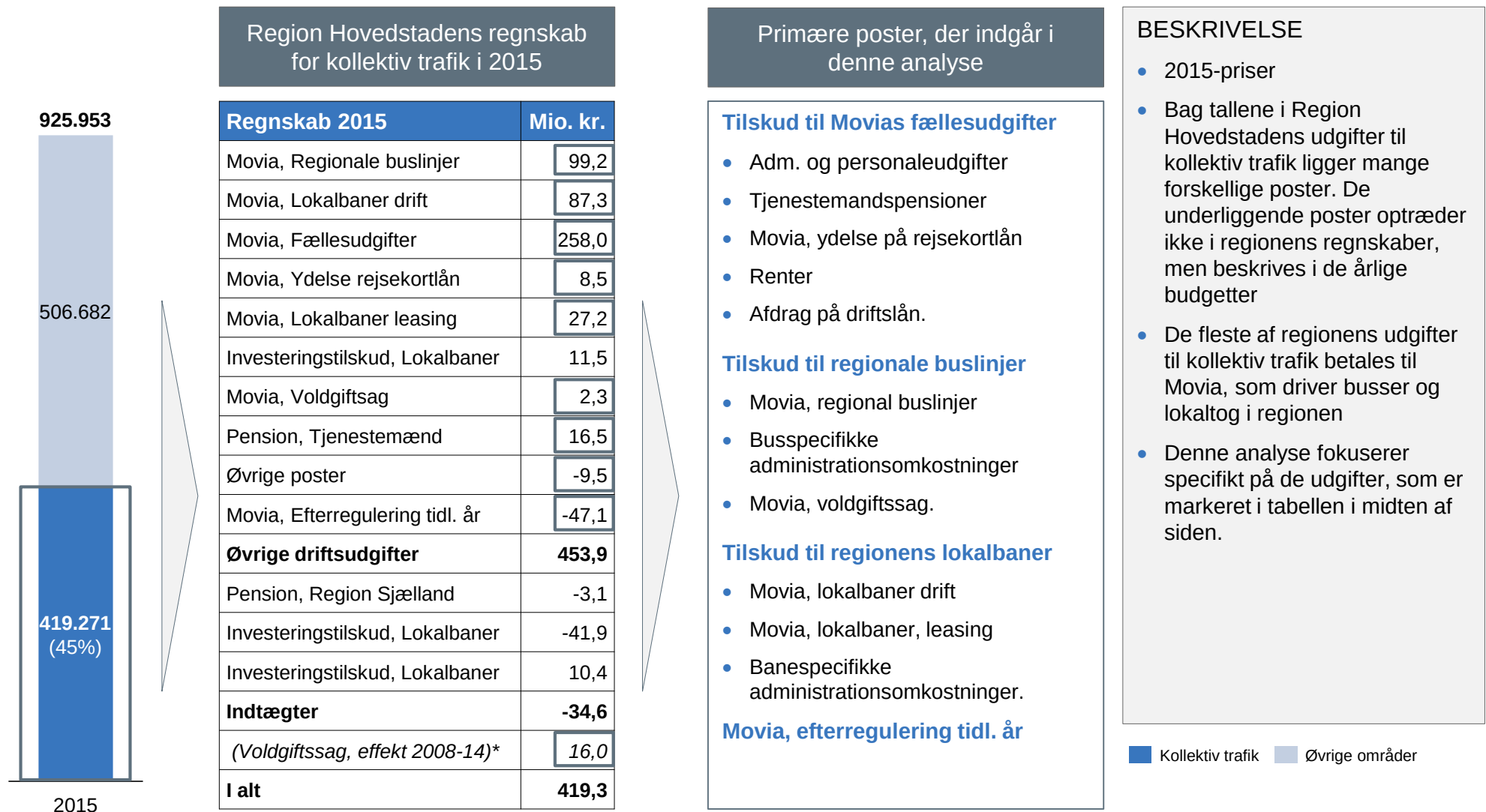
■ Kollektiv trafik ■ Øvrige områder

Kilde: Region Hovedstaden

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

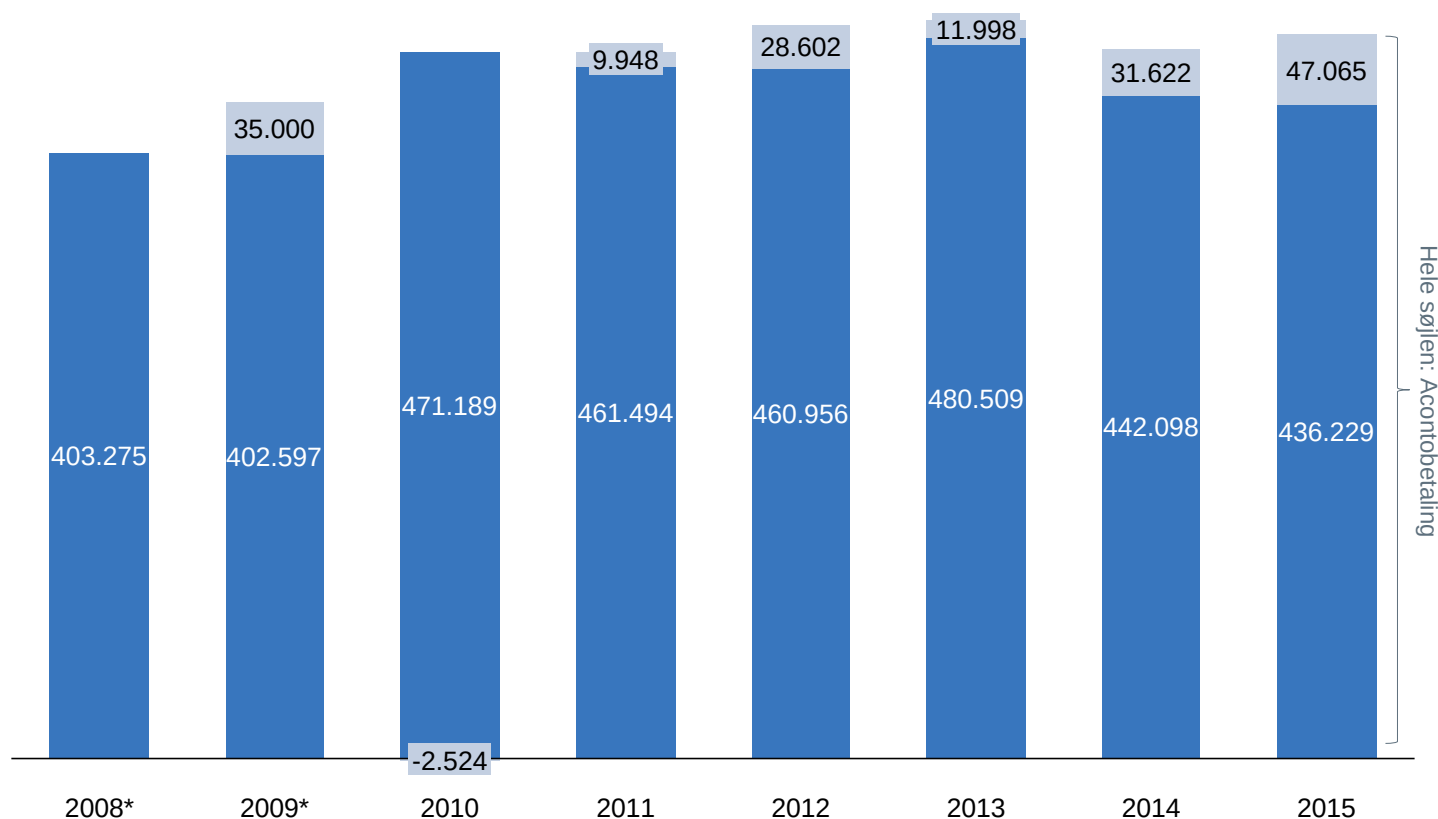
Bilag 2 - Side 8 af 44

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.

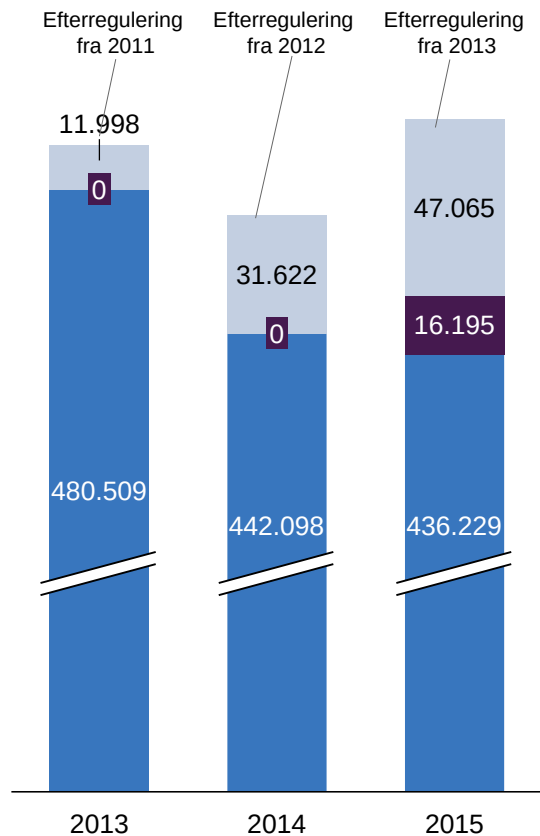
■ Nettoudgifter til Movia
■ Efterregulering

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

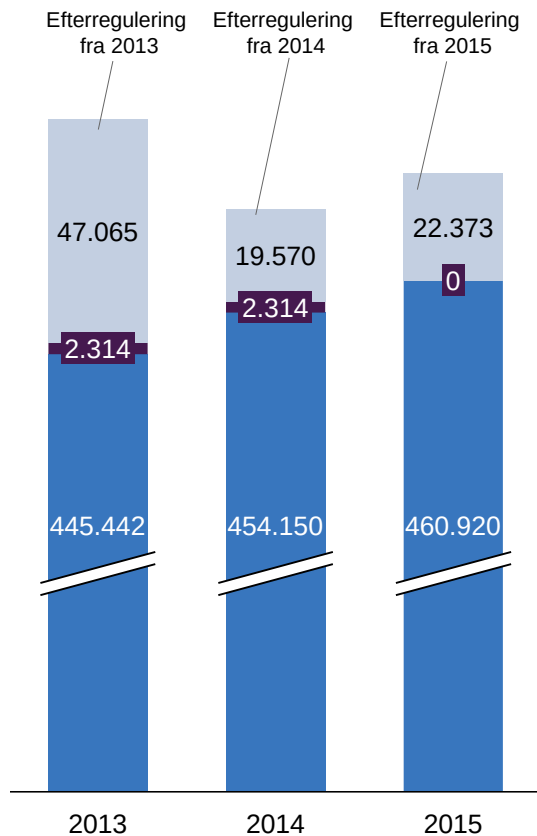
Bilag 2 Side 10 af 44

Mød henholdsvis 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.

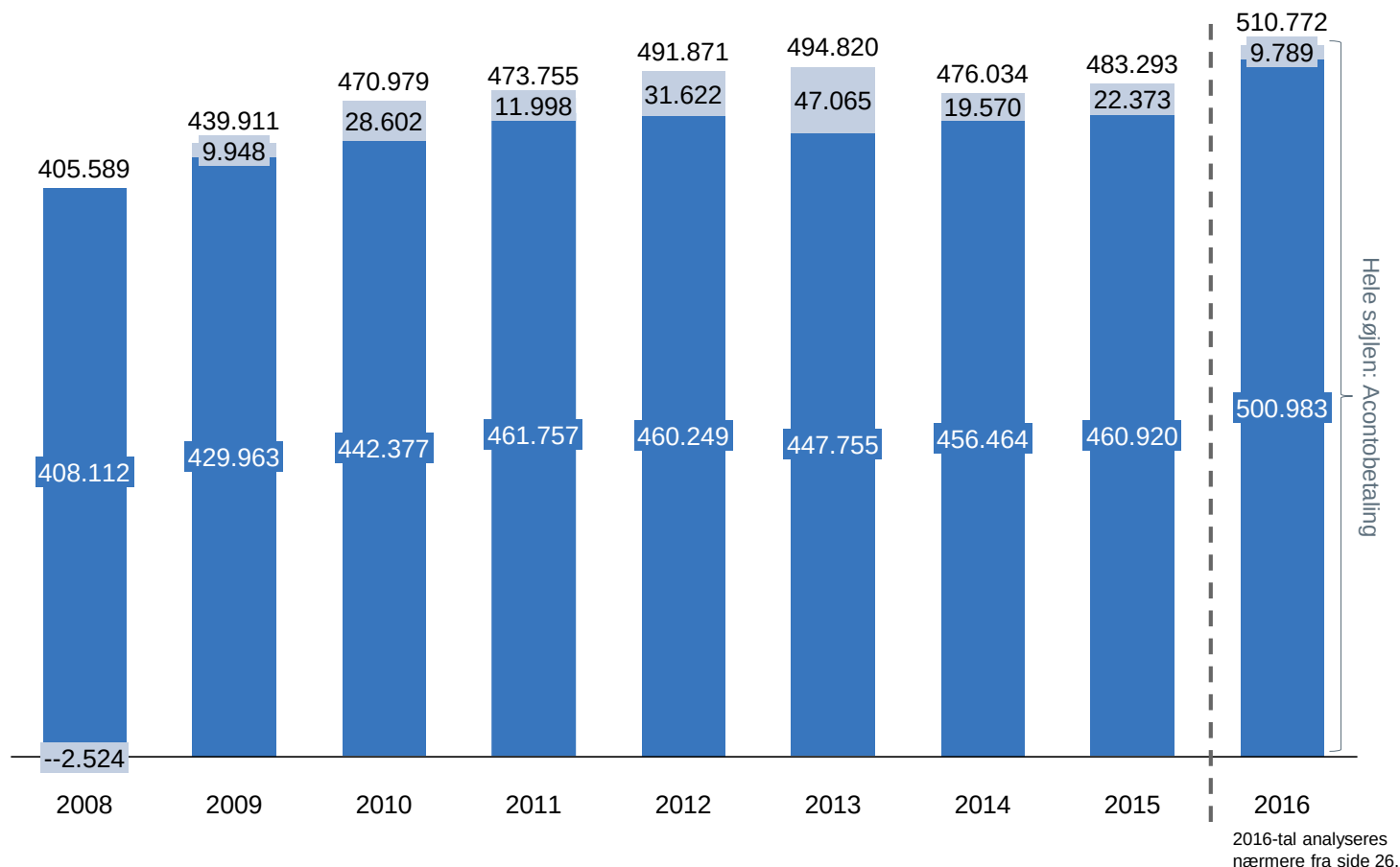
Kilde: Region Hovedstaden og Movia

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 11 af 44

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)



BESKRIVELSE

- Løbende priser
- I gennemsnit har Region Hovedstaden årligt betalt 4,7% for meget i acontobetalingen 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.

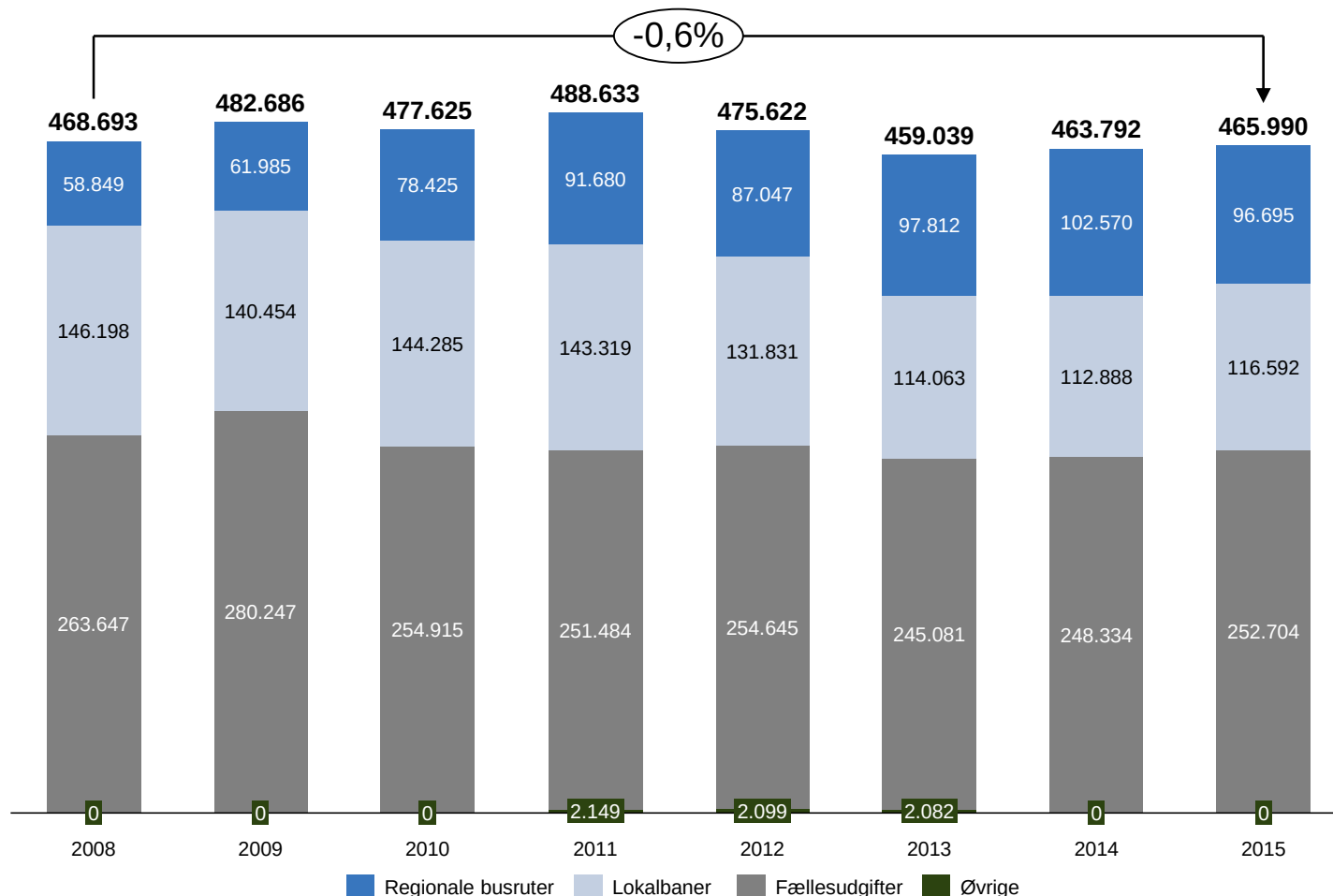
Nettotskud til Movia
Efterregulering

Kilde: Movia

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
- Lokalbane: 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 dieselaftag og ændring af regler for cross-border leasing. Disse effekter forklares yderligere på side 14.

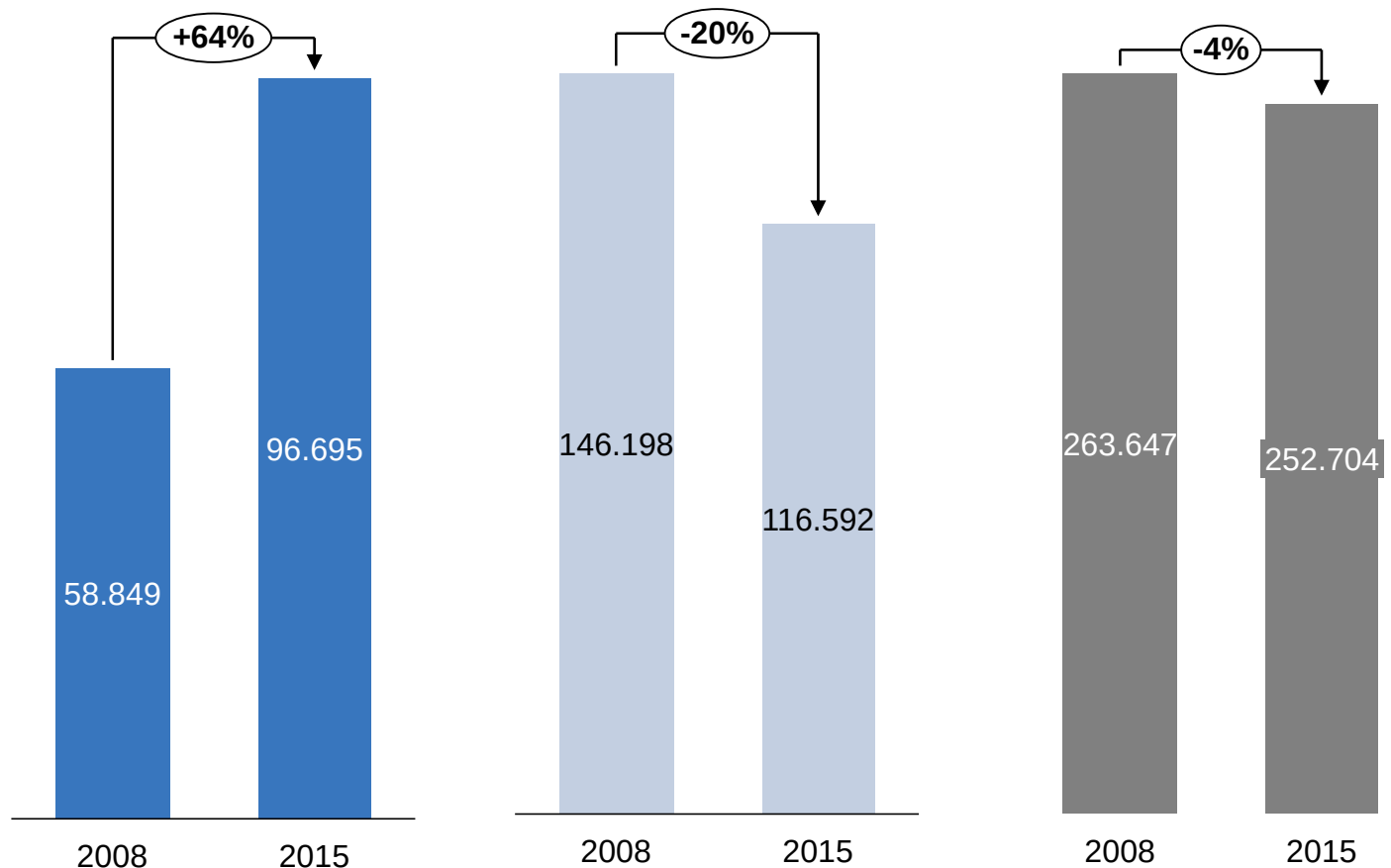
Kilde: Movia, beregnet af PA

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 13 af 44

Dør 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

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side -14 af 44

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

År	Faktor	Beskrivelse	Effekt
Fuld effekt fra 2009	Ændring af dieselaftag	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 selvfinansierungsgrad for de fleste af regionens linjer	Relativ mindre stigning i passagertal kombineret med lavere indtægter pr. passager har resulteret i lavere selvfinansierungsgrad 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.

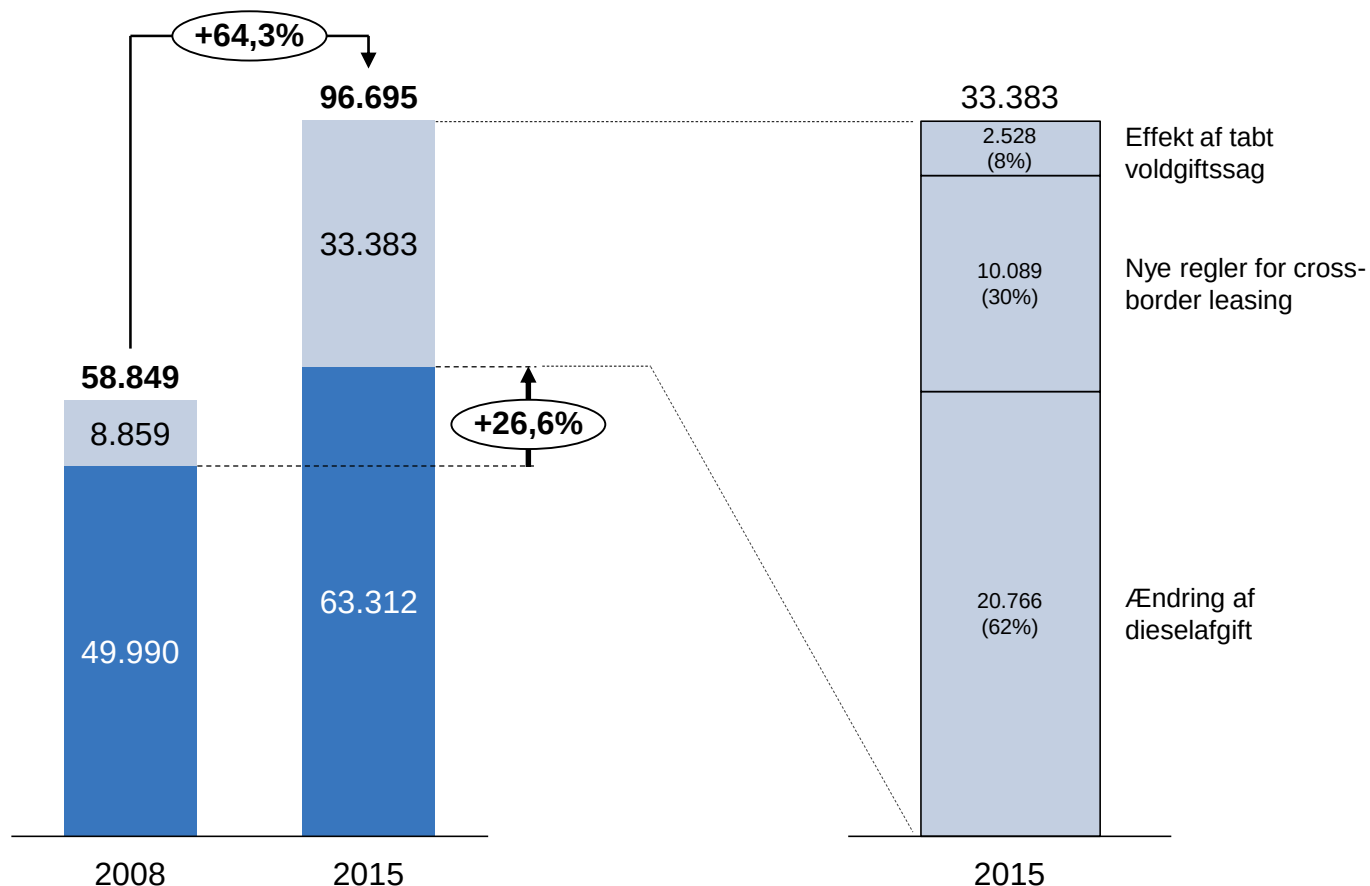
Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 16 af 44

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.

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 18 af 44

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

Selvfinansierungsgrad 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

- Selvfinansierungsgrad 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 selvfinansierungsgrad for busserne er faldet 16,9% i perioden. Fratrullet effekt af dieselaftgiftsændring og nye regler for cross-border leasing, men tillagt effekt af voldgifts-sagen selvfinansierungsgraden 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

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 19 af 44

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

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

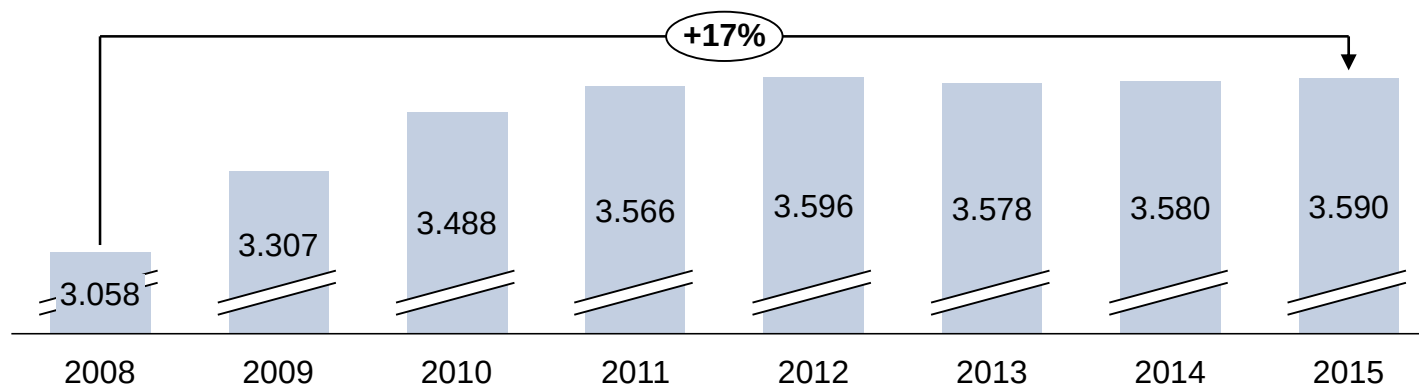
- Beløbene i tabellen viser tilskudsbehov pr. passager i faste priser inden for Region Hovedstaden
- Samlet set er tilskudsbehovet pr. passager steget 51,2% i faste priser.
- Fratrullet effekten af ændret dieselaftgift og regler for cross-border leasing er stigningen på 15,1% i faste priser
- Tallene 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 dieselaftgiftsændring og nye regler for cross-border leasing.

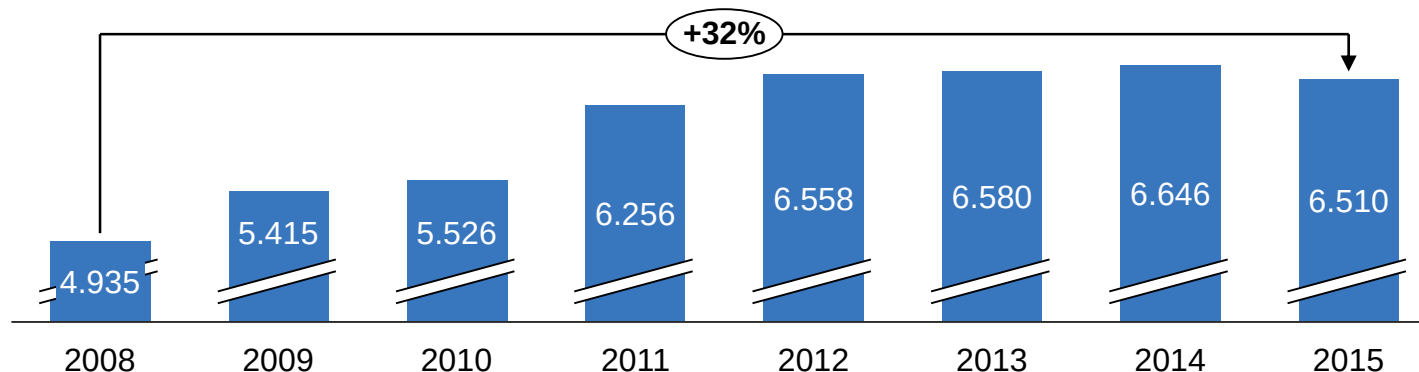
Kilde: Movia, beregnet af PA

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%
Indeks	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%
Indeks	100	100	119	120	121	121	121	121	
Hornbækbanen	488	487	499	510	510	502	508	510	+4,4%
Indeks	100	100	102	105	104	103	104	104	
Lille Nord	483	512	511	551	554	552	551	552	+14,4%
Indeks	100	106	106	114	115	114	114	114	
Nærumbanen	390	378	378	378	385	383	382	383	-1,8%
Indeks	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%
Indeks	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%
Indeks	100	105	109	125	132	130	130	129	
Hornbækbanen	660	706	802	878	866	886	910	910	+37,9%
Indeks	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%
Indeks	100	112	114	133	145	141	142	141	
Nærumbanen	635	676	622	693	690	782	818	751	+18,2
Indeks	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 selvfinansierungsgrad er stadig lavere end bussernes, men de er blevet markant forbedret fra 2008 til 2015

Udvikling i lokalbanernes selvfinansierungsgrad 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

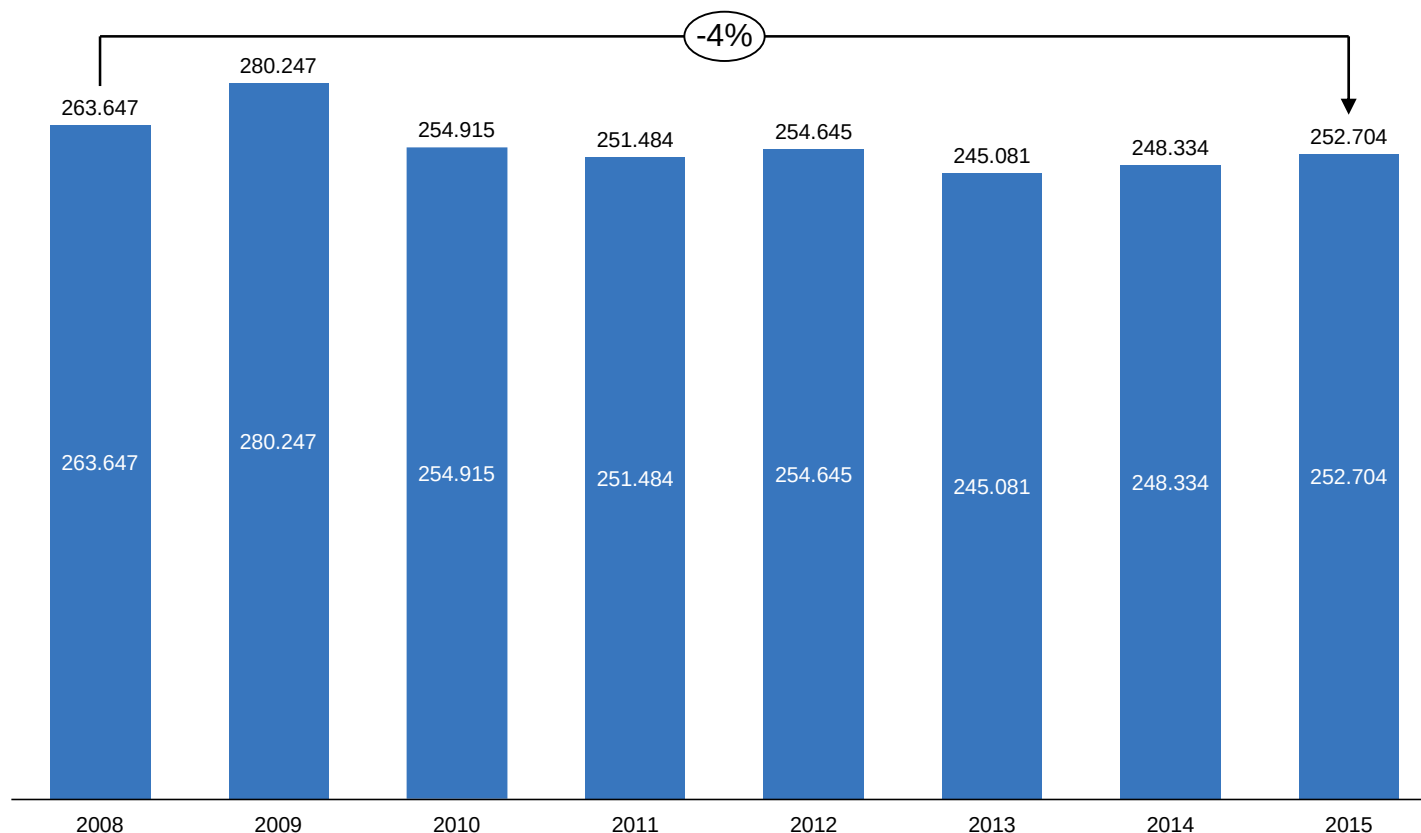
- Resultatet af den relativt store passagertilvækst er, at lokalbanernes selvfinansierungsgrad er markant forbedret
- Den største fremgang er sket for Hornbækbanen, hvis selvfinansierungsgrad er steget med over 50%. Omvendt har Frederiksværkbanen oplevet den relativt mindste fremgang med en selvfinansierungsgrad, 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 selvfinansierungsgraderne. 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%.

■ Fællesudgifter



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.



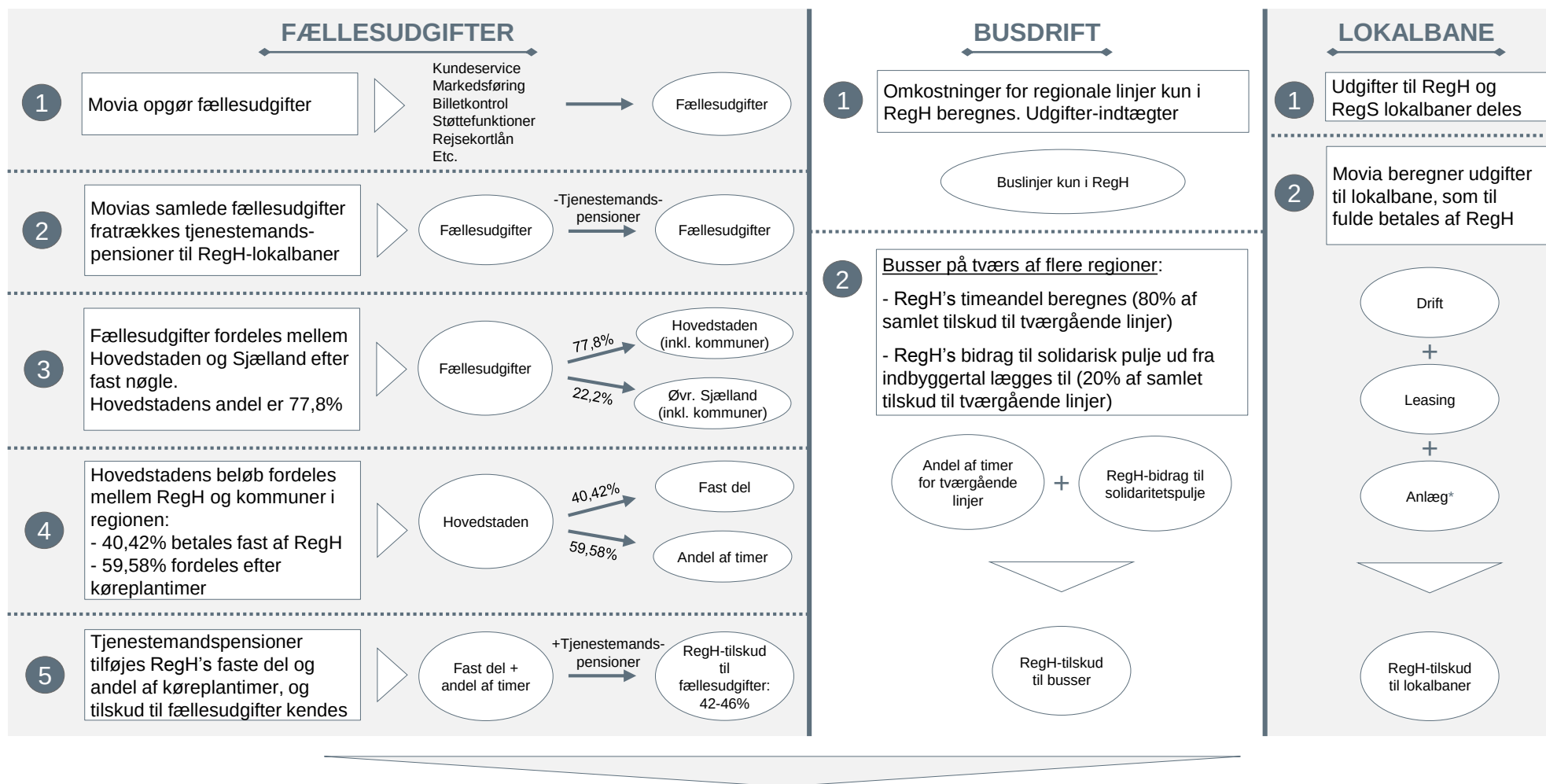
LOKALBANER

- 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

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

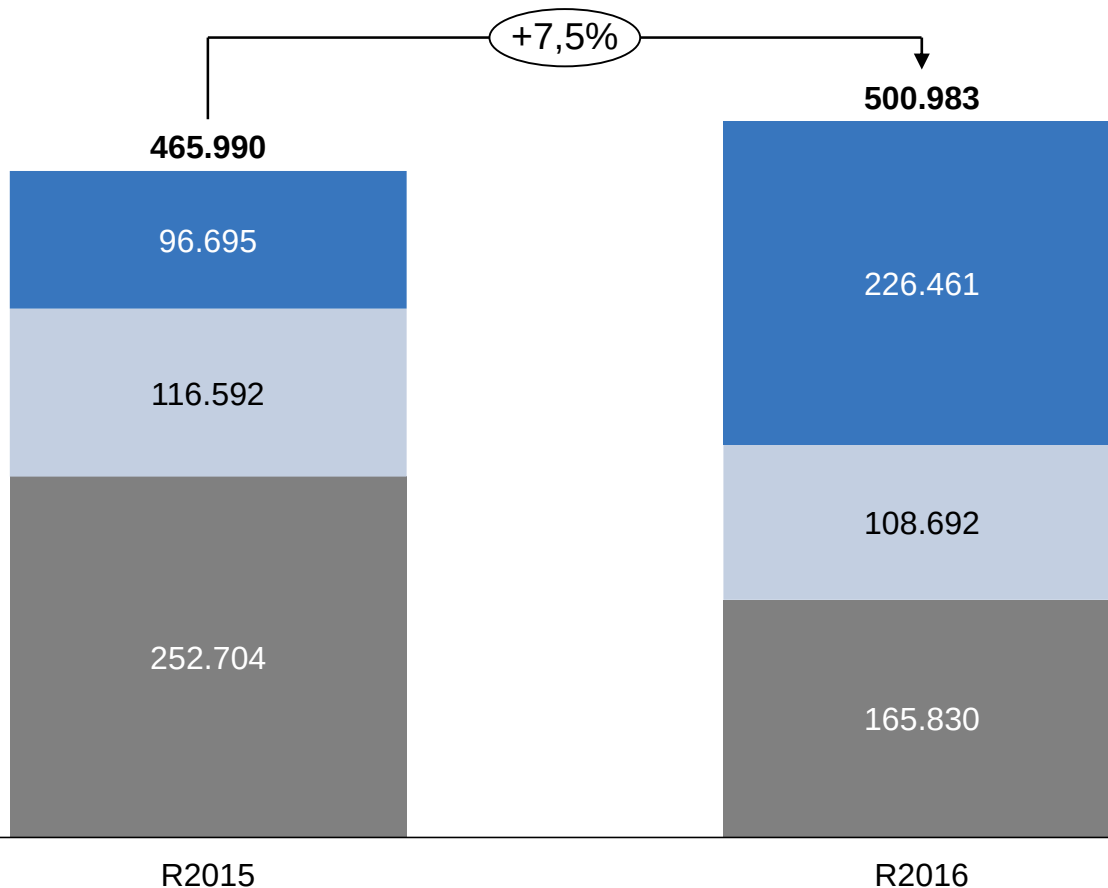
Bilag 2 - Side 27 af 44



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

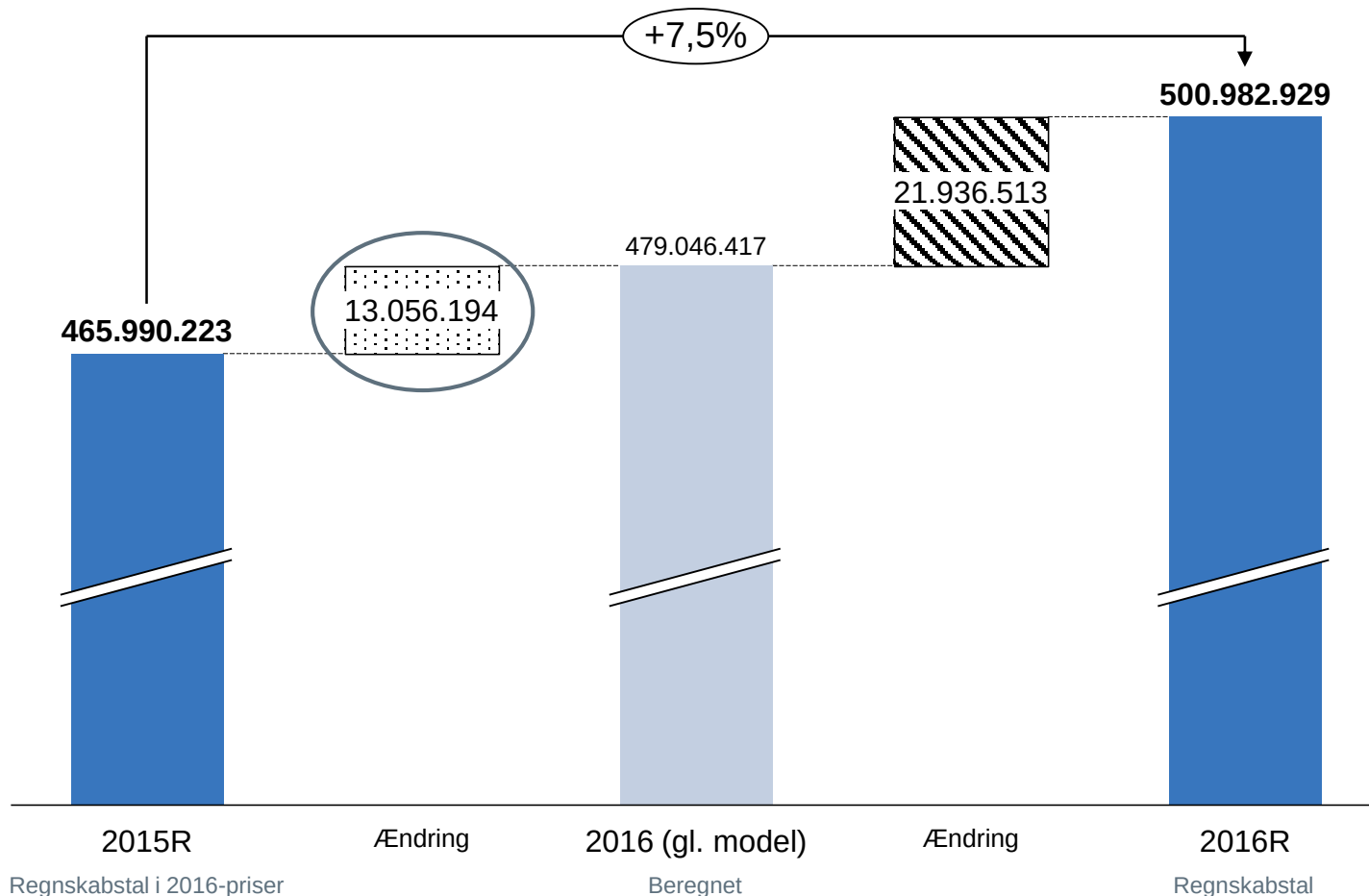
- Udvikling i 2016-priser
- Region Hovedstaden har fra 2015 til 2016 oplevet et øget tilskudsbehov til Movia på 7,5%. Tallene er ekskl. anlæg og vedligehold på lokalbanerne, ny voldgiftssag og Flextrafik
- Ændring i finansieringsmodel betyder, at det ikke er meningsfyldt at sammenligne udgifterne til 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
Lokalbåner

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

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

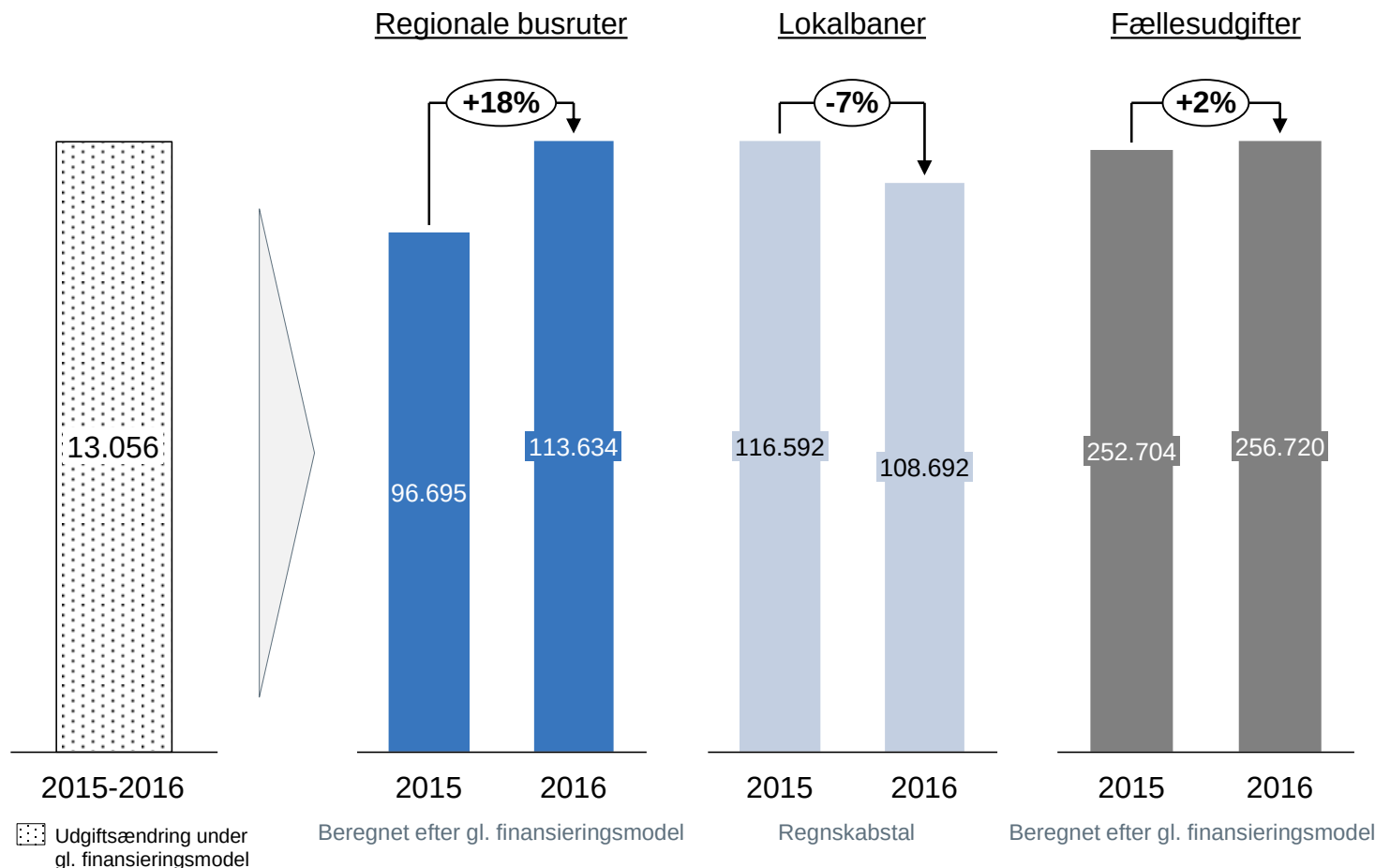
- Udvikling i 2016-priser
- For at skabe et fornuftigt sammenligningsgrundlag mellem årene er der gennemført beregninger af, hvordan udgifter i 2016 ville have set ud efter den gamle finansieringsmodel
- Det gør det muligt dels at isolere udgiftsændringen som den ville have været efter den gamle finansieringsmodel 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.

Kilde: Movia, beregnet af PA

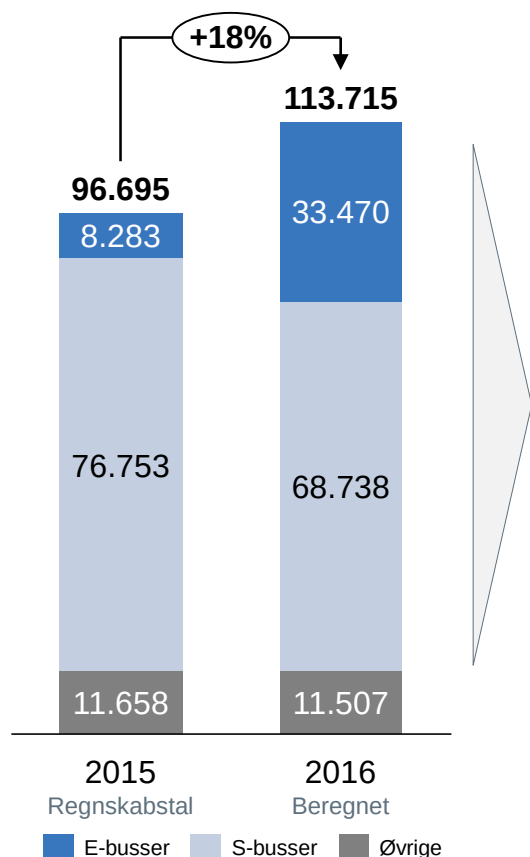
Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 31 af 44

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.

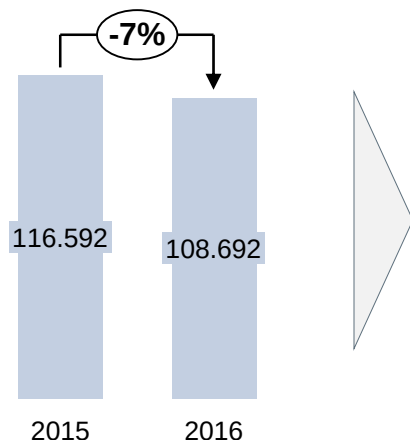
Kilde: Movia, beregnet af PA

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 32 af 44

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

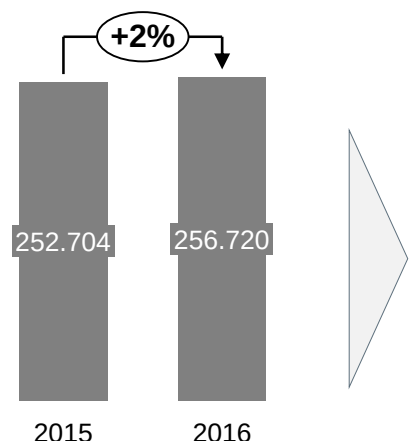
Udviklingen fra 2015 til 2016 beregnet ud fra den tidligere finansieringsmodel (mio. kr., 2016-priser)



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.



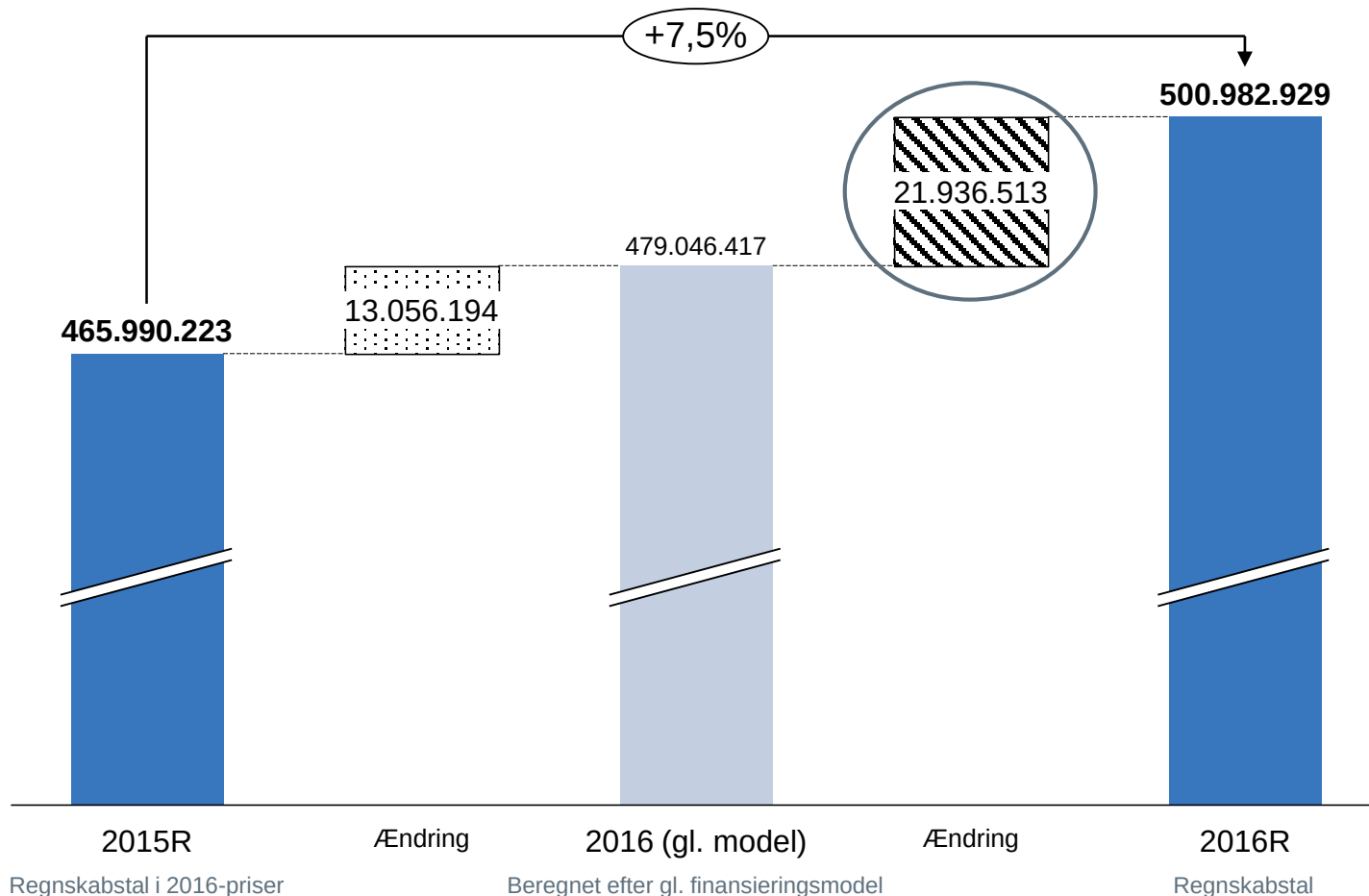
FÆLLESUDGIFTER	2015	2016	Ændring
Adm. og personale	230,6	235,3	+4,7
Tjenestemandspensioner	13,3	14,7	+1,4
Renter	-0,9	-1,9	-1,0
Ydelse på rejsekortlån	9,7	8,6	-1,1
Total	252,7	256,7	+4,0 (+2%)

■ 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.

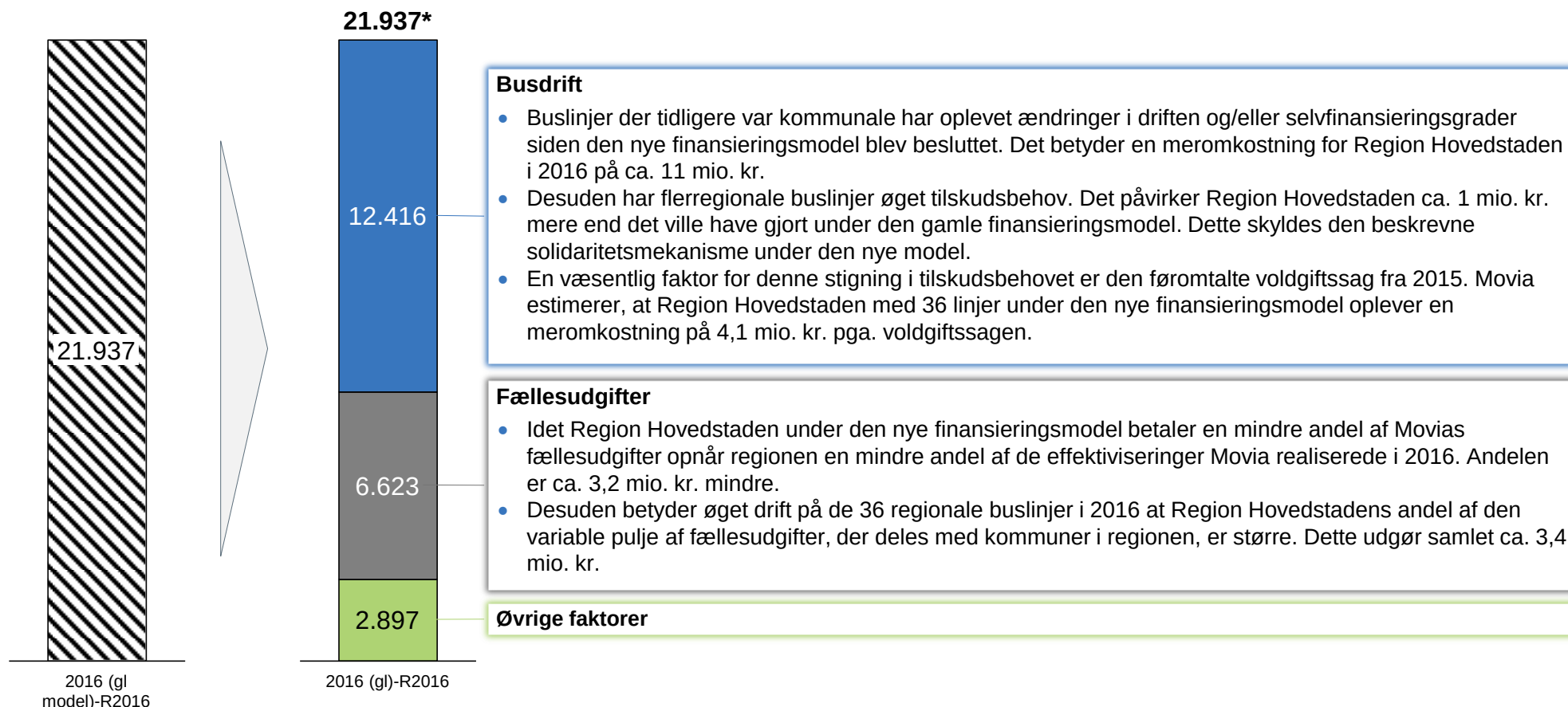
Kilde: Movia, beregnet af PA og Movia

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 34 af 44

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

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side -35 af 44

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.

Kilde: 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

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag) Bilag 2 - Side 37 af 44 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%

Tværrregionale 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 trafikkøberansvar 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.

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side 38 af 44

Under den nye finansieringsmodel er Region Hovedstaden meget følsomme over for ændringer i indtægter og udgifter, dieselpriiser 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 dieselpriiser 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.

Dieselpriis (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 dieselpriiser 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 selvfinansierungsgrad 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



Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 2 - Side -44 af 44



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.



HOVEDRAPPORT

Budgetanalyse af udgifter til Movia

Fase 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 blev det besluttet, at der i Fase 2 skulle gennemføres dybdeanalyser af udvalgte områder med fokus på potentiale for kort- og langsigtede budgetforbedringer, øget transparens og budgetsikkerhed
- Dybdeanalyserne skulle udmunde i en Fase 3 med udarbejdelse af et bruttokatalog over forbedringstiltag. Bruttokataloget skal som minimum anvise forslag i størrelsesordenen 40-50 mio. kr. og rumme mulighed for prioritering.

Opgavens løsning

PA har gennemført budgetanalysens fase 2 & 3 i seks separate spor:

1. Udarbejdelse af budgetscenarier for regionens tilskudsbehov i perioden 2018-2021 med omkostninger nedbrudt på bus, bane og fællesudgifter
2. Analyse af E-bussernes økonomi og forudsætninger, herunder baggrund for etablering samt årsager til performance-tal
3. Opstilling af investeringskatalog på bus- og baneområdet, herunder forventet årlig effekt på regionens driftsbudget ved implementering af fremkommelighedstiltag
4. Udarbejdelse af konkrete forslag til at skabe budgetforbedringer på 40-50 mio. kr. Forslagene er testet med Movia, og der er gennemført en trafikøkonomisk vurdering af forslagene via Movias rådgivningsafdeling
5. Design af forbedret styringsmodel for Movia og ejerkredsen, herunder forslag til forbedrede processer, roller og ansvar, leverancer og rapportering
6. Opstilling af modeller for flerårige trafikbestillinger, herunder beskrivelse af fordele og ulemper samt effekt på tilskudsbehov og budgetsikkerhed.

Denne hovedrapport opsummerer de væsentligste konklusioner og analyser på hvert af de seks spor.

Den vedlagte bilagspakke præsenterer metode, dybdeanalyser og den underliggende dokumentation.

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1	Hovedkonklusioner
Kapitel 2	Analyse af budgetudvikling
Kapitel 3	Evaluering af E-busser
Kapitel 4	Regionale investeringsmuligheder på bus- og baneområdet
Kapitel 5	Omstillingsmuligheder på bus- og baneområdet
Kapitel 6	Styrket governance
Kapitel 7	Flerårige trafikbestillinger



HOVEDKONKLUSIONER

KAPITEL 1

Hovedkonklusioner på tværs af de seks analysespor

ANALYSESPOR

HOVEDKONKLUSIONER

1 Analyse af budgetudvikling

- 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).

2 Evaluering af E-busser

- 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.

3 Regionale investeringsmuligheder på bus- og baneområdet

- 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.

4 Omstillingsmuligheder på bus- og baneområdet

- 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.

5 Styrket governance

- 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.

6 Flerårige trafikbestillinger

- 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.



ANALYSE AF BUDGETUDVIKLING

KAPITEL 2

Hovedkonklusioner: Analyse af budgetudvikling

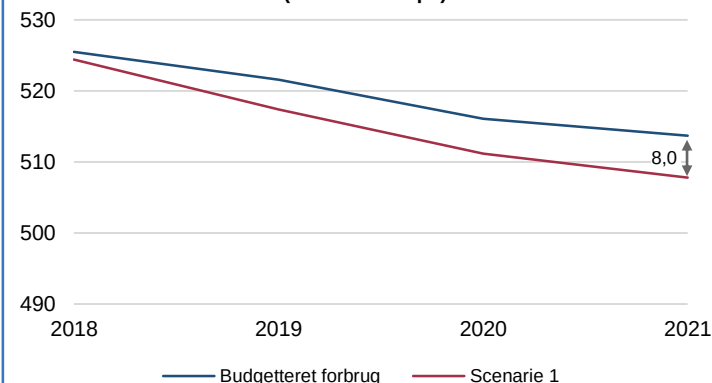
Situationen

- 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.
- Det er derfor væsentligt at vurdere risikoprofilen i regionens budgetlagte udgifter frem mod 2021.

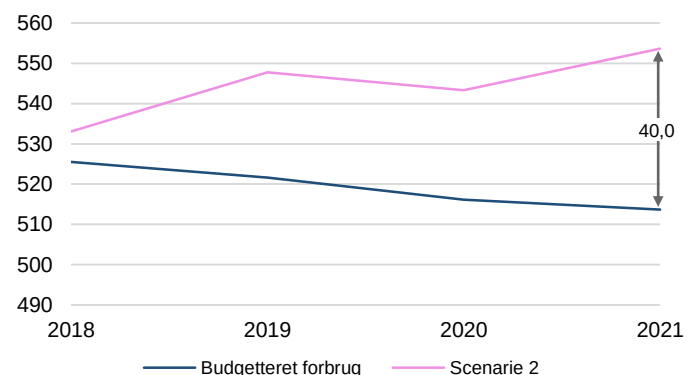
Hovedkonklusioner

- Som følge af et udgiftspres på busdriften samt, samt finansiering af en række anlægsudgifter, bl.a. til etablering af letbane langs Ring 3, er regionens ramme til kollektiv trafik under pres.
- Hvis udgangspunktet er budgettet i 2018 aftalen, er der med det aktuelle budget en finansieringsudfordring i 2021 på 61 mio. kr. Hvis udgangspunktet er det oprindeligt besluttede måltal på 500 mio. kr. årligt til kollektiv trafik er finansieringsudfordringen ca. 100 mio. kr. i 2021.
- Både Movias fællesudgifter og tilskuddet til lokalbanen forventes at falde i perioden 2018-21, mens tilskuddet til busdrift forventes at stige i perioden.
- 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, og hvor der vurderes flere omkostninger til at opretholde busdriften under anlæg af letbanen, 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 dog samtidig PAs vurdering, at risikoen for, at regionens udgifter udvikler sig negativt i overslagsårene er større end chancen for en positiv udvikling i forhold til den aktuelle prognose. I lyset af de betydelige ændringer i trafikmønstre som følge af Bynet19, så er det imidlertid vanskeligt at sige noget mere præcist om den risiko.

Figur 1: Forskel mellem nuværende budget og scenarie 1
(mio. kr. 2018 p/l)



Figur 2: Forskel mellem nuværende budget og scenarie 2
(mio. kr. 2018 p/l)



Øget driftsudgifter til busdrift, samt en række kommende anlægsudgifter øger behovet for reduceret driftstilskud til Movia

I budgetaftalerne for 2017 og 2018 har Region Hovedstaden midlertidigt måtte overskride det politisk besluttede udgiftsloft/måltal på 500 mio. kr. (2016 p/l) for at kunne håndtere udgifterne til Movia.

En følge af, at Region Hovedstaden i de kommende år skal finansiere en række anlægsudgifter bl.a. til etablering af letbane er, at driftstilskuddet til Movia skal falde betydeligt, hvis måltallet skal overholdes, da der ikke er omprioriteringsmuligheder blandt de øvrige faste udgifter.

Hvis udgangspunktet er det niveau, som ligger til grund for 2018 budgetaftalen, er der med det aktuelle budget en finansieringsudfordring i 2021 på 61 mio. kr. Hvis udgangspunktet er det oprindeligt besluttede måltal er finansieringsudfordringen ca. 100 mio. kr. i 2021.

Hertil kan komme behov for yderligere tilpasninger, såfremt staten gennemfører yderligere reduktioner af den samlede regionale udviklingsramme i de kommende år.

Budget 2018 kollektiv trafik Region H (2018 P/L)

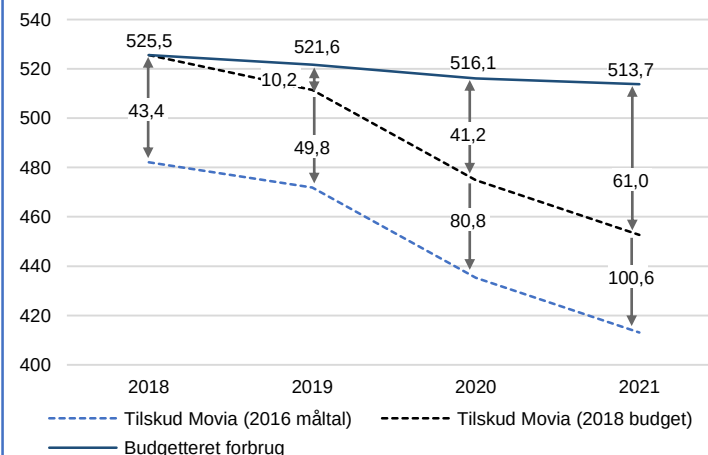
	2018	2019	2020	2021
Justeret måltal (inkl. P/L og omprioriteringsbidrag) (2016-måltal)	501,2	505,0	505,0	505,0
Måltal inkl. omprioriteringsbidrag og midler budgetaftale 2017 (2018-aftaleniveau)	544,6	544,6	544,6	544,6
Investeringer i lokalbanen	15,3	15,3	13,2	0
Ny station - Favrholm (trinbræt)	0	0	2	17,3
Sti- og broforbindelse - Favrholm station	0	4,8	4,8	0
Pensionsudgifter til tidligere tj. ansatte	13,2	13,1	12,6	11,9
Letbane (Anlæg)	0	0	37,1	62,7
Letbane (Drift)	0	0	0	0
Tilbagebetaling vedr. 2015	0	0	0	0
Tilbagebetaling vedr. 2016	-9,4	0	0	0
Ramme til Movia finansiering (2018-budgetaftaleniveau)	525,5	511,4	474,9	452,7
Ramme til Movia finansiering (2016-måltal)				
	471,8	435,3	413,1	

Anlægsudgifter til Favrholm station samt til etablering af letbanen langs Ring 3 finansieres som udgangspunkt inden for Region Hovedstadens samlede måltal til kollektiv trafik.

Det reducerer den driftsramme, der er til rådighed til at finansiere indkøb af kollektiv trafik i Movia. Hvis der tages udgangspunkt i det oprindeligt besluttede måltal på 500 mio. kr., skal de samlede udgifter falde fra det nuværende niveau på 525,5 mio. kr. i 2018 til 413,1 mio. kr. i 2021. Hvis det midlertidigt tilførte niveau fra budget17 og budget18 fastholdes, udgør rammen til Movia 525,5 mio. kr. i 2018 faldende til 452,7 mio. kr. i 2021, hvilket svarer til et fald på ca. 15%.

Set i forhold til det aktuelle budget giver det et betydeligt tilpasningsbehov i budgetoverslagsårene, uanset om der opereres med 2016 måltallet på 500 mio. kr. eller aftaleniveauet fra budget 2018.

Figur 3: Tilpasningsbehov, Movia-tilskud (mio. kr. 2018 p/l)



Generelle forudsætninger i Movias budgetoverslag

Region Hovedstadens budgetlægning af udgifterne til Movia bygger på en flerårsprognose udarbejdet af Movia.

Regionen modtager aggregerede data for tilskudsbehovet til henholdsvis busdrift, lokalbanedrift, samt bidrag til Movias fællesudgifter.

De summerede data på busområdet bygger på en detaljeret prognose hvor antal passagerer, operatørudgifter, indtægt pr. passager, antal køreplantimer skønnes på linjeniveau.

Tilskudstype (mio. kr. 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021
Busdrift	238,4	242,4	245,6	243,6
Lokalbaner inkl. leasing	121,6	118,5	118,4	117,1
Fællesudgifter	163,5	152,4	143,8	144,7
Letbane ring3	2,0	8,3	8,3	8,3
Samlet skønnet tilskudsbehov	525,5	521,6	516,1	513,7
<i>Tilpasningsbehov 2018 budgetaftaleniveau</i>	<i>0,0</i>	<i>-10,2</i>	<i>-41,2</i>	<i>-61,0</i>
<i>Tilpasningsbehov 2016 måltal</i>	<i>-43,4</i>	<i>-49,8</i>	<i>-80,8</i>	<i>-100,6</i>

Movias prognoser for busdrift bygger på følgende generelle antagelser:

- Ved demografisk vækst antages det, at flere benytter den kollektive trafik. Antagelsen bygger på Trafikstyrelsens transportvaneundersøgelse. Hertil kommer anvendelse af realiserede tal, samt egne skøn. PAs analyse af de faktisk indlagte tal på linjeniveau viser, at Movia for hvert år i perioden 2018-21 indregner en vækst på enten 0,41% eller 0,48%. Dette skal ses i forhold til en forventet generel befolkningvækst på knap 1 % i Region Hovedstaden over de kommende år, og lidt lavere hvis Region Sjælland medtages
- Pris- og lønsskøn reguleres ikke i prognosen. Dvs. der opereres med i faste priser. Det er kun i budgetåret, at ændringer i priser (takststigninger mv. indarbejdes)
- Der er i den aktuelle prognose (og dermed i RegionHs budget for perioden 2018-21) indarbejdet estimerede effekter af Metrocityringen på de linjer, der påvirkes af åbningen. Effekterne påvirker forventet antal passagerer, indtægter pr. passager, samt antallet af køreplantimer)
- Effekterne som følge af det forventede kommende anlægsarbejde af letbanen langs ring 3 er ikke indarbejdet i Movias prognose, da letbanen ikke forventes endeligt vedtaget før ved udgangen af året. Regionen har dog indlagt effekterne separat i budgettet på baggrund af en anbefaling fra Movia.
- Der er indarbejdet et pænt fald i fællesudgifterne, som skyldes implementering af en række effektiviseringer i Movias administration, samt en faldende afdragsprofil på rejsekortlånene
- Der skønnes på enkelt linje niveau ved væsentlige besluttede ændringer. Eksempelvis Bynet19. Skønnene på linjeniveau rækker imidlertid primært 3 år frem. Budget år + budgetoverslagsår 1 og 2. Fra BO2 til 3 er der alene tale om generel fremskrivning, også selvom der har været markante bevægelser fra B til BO2 (eks. 350S).

Cityringen (Bynet-2019)

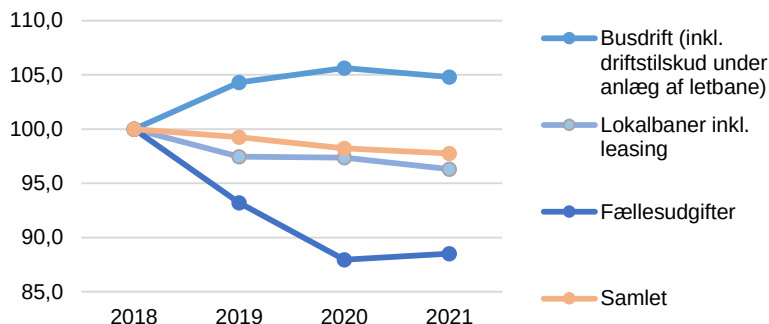
- Cityringstilpasning 1. juli 2019. Tilpasning på en række busser. Dvs. ca. halv effekt i 2019 og fuld effekt fra 2020 og frem
- Movias estimerer bygger på en OTM prognose for virkningen af den kommende Metrocityring på den kollektive trafik, der er udarbejdet af Tetraplan
- OTM 5 er en trafikmodel for hovedstadsområdet der omfatter både den kollektive trafik og bil-, cykel- og gangtrafikken. Modellen beregner trafikken og fordeling på transportmidler og ruter under givne forudsætninger vedrørende infrastrukturen og trafikbetjening samt de fremtidige byplanmæssige og demografiske forhold.

Forklaring på budgetudvikling i Movias budgetoverslag

Region Hovedstadens budgetlægning af udgifterne til Movia bygger på en flerårs-prognose udarbejdet af Movia.

Det samlede tilskudsbehov for 2018 til 2021 forventes af falde marginalt. Det er drevet af et fald i Movias administrative omkostninger (fællesudgifter) og tilskuddet til lokalbanerne, hvorimod tilskuddet til busdrift forventes at stige.

Figur 4: Prognose for udvikling i driftstilskud til Movia (indekseret 2018=100)



Som det fremgår af figur 4, forventer Movia et marginalt fald i udgifterne samlet set. Hvis 2018 sættes til indeks 100, vil udgifterne i 2021 være på indeks 97,8, dvs. et fald på 2,2%. Udgiftsfaldet er især drevet af et fald i Movias fællesudgifter, som forventes at falde med 12% i perioden 2018-20. Når der ikke er indlagt et fald fra 2020 til 2021, skyldes det, at Movias effektiviseringspolitik på det administrative område på nuværende tidspunkt kun er besluttet frem til 2020.

Udover faldet i fællesudgifter forventes tilskuddet til lokalbanen også at falde med knap 4% frem mod 2021.

Derimod forventes tilskuddet til busdriften at stige med 5% i perioden, og da tilskuddet hertil udgør næsten halvdelen af regionens samlede tilskudsbehov, fører det til en samlet set behersket reduktion i tilskudsbehovet.

Forklaringer på budgetudvikling

Busdrift

I juli 2019 åbner den nye Cityring rundt om København. Allerede i maj 2018 træffes beslutning om bestilling af tilpasning af buslinjerne i og omkring København. En række af regionens buslinjer forventes at blive påvirket af idriftsættelsen af den nye Cityring, herunder 15E, 30E, 40E, 150S, 200S, 250S, 350S, 500S og 123. I Movias beregninger fra foråret 2017 forventes der samlet at blive tabt godt 4 mio. passagerer årligt på regionens linjer som følge af idriftsættelsen af Cityringen.

Som følge af en kompliceret indtægtsdeling mellem trafikselskaberne i Hovedstadsområdet vil en række af linjerne give en væsentligt lavere indtægt pr. passager end i dag. Det skyldes en øget grad af kombinationsrejser med metro. Metroselskabet er født med at kunne opkræve en relativt større del af indtægten for en rejse end DSB og Movia den såkaldte dobbeltfaktormodel, som er foldet ud i bilagsmaterialet (s. 6 og 7). Movias beregninger er baserede på modelresultater og er som følge af den strukturændring, Citytingen indebærer, behæftet med væsentligt større usikkerhed end normalt.

Fællesudgifter

Movias bestyrelse har besluttet en økonomisk politik, der indebærer reduktioner af omkostningerne til administration i perioden 2018-20. Udover Movias administration indgår også faldende udgifter til salgsprovision i faldet i fællesudgifter.

Lokalbane

I forbindelse med etableringen af selskabet Lokaltog A/S blev der fastlagt en reduktion af det faste vederlag som "en trappe" frem mod 2025. Der er derfor i de nye kontrakter indarbejdet effektiviseringer for 21 mio. kr. årligt ved fuld indfasning i 2022.

Scenarie 1 – En mere optimistisk udvikling

Scenarie 1 bygger på et marginalt mere optimistisk skøn for passagerudviklingen i de kommende år. Med udgangspunkt i passagerudviklingen i perioden 2008-15 er der indlagt en gennemsnitlig årlig passagervækst på 0,7% i forhold til de 0,4%, Movia budgetterer med.

Hertil kommer et ønske om at fastholde det nuværende udgiftsniveau for busser, der betjener området ved Ring 3 i forbindelse med anlæg af letbanen.

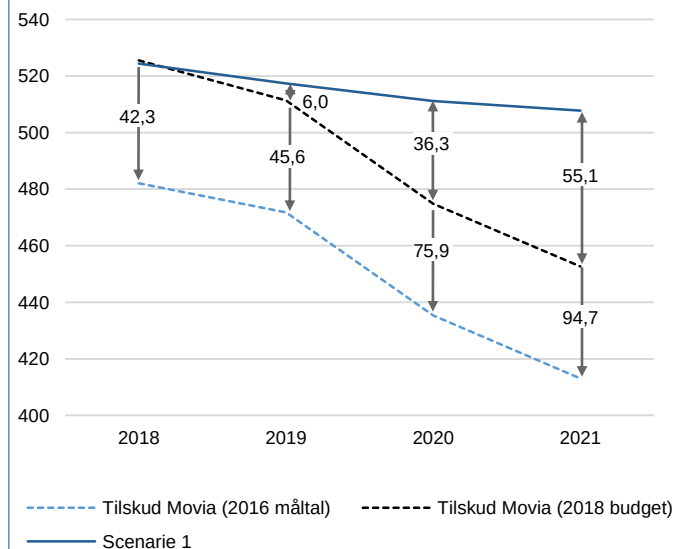
Samlet set forventes tilskuddet i dette scenarie at indebære en forbedring på ca. 8. mio. kr. i 2021 i forhold til regionens nuværende budget.

Tilskudstype (mio. kr. 2018 P/L)	2018	2019	2020	2021
Busdrift	237,3	240,4	242,9	239,9
Lokalbaner inkl. leasing	121,6	118,5	118,4	117,1
Fællesudgifter	163,5	152,4	143,8	144,7
Letbane Ring 3	2,0	6,1	6,1	6,1
Samlet skønnet tilskudsbehov	524,4	517,4	511,2	507,8
<i>Tilpasningsbehov 2018-budgetaftaleniveau</i>	<i>1,1</i>	<i>-6,0</i>	<i>-36,3</i>	<i>-55,1</i>
<i>Tilpasningsbehov 2016-måltal</i>	<i>-42,3</i>	<i>-45,6</i>	<i>-75,9</i>	<i>-94,7</i>

Forudsætninger for scenarie 1

- I perioden 2008-15 har der været en gennemsnitlig årlig demografisk vækst på 1,04%. I samme periode er antallet af passagerer gennemsnitligt øget med 1,19% om året. Flere passagerer reducerer alt andet lige regionens driftstilskud
- For perioden 2018-21 forventer Danmarks Statistik en befolkningsudvikling i Region Hovedstaden på gennemsnitligt 0,7% - altså lidt lavere end de seneste 10 år. Movia har i sin passagerprognoser indlagt en årlig passagervækst på 0,4% drevet af den demografiske udvikling
- Hvis der antages en tilsvarende vækst i antallet af passagerer i perioden 2018-21 som i perioden 2008-15 korrigeret for en lavere demografisk vækst, forventes den gennemsnitlige årlige passagervækst at være 0,68%. I et sådant scenarie vil det demografiske udgiftspres være forbedret med ca. 4 mio. kr. i 2021 i forhold til det nuværende budget
- I forbindelse med anlægget af letbanen langs Ring 3 forventes der en række driftsgener for busserne under anlægsarbejdet. Movia har tidligere skønnet et øget tilskudsbehov på 6,1 mio. kr. årligt, såfremt regionen ønsker at komme så tæt på at opretholde det nuværende udgiftsniveau som muligt. Dette skøn er indlagt i dette scenarie og er 2 mio. kr. lavere end det nuværende budgets skøn
- Der er antaget et uændret skøn for lokalbanen og fællesudgifterne.

Figur 5: Tilpasningsbehov Scenarie 1 (mio. kr. 2018 p/l)



Scenarie 2 – En mere pessimistisk udvikling

Scenarie 2 bygger på et mere pessimistisk skøn for passagerudviklingen som grundlag for regionens tilskud til busdrift. Der antages et samlet passagerfald i perioden 2018-21 på 14,4% mod et fald på 10,8% i regionens budget. Hertil kommer øgede udgifter til at opretholde det nuværende serviceniveau for busser, der betjener området ved ring 3 i forbindelse med anlæg af letbanen.

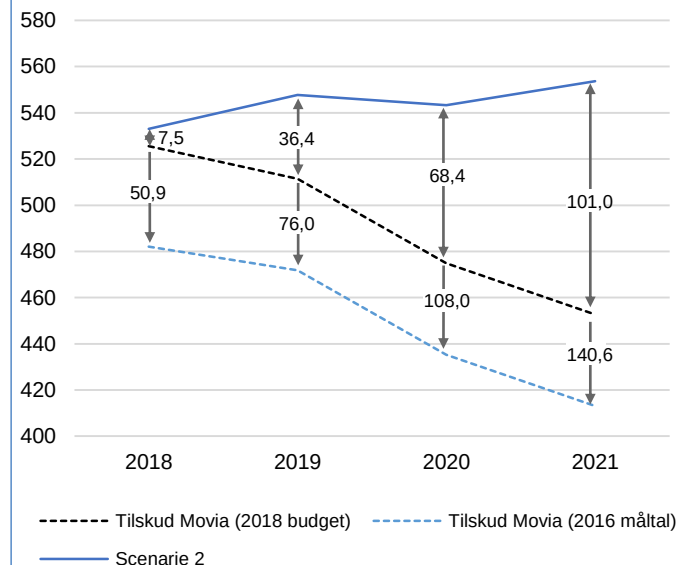
Samlet set forventes tilskuddet i dette scenarie at forværres med 40 mio. kr. i 2021 i forhold til regionens nuværende budget.

Tilskudstype (mio. kr. 2018 P/L)	2018	2019	2020	2021
Busdrift	245,9	256,9	261,1	271,9
Lokalbaner inkl. leasing	121,6	118,5	118,4	117,1
Fællesudgifter	163,5	152,4	143,8	144,7
Letbane Ring 3	2,0	20,0	20,0	20,0
Samlet skønnet tilskudsbehov	533,0	547,8	543,3	553,7
Tilpasningsbehov 2018-budgetaftaleniveau	-7,5	-36,4	-68,4	-101,0
Tilpasningsbehov 2016-måltal	-50,9	-76,0	-108,0	-140,6

Forudsætninger for scenarie 2

- Fratrækkes Bynet-2019-linjerne, forventes en gennemsnitlig årlig vækst i passagerer pr. køreplantage på 0,3% i perioden 2018-21. Dette skal sættes i forhold til en forventet årlig demografisk vækst på 0,7.
- I perioden 2008-16 har der med en gennemsnitlig årlig befolkningsvækst på 1% i regionen. I samme periode har der været en negativ vækst i passagerer pr. køreplantage på 1,15%.
- Antages samme negative vækst i passagerer pr. køreplantage i perioden 2018-21 korrigeret for en lavere forventet befolkningsudvikling, svarer det til et yderligere gennemsnitligt årligt fald i antal passagerer pr. køreplantage på 1,5% årligt end det som ligger til grund for regionens budget.
- Samlet set betyder det, at hvor der i budgettet er indkalkuleret et samlet passagerfald på 10,8% i perioden 2018-21, opereres der i dette scenarie med et samlet passagerfald på 14,4%. Isoleret set betyder det et driftstilskudstab i 2021 på ca. 25 mio. kr. i forhold til det nuværende budget.
- I forbindelse med anlægget af letbanen langs Ring 3 forventes der en række driftsgener for busserne under anlægsarbejdet. Movia har tidligere skønnet et øget tilskudsbehov på 20 mio. kr. årligt, såfremt regionen ønsker at opretholde det nuværende serviceniveau. Dette skøn er indlagt i dette scenarie.
- Der er antaget et uændret skøn for lokalbanen og fællesudgifterne.

Figur 6: Tilpasningsbehov Scenarie 2 (mio. kr. 2018 p/l)





EVALUERING AF E-BUSSER

KAPITEL 3

Hovedkonklusioner: Evaluering af E-busser

Situationen

- Region Hovedstaden introducerede i foråret 2016 tre nye E-busser: 40E, 55E og 65E
- Seneste estimat for regionens tilskud til de nye E-busser er ca. 13 mio. kr. højere end dengang, regionen i 2016 bestilte linjerne, og de har dermed en betydelig andel i øgede udgifter til busdriften
- De nye E-busser har nu været på vejene siden marts 2016, og det er naturligt at foretage en evaluering af deres rolle i den kollektive trafik.

Hovedkonklusioner

- I 2016 blev det besluttet at udvide E-buskonceptet i Region Hovedstaden med idriftsættelsen af flere buslinjer, som alle følger Movias koncept for E-busser
- Linjerne blev besluttet med fire bærende argumenter: (1) stor passagertilvækst, (2) flere passagerer pr. tilskudskrone, (3) grøn omstilling og (4) kundepræferencer
- Målt på nøgletal som antal passagerer, tilskudsbehov og selvfinansierungsgrad har 40E, 55E og 65E præsteret utilfredsstillende sammenholdt med forventningerne, da linjerne blev idriftsat
- Det er i al væsentlighed færre passagerer end ventet på linjerne, der er årsag til et øget driftstilskudsbehov
- Vurderingen af antal passagerer, som lå til grund for det oprindelige beslutningsoplæg, beror på en analyse foretaget af et eksternt konsulentfirma.

Figur 7: Sammenfatning af E-bussers performance siden etablering

	TILSKUDSBEHOV		TILSKUD PER PASSAGER		SELVFINANSIERINGSGRAD	
	Trafikbestilling 2016	Estimat 2 2017	Trafikbestilling 2016	Estimat 2 2017	Trafikbestilling 2016	Estimat 2 2017
40E	7,9 mio. kr.	14,3 mio. kr.	3,2 kr.	17,1 kr.	74%	41%
55E	6,0 mio. kr.	12,9 mio. kr.	5,5 kr.	28,2 kr.	68%	25%
65E	3,3 mio. kr.	2,47 mio. kr.*	6,6 kr.	29,7 kr.	55%	38%
Gennemsnit for regionale buslinjer	9,5 mio. kr.	8,3 mio. kr.	5,6 kr.	6,1 kr.	62%	61%

*Bemærk at driften på 65E er reduceret i 2017. Movia estimerer, at linjen vil køre 27% færre timer end anslået ved årets start.

Figur 8: Eksempel på nøgletal for Bus 55E

Bus 55E	Forudgående analyse*	Trafikbestilling 2016	Regnskab 2016**	Estimat 2 2017
Tilskudsbehov	6,2 mio. kr.	6,0 mio. kr.	9,2 mio. kr.	12,9 mio. kr.
Passagertal	1,08 mio.	1,1 mio.	0,34 mio.	0,46 mio.
Selvfinansierungsgrad	68%	68%	28%	25%

*Rapporten Udvikling af det regionale busnet i Hovedstaden.

**Bemærk at bussen blev idriftsat ved påske og kørte derfor kun ca. 9 måneder i 2016.

Baggrund for etablering af nye E-busser i 2016

FORLØB

- I sommeren 2014 godkendte Regionsrådet igangsættelsen af en analyse med henblik på at optimere eksisterende kommunale buslinjer samt undersøge mulighederne for at udvide det regionale busnet med flere linjer. Analysen blev udarbejdet af konsulentvirksomheden COWI, som i marts 2015 forelagde sin rapport for Region Hovedstaden og Movia. Rapporten *Udvikling af det regionale busnet i Hovedstaden* opstillede en lang række forslag til ændringer af den kollektive trafik i regionen. Blandt forslagene var etablering af E-buskonceptet samt oprettelsen af syv nye E-buslinjer, herunder linje 40E, 55E og 65E*
- Forslagene indgik delvist i trafikbestillingen 2016, som Regionsrådet godkendte i maj 2015. I oplægget til trafikbestillingen beskrev Movia tre scenarier for implementering af nye E-buslinjer:
 - a) Etablering af linje 40E og 55E med driftsreduktion af linje 400S og 500S, hvilket ventedes at medføre et øget tilskudsbehov på ca. 6,6 mio. kr. og skabe en passagervækst på 2,8 mio. passagerer
 - b) Det samme som scenarie a) suppleret med driftsudvidelser på Lokalbussen og R-nettet hvilket ventedes at medføre et øget tilskudsbehov på ca. 8,5 mio. kr. og skabe en passagervækst på 3,3 mio. passagerer
 - c) Det samme som scenarie b) suppleret med idriftsættelse af linje 65E hvilket ventedes at medføre et øget tilskudsbehov på ca. 11,7 mio. kr. og skabe en passagervækst på 3,8 mio. passagerer.
- I oplægget til trafikbestillingen beskrev Movia, at "det samlede passagerløft vil være markant, uanset hvilket af de tre scenarier, som Region Hovedstaden vælger". Samtidig blev det beskrevet, at opnåelse af de ventede passagereffekter forventedes at tage ca. to år
- Regionsrådet fulgte forretningsudvalgets anbefaling om at godkende scenarie c), som indebar en overordnet driftsudvidelse og oprettelsen af nye E-buslinjer, dog uden de foreslåede udvidelser af Lokalbussen. Samtidig besluttede Regionsrådet at sigte mod en effektivisering af den kollektive trafik de efterfølgende år for at holde udgifterne inden for rammen på 500 mio. kr. årligt.

FIRE HOVEDARGUMENTER FOR ETABLERING AF 40E, 55E og 65E

Størst mulige passagerstigning

Etablering af 40E, 55E og 65E blev besluttet grundet forventninger til stor passagertilvækst i regionen. Derfor blev driftsudvidelser på strækninger med stor passagertæthed foretrukket.

Flere passagerer pr. tilskudskrone

De tre nye E-busser forventedes at have relativt høje selvfinansieringsgrader med tilsvarende lave omkostninger pr. passager, hvilket understøtter regionens målsætning om effektiv kollektiv trafik.

Grøn omstilling i regionen

Med mange nye passagerer i myldretiden ventedes E-busserne at lette vejnettet og dermed miljø- og klimabelastning i regionen ved at tilbyde borgere et alternativ til egen bil frem og tilbage fra arbejds- eller uddannelsessted.

Kundepræferencer

Movia har i de senere år fået gennemført en række kundenanalyser, som kortlægger kunde- og rejsepræferencer: Enkle busprodukter, hurtig rejsetid og samspil med øvrig trafik. Det er i tråd med E-buskonceptet.

*Bemærk, at linje 40E, 55E og 65E i rapporten og trafikbestillingsoplægget fra 2016 hedder henholdsvis 175E, 371E og 372E.

Sammenfatning af de nye E-bussers performance siden etablering

	<u>TILSKUDSBEHOV</u>		<u>TILSKUD PER PASSAGER</u>		<u>SELVFINANSIERINGSGRAD</u>	
	Trafikbestilling 2016	Estimat 2 2017	Trafikbestilling 2016	Estimat 2 2017	Trafikbestilling 2016	Estimat 2 2017
	7,9 mio. kr.	→ 14,3 mio. kr.	3,2 kr.	→ 17,1 kr.	74%	→ 41%
	6,0 mio. kr.	→ 12,9 mio. kr.	5,5 kr.	→ 28,2 kr.	68%	→ 25%
	3,3 mio. kr.	→ 2,47 mio. kr.*	6,6 kr.	→ 29,7 kr.	55%	→ 38%
	9,5 mio. kr..	→ 8,31 mio. kr.	5,6 kr.	→ 6,1 kr.	62%	→ 61%

*Bemærk at driften på 65E er reduceret i 2017. Movia estimerer, at linjen vil køre 27% færre timer end anslået ved årets start.

Gennemsnit for egne regionale buslinjer

KONKLUSION

- E-bussernes tilskudsbehov har vist sig at være markant højere end forventet, da Regionsrådet besluttede at idriftsætte de nye linjer. Estimering af nye linjer er altid forbundet med stor usikkerhed
- Der har været mindre justeringer af de tre E-buslinjer siden trafikbestillingen i 2016, men linjerne kører stort set samme rute og med samme frekvens.

KONKLUSION

- Hovedårsagerne til linjernes utilfredsstillende performance er, at indtægterne er mærkbart lavere end ventet. Det skyldes et markant lavere antal passagerer end skønnet i grundlaget for regionens beslutning. Endvidere er der også en lavere indtægt pr. passager end oprindeligt estimeret. Som det fremgår af tabellen er der derfor et langt større driftstilskud pr. passager end oprindeligt antaget.

KONKLUSION

- Selvfinansieringsgraden er for alle tre linjer i nedre kvartil af regionale buslinjer
- 40E og 55E har oplevet næsten uændret selvfinansiering siden introduktion, mens selvfinansieringsgraden for 65E har været helt nede på 17% i men nu ligger på 38% i seneste 2017-estimat, primært på grund af ny kontrakt på linjen.



REGIONALE INVESTERINGSMULIG- HEDER PÅ BUS- OG BANEOMRÅDET

KAPITEL 4

Hovedkonklusioner: Regionale investeringsmuligheder for bus- og baneområdet

Situationen

- De regionale buslinjers og lokalbanernes økonomi afhænger bl.a. af infrastrukturelle forhold
- Investeringer i eksempelvis bedre fremkommelighed for de regionale buslinjer og hurtigere tog på lokalbanerne kan gøre det mere attraktivt at benytte kollektiv trafik og dermed potentielt øge passagertallet. Ligeledes kan fremkommelighedstiltag reducere antal køreplantimer og dermed også tilskudsbehovet.

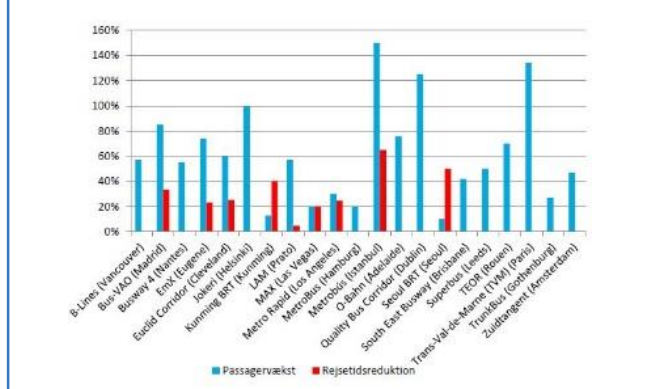
Hovedkonklusioner

- Investeringer i fremkommelighed på bus- og baneområdet kan ikke løse regionens forestående budgetudfordringer. Disse udfordringer skal løses ved prioritering og implementering af omstillingsforslag, som foreslået i kapitel 5 i denne analyse
- Ikke desto mindre kan fremkommelighedstiltag bidrage til en mere stabil og attraktiv busdrift, og nødvendige reinvesteringer på baneområdet vil sikre vedligeholdelse af baneinfrastrukturen samt adgang til Nyt Hospital Nordsjælland
- Der er proportionelt stor forskel på omfanget af investeringer samt forventet effekt på tilskuddet på henholdsvis bane- og busområdet. Foreslåede scenarier til baneforbedringer rangerer mellem 263-331 mio.kr. i investeringsbehov, og har forventede passagereffekter mellem 325.000 og 895.000 årligt. Investeringsbehovet for fremkommelighedsprogrammer på hele buslinjer rangerer mellem 3,5-11,5 mio. kr. og har divergerende forventede rejsetidsgevinster afhængigt af tiltagenes karakter og kombinatorik.
- Foreslåede tiltag for bus 500S (som også har det højeste tilskudsbehov), 200S og 375R bør gives prioritet i den langsigtede investeringshorisont. På baneområdet vurderes det, at scenariet indeholdende nødvendige reinvesteringer i infrastrukturen bør gives førsteprioritet
- Landsplandirektiver med hjemmel i planloven giver et samfundsøkonomisk incitament til at investere i skinnebårne løsninger i stedet for BRT-initiativer på grund af stationsnærhedsprincippet. Det vurderes at kræve lovgivningsmæssige ændringer at give myndigheder de samme incitamenter for BRT-løsninger som for skinnebårne.

Figur 9: Oversigt over egenskaber for fremkommelighedstiltag på busområdet

Arketyperiske fremkommelighedstiltag	Kapitalomkostninger	Busfremkommelighed	Hurtig igangsættelse	Krav til tidshorisont	Krav til data research og tekniske undersøgelser
Rutejustering	\$	+++	Ja	+	+
Signalprioritering	\$	+++	Ja	++	++
Assisterende teknologi	\$\$	++	Nej	++	+++
Anlæg af dedikerede busbaner	\$\$\$	+++	Nej	+++	+++
Anlæg af sving- og overhalingsbaner samt stoppested	\$\$	++	Nej	++	++
Forbedring af vej- og stoppested	\$\$	+	Ja	+	+

Figur 10: Oversigt over trafikale effekter af udvalgte BRT-systemer



Overblik over anbefalinger til fremkommelighedstiltag på busområdet

Opmærksomhedspunkter

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.)/tilbagebetalingstid (år)***	Rejsetidsgevinst i alt per 10.000 kr. investeret (sek.)	Årlig driftsbesparelse for regionen (mio. kr.)**	Prioriteret rækkefølge
200S	Foreslåede tiltag består af anlæg af to venstresvingsbaner, to busbaner, fire signalkryds og/eller busprioriteringer samt en række stoppestedsforbedringer	8,208 / 3-7	0,56	1,5	1. prioritet
375R	Foreslåede tiltag består af fire busprioriteringer, to stoppestedsforbedringer, og to ruteomlægninger	7,385 / 5,5	19,71	Ikke oplyst	1. prioritet
500S	Foreslåede tiltag består af otte busprioriteringer, anlæg af én busbane og én køresporsforlængelse samt opgradering af ét signalkryds og en række stoppesteder	9,510 / 9-16	0,72	0,5	1. prioritet
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	3,575 / Ikke oplyst	1,36	Ikke oplyst	2. prioritet
400S	Foreslåede tiltag består af fire busprioriteringer, anlæg af én busbane og en række stoppestedsforbedringer	4,485 / 7-13	1,22	0,3	2. prioritet
150S	Foreslåede tiltag består af tre busprioriteringer på ruten og et ukendt antal stoppestedsforbedringer	4,175 / 7-12	0,43	0,3	3. prioritet
250S	Foreslåede tiltag består af anlæg af fire busbaner, ét venstresvingsspil, to busprioriteringer, ét midterlagt stoppested samt en række stoppestedsforbedringer	11,445 / 14-22	0,50	0,6	3. prioritet

Potentialer ved investeringer på baneområdet

Opmærksomhedspunkter

PA har gennemgået en række analyser fra 2010 til 2017 leveret af eksterne firmaer til Region Hovedstaden, Movia og Lokalbanen A/S på investerings- og finansieringsmuligheder i lokalbanen. Formålet med PAs analyse er at vurdere i hvilket omfang investeringsmulighederne bidrager til at reducere regionens budgettilpasningsbehov frem mod 2021. Nedenfor er opstillet tre scenarier fra den seneste rapport på området, der er udviklet af Incentive i 2016. Et fjerde scenarie indeholdende forslag om frekvensudvidelser er blevet fravalgt ved Regionsrådsmøde i August 2016 på grund af forholdsmæssigt store økonomiske omkostninger.

Scenarier*	Beskrivelse af scenarie	Anlægsomkostning, mio. kr.	Forventet passagervækst	Forventet effekt på tilskudsbehov pr. år, mio. kr.	Investeringsbehov, mio. kr.**	Finansieringskommentarer***
1 <i>Nødvendige reinvesteringer af infrastruktur og trinbræt på Favrholm</i>	Scenariet udgør det absolutte minimumskrav til at holde banerne kørende og sikre en lokalbanebetjening af Nyt Hospital Nordsjælland	324	+325.000	0	263	Scenariet kan finansieres inden for følgende to kapitalrammer: - En kapitalramme med årlig bevilling på mDKK19,1 - Anvendelse af øremærket kapitalramme på mDKK14,8 til servicering af optagne lån
2 <i>Plus gennemkørsel på Hillerød st.</i>	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	331	- Scenariet forudsætter en deling af udgifterne til Hillerød st. mellem regionen og staten, hvor fordelingen er 50-50. I så fald kan scenariet realiseres inden for regionens rammer med en årlig bevilling på mDKK19,1 i stedet for mDKK 14,8, eller med anvendelse af øremærket kapitalramme på mDKK14,8 - En 100% udgiftsdækning af regionen vurderes ikke at kunne dækkes inden for foreslåede kapitalrammer
3 <i>Plus optimering af stationsplaceringer</i>	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	321	- I tilfælde af en 50-50 deling mellem regionen og staten for udgifter til Hillerød st., kan scenariet realiseres med regionens rammer på årlig bevilling på mDKK 19,1 i stedet for mDKK14,8 og uden yderligere kapitaltilførsel - I en situation, hvor regionen bærer 100% af udgifter til Hillerød st., kan scenariet ikke realiseres inden for regionens mulige kapitalrammer

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



OMSTILLINGSMULIGHE- DER PÅ BUS- OG BANEOMRÅDET

KAPITEL 5

Hovedkonklusioner: Omstillingsmuligheder for regionens indkøb af kollektiv trafik

Situationen

- Region Hovedstaden ydede i 2016 tilskud til 36 regionale buslinjer og 5 lokalbaner. Under den nye linjefordelingsmodel (indført i 2016) er andelen af regionens tilskud, der går til busdrift, højere end under den tidligere linjefordeling, hvilket betyder, at besparelser på busdriften vil bidrage mere til regionens budgetter end tidligere.
- Forventningerne til udgifter til kollektiv trafik i de kommende år nødvendiggør, at der træffes beslutninger om omstilling af bus- og banedriften for at sikre en udgiftsudvikling i balance.

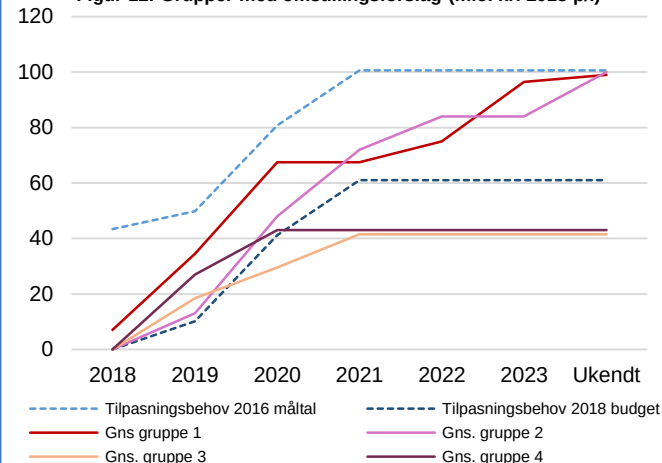
Hovedkonklusioner

- Der er udarbejdet et bruttokatalog med 23 forslag til omstilling af regionens indkøb af kollektiv trafik hos Movia. Bortset fra et enkelt forslag for lokaltog vedrører alle forslagene regionens buslinjer. Forslagene er blevet kvalificeret og beregnet af Movia, der fremhæver, at der som følge af idriftsættelsen af den kommende Cityring knytter sig en betydelig usikkerhed til beregningerne
- På baggrund af bruttokataloget er der i projektet udarbejdet fire grupperinger af besparelsesforslagene baseret på forskellige temaer, der hver især har ét drivende hensyn. Movia har kvalificeret disse grupperinger med bl.a. trafikfaglige konsekvenser ved implementering. De fire grupper er:
 - Mest til flest* har det drivende hensyn at sikre et regionalt net med højest mulig produktivitet. Gennemførelse af forslagene vurderes at kunne reducere regionens tilskudsbehov med 89-109 mio. kr. årligt fuldt indfaset.
 - Bus og tog til alle* har det drivende hensyn at sikre fladedækning. Gennemførelse af forslagene vurderes at kunne reducere tilskudsbehovet med 41-59 mio. kr. årligt fuldt indfaset.
 - Lavt passagertab* har det drivende hensyn at færrest mulige passagerer berøres af forslagene i forhold til de reduktioner i driftstilskuddet, som regionen vinder. Gennemførelse af forslagene vurderes at kunne reducere regionens tilskudsbehov med 35-48 mio. kr. årligt fuldt indfaset.
 - Få med stor effekt* har det drivende hensyn at kombinere få forslag med høj effekt på regionenes tilskud. Gennemførelse af forslagene vurderes at kunne reducere regionens tilskudsbehov med 40-46 mio. kr. årligt fuldt indfaset.

Figur 11: Vurderingsparametre for omstillingsforslagene

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 udviklings-hensyn	Vurdering af forslagets konsekvenser for dækningen af regionens hospitaler, uddannelses- og forskningsinstitutioner, større erhvervsområder samt øvrige rejsemål af regional interesse
Trafikfaglige konsekvenser	Movias vurdering af forslagets konsekvenser for busproduktet, kapaciteten i nettet og indvirkningen på sammenhængen i nettet af kollektiv trafik

Figur 12: Grupper med omstillingsforslag (mio. kr. 2018 p/l)



Fremgangsmåde for omstillingsforslag

Forslagene til omstilling af regionens indkøb af kollektiv trafik hos Movia er blevet gennemført i en hypotesedrevet proces, hvor der først er blevet opstillet en lang række mulige hypoteser.

Hypoteserne er efterfølgende blevet beregnet af Movia med henblik på at kvantificere forventede økonomiske effekter og trafikfagligt vurdere forslagene. Herefter er der i projektet identificeret fire temabaserede grupper, der efter ét drivende hensyn kombinerer en række linjeforslag for at levere de nødvendige driftsbesparelser.

Forslagene er blevet vurderet i forhold til effekt på driftstilskud, effektivitet, trafikfaglige konsekvenser og indvirkning på regionale udviklingshensyn.

Fremgangsmåde for identifikation af relevante prioriteringsmuligheder

Analysen er blevet struktureret således, at der først er gennemført en screening af alle linjer med henblik på at identificere linjer, der har en lav produktivitet og højt driftstilskud. Herefter er der gennemført detaljerede analyser for udvalgte linjer af passagemønstre, omkostninger til operatører mv. Herefter er der i samarbejde med Region Hovedstaden og Movia udarbejdet en række hypoteser, der indikerer potentialer, der kan reducere regionens driftstilskud.

Hypoteserne er herefter blevet kvalificeret, og der er gennemført trafikøkonomiske beregninger af Movia. Hypoteserne er omarbejdet til mulige håndtag for regionen til at reducere omkostninger til kollektiv trafik og er opstillet i et bruttokatalog.

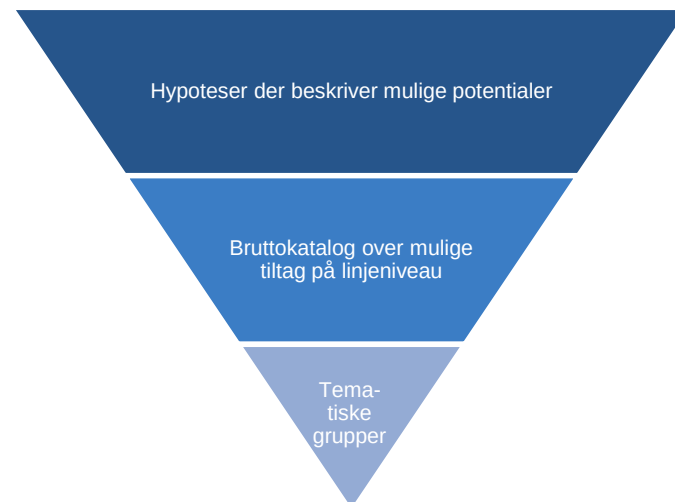
På baggrund af bruttokataloget er der opstillet mulige grupper, der hver især har et drivende hensyn. Grupperne er en buket af mulige kombinationer af linjeforslag, der ikke skal læses som færdige valgmuligheder men som et oplæg til en drøftelse af, hvilke hensyn der skal betones i regionens valg af reduktioner.

Forudsætninger for forslagene

Movias beregninger af forslagene er gennemført uden mulighed for at give et samlet perspektiv på beregningerne, som derfor alene angiver størrelsesordener for de enkelte beregninger og ikke indeholder eventuelle afledte konsekvenser på andre linjer, afledte konsekvenser for passagererne mv.

Kontraktforhold er ikke endeligt afdækket i relation til de store ændringer i forbindelse med Bynet-2019, der træder i kraft i sommeren 2019. Endelige kontraktforhandlinger med operatørerne kan først ske på bagkant af politiske beslutninger om nyt busnet, der skal afleveres til Movia senest den 1. maj 2018. Det kan derfor være et hensyn i implementeringen af omstillingsforslagene at tænke beslutningen sammen med de beslutninger, der allerede er lagt op til skal gennemføres som følge af Bynet-2019.

Der skal derfor tages generelt forbehold for indfasningsmulighederne i henhold til kontraktssituationen, idet der kan være omkostninger til operatørerne, såfremt der ændres vilkår i løbet af kontraktperioden. Movia har forskellige muligheder for at sikre indfasningsmuligheder til sommeren 2020 i sammenhæng med at Bynet-2019 afklares i maj 2018.



Forslagene på vurderes i forhold til følgende fire vurderingsparametre:

Effekt på driftstilskud	Forslagets forventede netto reduktion 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 udviklings-hensyn	Vurdering af forslagets konsekvenser for dækningen af regionens hospitaler, uddannelses- og forskningsinstitutioner, større erhvervsområder samt øvrige rejsemål af regional interesse
Trafikfaglige konsekvenser	Movias vurdering af forslagets konsekvenser for busproduktet, kapaciteten i nettet og indvirkningen på sammenhængen i nettet af kollektiv trafik

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

Bilag 3 - Side 24 af 45

Budgetanalyse af udgifter til Movia Fase 2 & 3

24

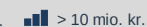
Linjer	Nuværende antal passagerer (årligt 2016, tusind)	Beskrivelse af tiltag	Effekt på driftstilskud (fuldt indfaset)	Forslagets effektivitet (Besparelse pr. tabt passager)	Graden af negativ påvirkning på regionale udviklingshensyn
15E	492	Linjen foreslås afkortet til Gl. Holte, så linjen fremadrettet 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.	

*Besparselsen 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 til de nuværende 2.936 passagerer, som det er lagt op til indføres med Metrocityringen

Nøgler

Effekt på driftstilskud

 < 3 mio. kr.  3-10 mio. kr.  > 10 mio. kr.

Forslagets effektivitet

 < 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 netto reduktion 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.

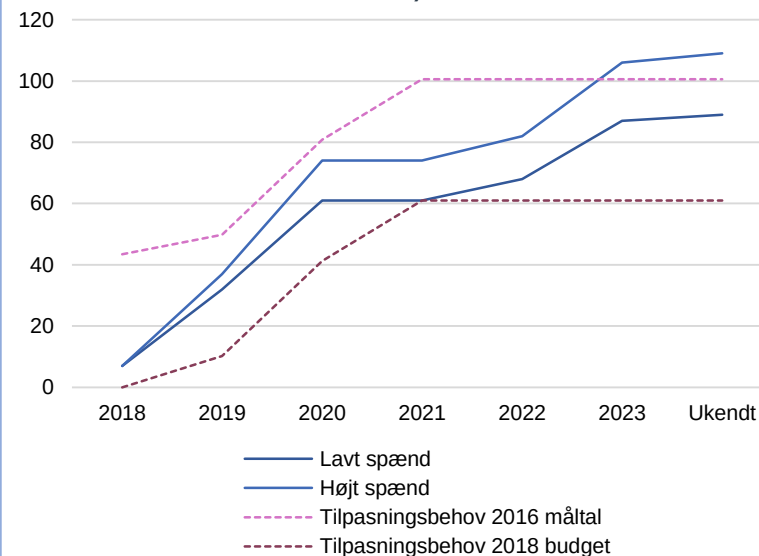
Linje	Ændring	Potentiale (fuldt indfaset)
40E	Nedlæggelse af linjen	8-12 mio. kr.
55E	Nedlæggelse af linjen	10-13 mio. kr.
123	Ophør af regional finansiering	7-8 mio. kr.
320R	Nedlæggelse, inkl. forlængelse af 380R til Frederiksværk	2-3 mio. kr.
Ny 350S	Nedlæggelse af linjen	14-16 mio. kr.
380R	Ophør 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 vurdering af konsekvenser ved gennemførelse af gruppens ændringer

Gruppe 1 illustrerer en ensidig vej til at opnå et reduceret 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 vil miste forbindelsen mellem Helsingør og Hillerød hvis 390R nedlægges.

De angivne reduktionsmuligheder vil indebære markant færre passagerer i den kollektive trafik 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 afkortning/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 13: 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.

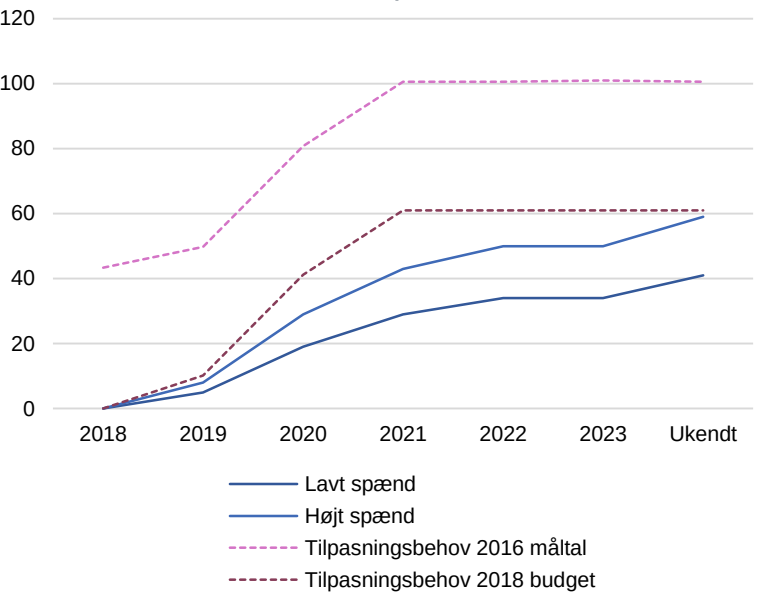
Linje	Ændring	Potentiale (fuldt indfaset)
40E	Frekvensreduktion samt afkortning af linjeføring så linjen fremover betjener strækningen mellem DTU og Høje Tåstrup St. Dermed betjenes strækningen DTU og Skodsborg St. ikke.	5-7 mio. kr.
55E	Afkortes, så linjen fremover betjener strækning mellem Værløse 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 vurdering af konsekvenser ved gennemførelse af gruppens ændringer

Der sigtes i denne sammenhæng mod et reduceret regionalt busnet, der sikrer fortsat dækning på alle eksisterende linjer, men med serviceniveau i form af lavere frekvens. Det forventes at indebære en lavere produktivitet med færre passagerer i en kollektive trafik 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 at passagerer i myldretiden vil skulle efterlades på busstoppestederne.

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 bortfalde. Frekvensreduktioner forventes generelt at indebære et nyt og lavere serviceniveau, idet passagerer, særligt i myldretiderne, vil skulle efterlades på busstoppestederne.

Figur 14: 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.

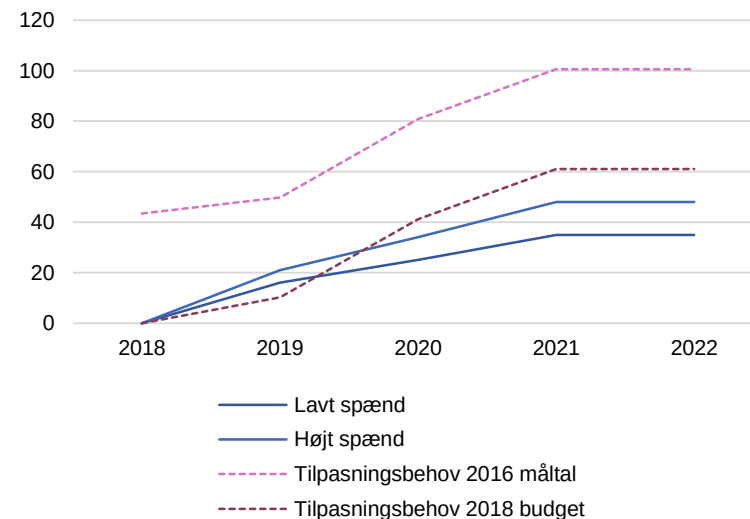
Samlet mulig besparelse: 35 - 48 mio. kr.
Samlet passagertab: op til 2,3 mio. passagerer (6% af det samlede antal passagerer i regionen)
Besparelse pr. tabt passager: 15 - 21kr.

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 vurdering af 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 tiltagene på 15E og 150S reduceres der i en af de korridorer, der har oplevet den kraftigste passagerfremgang siden 2014. Linje 150S har vist sig særlig effektiv, når Kystbanen og S-tog til Hillerød ikke kører optimalt på grund af sporarbejder m.v.

Figur 15: 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.

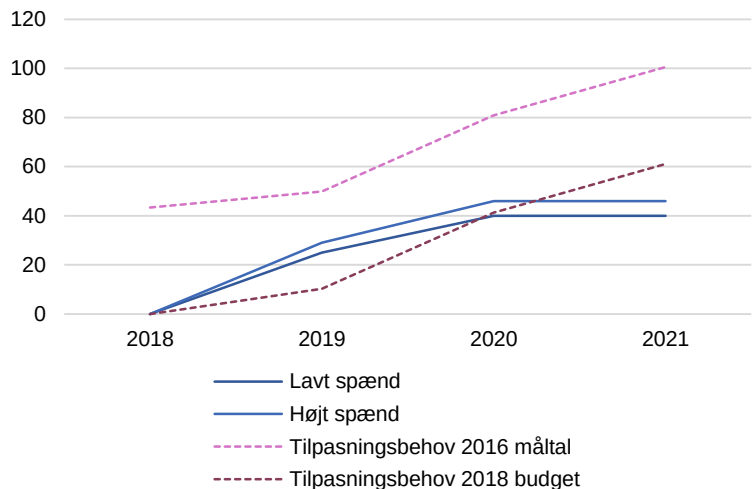
Samlet mulig besparelse: 40-46 mio. kr.
Samlet passagertab: op til 4,8 mio. passagerer (12% af det samlede antal passagerer i regionen)
Besparelse pr. tabt passager: 8-10 kr.

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 vurdering af 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 16: Indfasning, reduktion af driftstilskud (mio. kr. 2018 P/L)

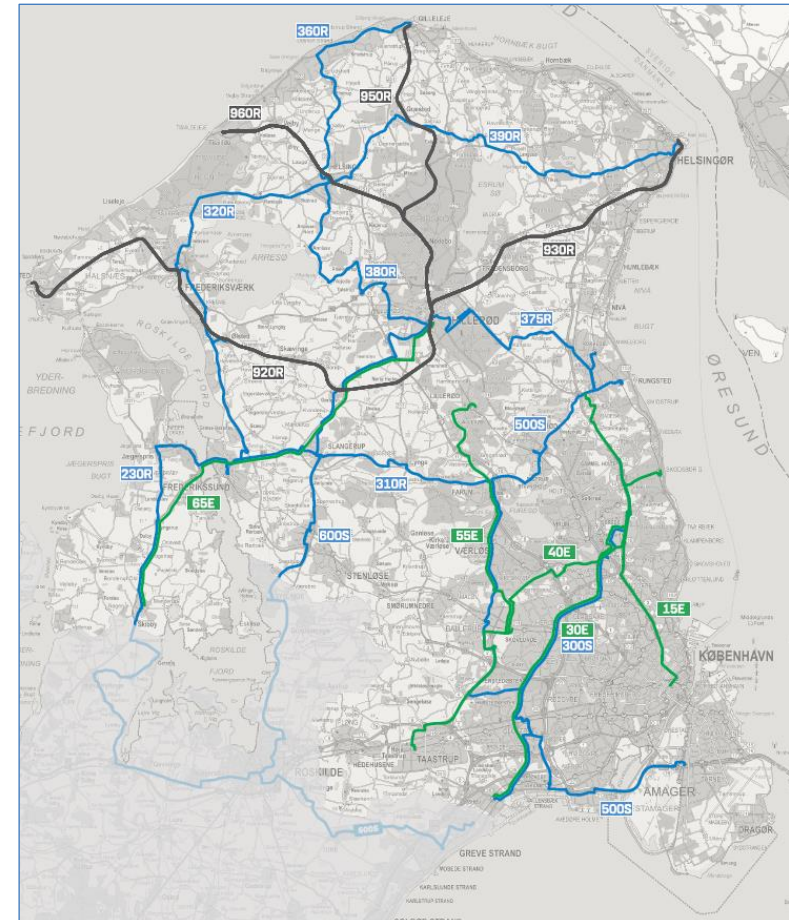


Kort over de 4 grupperinger af forslag (1/2)

Gruppe 1: Mest til flest

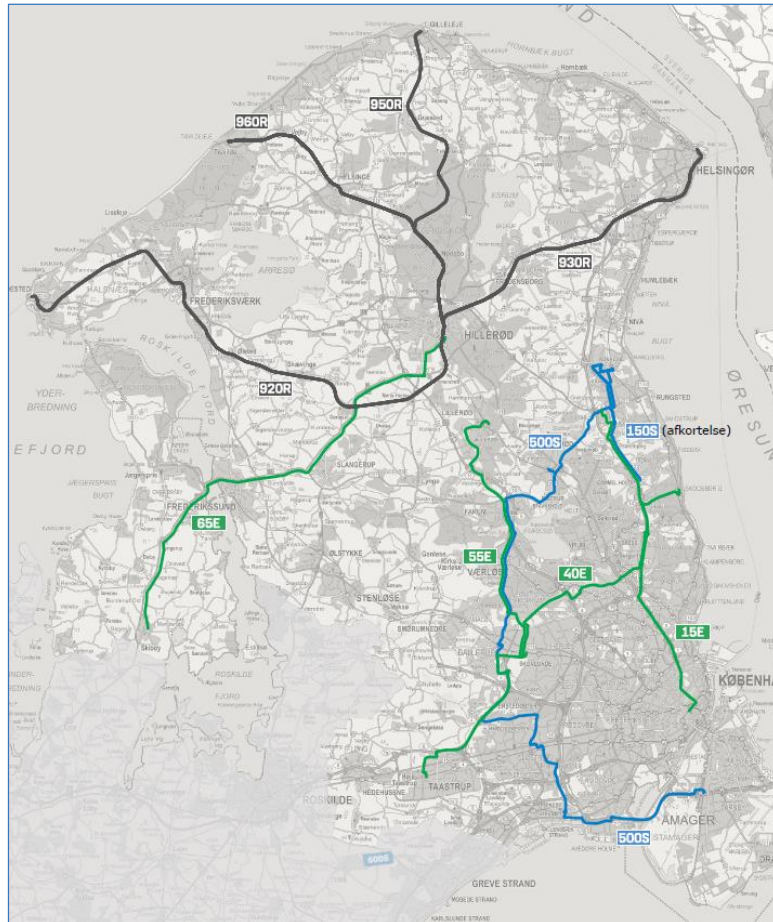


Gruppe 2: Bus og tog til alle

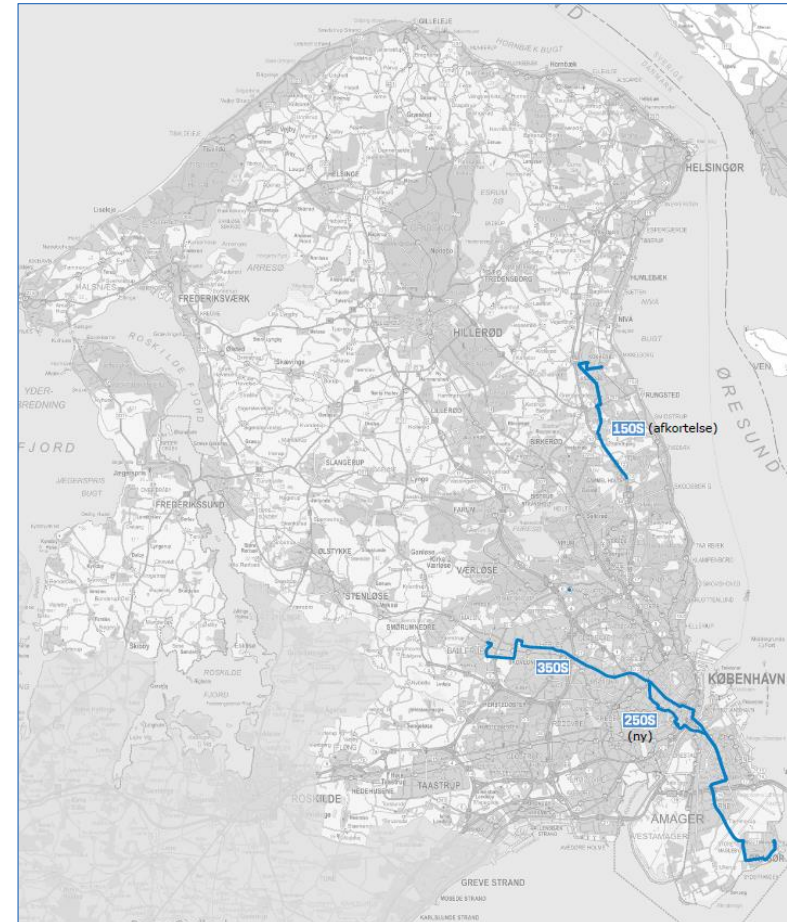


Kort over de 4 grupperinger af forslag (2/2)

Gruppe 3: Lavt passagertab



Gruppe 4: Få med stor effekt





STYRKET GOVERNANCE

KAPITEL 6

Hovedkonklusioner: Styrket governance

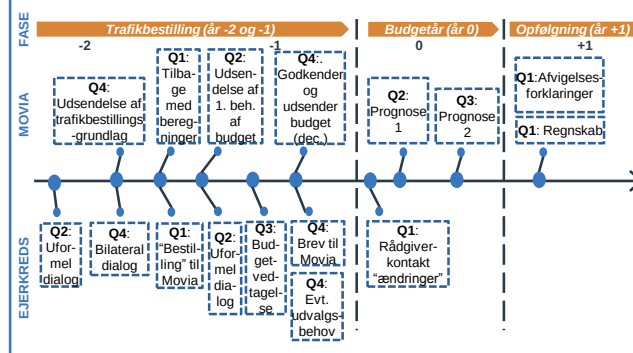
Situationen

- Inden for rammerne af trafikplanen foretager regionen årlige trafikbestillinger. Der er i dag uklarer i placeringen af ansvar for opgaverne, om processen er optimalt indrettet, samt hvordan der sikres tilstrækkelig dokumentation for bestillinger og løbende ændringer
- Det er derfor besluttet at analysere, hvordan governance mellem ejerkredsen og Movia i trafikbestillingsprocessen og budgetplanlægningsfasen kan tilrettelægges på en mere hensigtsmæssig måde.

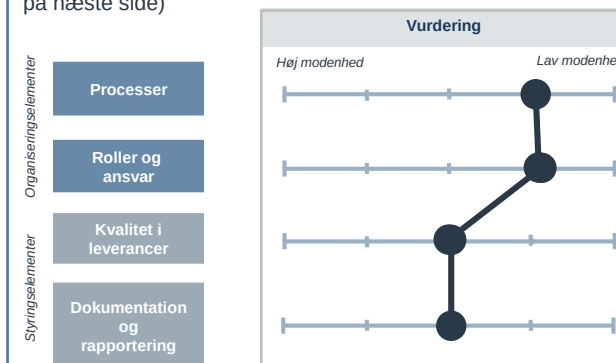
Hovedkonklusioner

- Udarbejdelsen af anbefalinger vedrørende governance søger at balancere et hensyn om ikke at tilføje unødigt administration til parterne med et behov for mere formaliserede leverancer, skabeloner for rapportering og processer. Anbefalingerne vedrører som udgangspunkt også andre ejere end Region Hovedstaden, hvorfor Movias bestyrelse bør involveres så tidligt som muligt i arbejdet med forbedret styring af trafikbestillingen og i budgetåret
- Det vurderes, at de vigtigste styrings- og organiseringsrelaterede mål bør være at tydeliggøre processen for trafikbestilling, herunder formaliserede milepæle, og afklare roller og ansvar mellem funktioner inden for den nye trafikbestillingsproces (med ikrafttrædelse fra bestillingen for 2020)
- Det er imidlertid også disse områder, processer samt roller og ansvar, der vurderes at have det laveste modenhedsniveau i samarbejdsmodellen mellem Movia og ejerkredsen. PA har i den forbindelse leveret et bud på en detaljering af trafikbestillingen med formelle leverancer og tidsfrister for både Movia og ejerkredsen samt et rolle-ansvarsdokument. Find PA's bud på detaljering af processen på side 89 i bilagspakken
- Der leveres i alt ni anbefalinger inden for fire udvalgte emneområder: processer, roller og ansvar, kvalitet i leverancer samt dokumentation og rapportering. Ikke desto mindre er der særligt fokus på processer samt roller og ansvar grundet den lavere modenhedsvurdering relativt til andre emneområder.

Figur 17: Nuværende aktiviteter i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen i trafikbestillingen, budgetåret og opfølgningen



Figur 18: Modenhedsvurdering af udvalgte emneområder i samarbejdsmodellen mellem ejerkredsen og Movia (uddybnet på næste side)



Samarbejdsmodellen mellem Movia og ejerkredsen bør først og fremmest adressere 14 styrings- og organiseringsrelaterede udfordringer

Emneområder	Bedste praksis	Udvalgte observationer*	Vurdering	Anbefalinger**	Kritikalitet i anbefalinger
Processer	Klart aftalegrundlag for rækkefølge og kadence i væsentlige opgaver og leverancer med få til ingen signifikante afvigelser	- 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	Velbeskrevet, tydelig rolle-/ansvarsfordeling med få til ingen afvigelser i praksis og en fælles forståelse blandt centrale aktører	- 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 RACI-princip (PA's bud på rolle- ansvarsmatrix for trafikbestilling i bilagspakken s. 86)	
Kvalitet i leverancer/ KPI'er	Høj kvalitet og rettidighed i leverancer af det rette omfang og format for alle involverede parter	- 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 - Udvikl 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	Aftaler og ændringer er løbende dokumenteret et hensigtsmæssigt sted, hvilket muliggør effektiv rapportering af den rette type af information, i et aftalt format på det rette tidspunkt	- 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	

Organiseringselement

Styringselement

I trafikbestillingsfasen (år -2 til -1)

I udførelsesfasen (år 0)

I opfølgingsfasen (år +1)

Anbefalinger til styrkede processer i opgaveløsningen mellem Movia og ejerkredsen (1/2)

LØSNINGSFORSLAG

Det anbefales, at der arbejdes målrettet blandt centrale aktører på at tydeliggøre processer vedr. væsentlige milepæle i særligt trafikbestillingsfasen, herunder detaljering af leverancer, tidsfrister og ejerskab. Ligeledes bør bestillerne afklare behovet for øget koordinering af ønsker til trafikbestillingen samt deltagelse og forum for denne planlægning.

VURDERET
MODENHED (1-5)

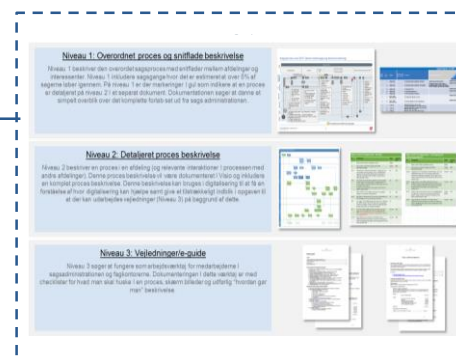


HOVEDOBSERVATIONER

- Der er behov for en tydeligere proces med faste leverancer og frister i perioden mellem udsendelse af trafikbestillingsgrundlag til budget. Dette stiller krav til både Movia og ejerne i særligt perioden frem mod sommerferien
- Der hersker utydelighed omkring processen for budgetudsendelse
- Der efterspørges en øget koordinering af dagsordener til bestilling ejerne imellem samt fælles planlægning. Dette gør sig i særlig grad gældende for de største trafikbestillere. Der er derfor behov for at afklare koordineringsbehovet bestillerne imellem.

ANBEFALINGER

- Det anbefales, at der udvikles detaljerede beskrivelser af særligt trafikbestillingen for væsentlige leverancer i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen (jf. næste slide)
- Det anbefales at afklare behovet for koordinering bestillerne imellem, særligt i forbindelse med trafikbestillingen. Der bør aftales hensigtsmæssig mødestruktur og deltagelse for dette.



VURDERING AF RESSOURCETRÆK

Movia har oplyst, at der allerede som led i bestyrelsens beslutning ultimo juni 2017 om ny proces for trafikbestilling gældende fra 2020 er lagt op til et arbejde med at detaljere aktiviteterne i trafikbestillingsprocessen.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING

- Med udgangspunkt i eksisterende dokumentation afholdes workshops med Movia og et udvalg af ejerne mhp. at tydeliggøre årshjulet mht. milepæle og igangsætte arbejdet med hoved- og delprocesser
- Der aftales mødekadence for arbejdet samt ansvarlige for udarbejdelse af proces tegninger (fx. fra MS Visio) og vejledninger.

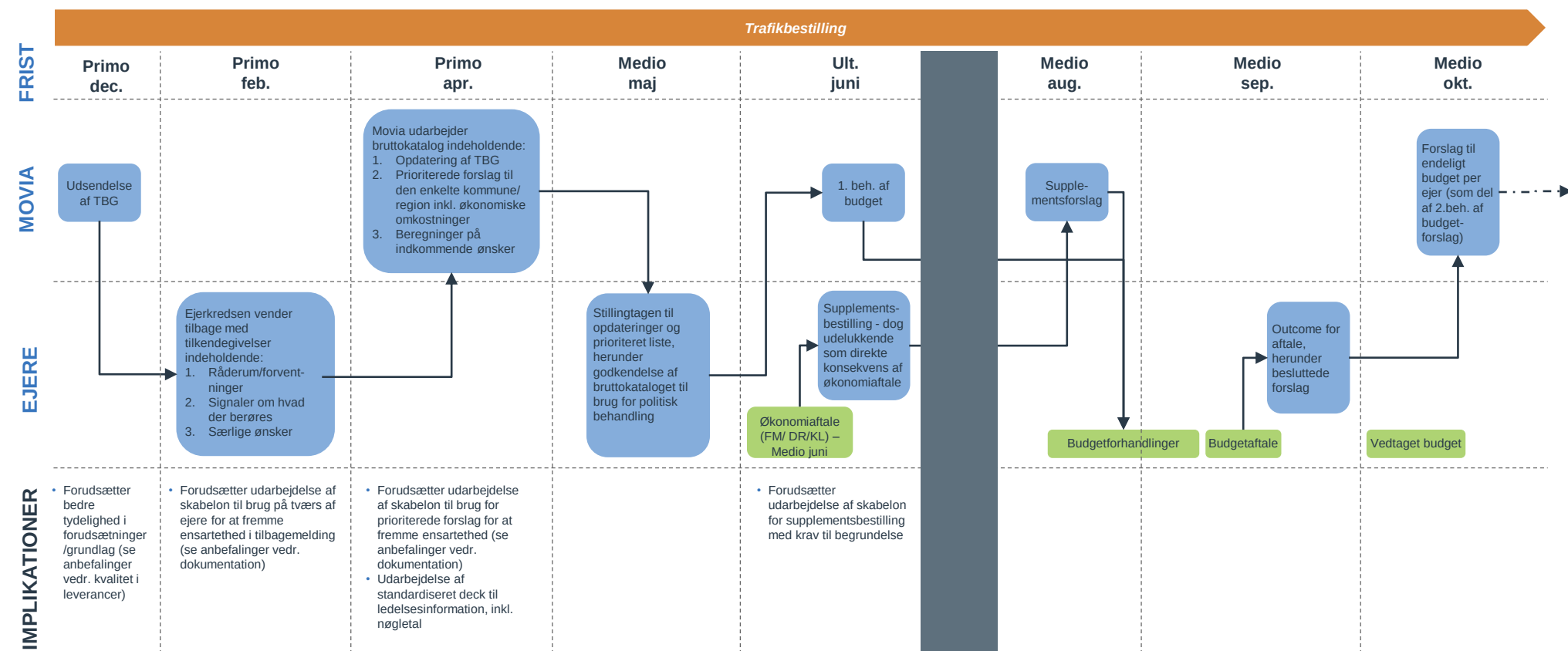
ANTAL UDFORDRINGER INDEN FOR EMNEOMRÅDET



Anbefalinger til styrkede processer i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen (2/2)

LØSNINGSFORSLAG

PA har udarbejdet et forslag til detaljering af trafikbestillingsprocessen med udgangspunkt i den nye proces. Formålet er at levere et bud på tidsfrister, ejerskab og kadence i de væsentligste leverancer for trafikbestillingen. Diagrammet forholder sig udelukkende til leverancer i snitfladen mellem ejerkredsen og Movia og inkluderer derfor ikke "interne" procestrin og forhold.





Anbefalinger til styrket kvalitet i leverancer/KPI'er i opgaveløsningen mellem Movia og ejerkredsen

LØSNINGSFORSLAG

Det vurderes, at mindre revisioner til Movias tilbagemelding, TBG og afvigelsesbrevet kan imødekomme ejernes behov for bedre indsigt i udbud, større vejændringer og afvigelser. Endvidere bør ejerne opstille konkrete mål for Movias beregninger og prognoser baseret på sammenlignelige trafiksselskaber, og Movia bør undersøge muligheden for at styrke prognosemodellen.

VURDERET
MODENHED (1-5)



HOVEDOBSERVATIONER

- Blandt de største trafikbestillere er der behov for at inkludere beskrivelser af nødvendige vejombygninger samt afvigelsesforklaringer i TBG og/eller Movias tilbagemelding med beregninger
- Der er behov for at udvide ejernes indsigt i grundlaget bag afvigelsesbrevet i forbindelse med regnskabet. En trafikfaglig vurdering af afvigelsen for særligt vigtige buslinjer efterspørges
- Det bør så vidt muligt undersøges, om kvaliteten i Movias tilbagemelding med beregninger kan forbedres.

ANBEFALINGER

- Det anbefales, at TBG og tilbagemeldinger suppleres af information om udbud og vejombygninger
- Konkret for afvigelsesbrevet anbefales at implementere et kommenteret Excel-ark med en kolonne, der på linjeniveau beskriver, hvad der har forårsaget afvigelsen, hvis afvigelsen er større end en prædefineret tærskelværdi (se i øvrigt anbefalinger vedr. rapportering)
- Det anbefales, at ejerkredsen overvejer konkrete kvalitetsmål til Movias beregninger og prognoser. Der kan med fordel findes inspiration i sammenlignelige nordiske trafiksselskaber. En komparativ analyse med trafiksselskabet Ruter A/S fra Oslo viser, at Movias præcision i prognosticering af passagermængder og driftstilskud har større udsving (jf. s. 101 og 102 i bilagsmaterialet). Movia kan derfor med fordel undersøge, hvorvidt det er muligt at forbedre præcisionen i prognosticeringsmodellen.

14R	15R	16R	17-E1	17-E1	% ændring (1. aktive år - 17-E1)	Afvigelsesforklaring
		1.305	1.299		0,4	Lorem Ipsum
		30.120	30.035		-0,3	Lorem Ipsum
10.286	10.266	10.509			-100,0	Lorem Ipsum
83	83	98			-18,6	Lorem Ipsum
18	15	19			-15,2	Lorem Ipsum
10.387	10.364	42.051	31.423		74,1	Lorem Ipsum
		58.137	66.275		-30,6	Lorem Ipsum
		55.281	39.241		-5,8	Lorem Ipsum
74.280	72.304	72.456	71.457		2,8	Lorem Ipsum
		109.879	111.616		1,6	Lorem Ipsum
54.148	54.281	52.684	51.218		-5,5	Lorem Ipsum
80.223	82.559	80.968	80.528		2,9	Lorem Ipsum
32.397	32.666	31.815	31.487		0,9	Lorem Ipsum
240.948	241.810	503.062	491.365		-2,3	Lorem Ipsum
		13.402	13.345		-0,4	Lorem Ipsum
		14.422	13.753		-4,6	Lorem Ipsum
22.174	23.449	24.252	23.123		-5,5	Lorem Ipsum
		15.669	11.685		-25,4	Lorem Ipsum
		13.426	13.244		-1,4	Lorem Ipsum
		18.984	18.054		-4,9	Lorem Ipsum
6.458	6.879				-100,0	Lorem Ipsum
38.632	30.328	100.156	92.985		-7,8	Lorem Ipsum
		6.685	530		-92,1	Lorem Ipsum
		401	405		-0,9	Lorem Ipsum

VURDERING AF RESSOURCETRÆK

Det er Movias opfattelse, at der vil være tale om løbende og betydeligt forøget ressourcestræk i Movia og altså ikke kun engangsudgifter, hvis rapportering og forklaringer skal forøges i det omfang, der vil være tale om her.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING

- Ejerkredsen specificerer det ønskede omfang af afvigelsesforklaringer, hvorefter Movia vurderer muligheden for at levere. Movia udarbejder en "dummy version" til diskussion med relevante ejere, der efterspørger informationen
- Der bør på chef-niveau drøftes, hvad der konkret kan gøres for at forbedre præcisionen i Movias prognosemodel.

ANTAL UDFORDRINGER INDEN FOR EMNEOMRÅDET



Anbefalinger til styrket dokumentation og rapportering i opgaveløsningen mellem Movia og ejerkredsen

LØSNINGSFORSLAG

Det anbefales, at der i fællesskab udarbejdes situationsbeskrivelser/principper for centrale rapporteringer med det formål at etablere et forpligtende grundlag for, hvornår ejere bør orienteres af Movia og vice versa. Der skal ligeledes udvikles skabeloner for rapportering på væsentlige leverancer i særligt trafikbestillingen.



HOVEDOBSERVATIONER

- For særligt de største trafikbestillere er der behov for bedre indsigt i grundlaget bag en række leverancer fra Movia. Det omhandler særligt grundlaget for TBG, tilbage-meldingen med beregninger samt prognoser i budgetåret
- Der kunne med fordel etableres mere gennemsigtighed mht. information på Movias hjemmeside (fx. vedrørende relevante forudsætninger, information om vejarbejder mv.)
- Der er på tværs af rapporteringer behov for en afklaring af "bagatelgrænsen".

ANBEFALINGER

- Det anbefales, at der udvikles ensartede skabeloner til både Movia og ejerkredsen til rapportering i forbindelse med væsentlige leverancer i særligt trafikbestillingen.
- Det anbefales, at der udvikles principper for rapportering for hver leverance for at øge transparens og forventnings-afstemme
- Det anbefales, at forudsætninger og information om vejarbejder mv. lægges på Movias hjemmeside, så snart informationen er tilgængelig, hvorefter relevante parter automatisk notificeres.

FORSLAG TIL GENERISKE PRINCIPPER

- Det tilstræbes at levere få, skriftlige rapporter af høj kvalitet
- Rapporterne følger et på forhånd aftalt format
- Rapporterne leveres på tidsfrister dikteret af milepæle og leverancer fra årshjul og hovedprocesser.

FORSLAG TIL KONKRETE PRINCIPPER OG LØSNING

EKSEMPEL: AFVIGELSESBREVET

Afviigelser >5%

Skriftligt krav

Linjeniveau

Linje	Planlagt	Reelt	Afviigelser
1	10.000	10.500	5%
2	20.000	20.000	0%
3	30.000	31.000	3%
4	40.000	42.000	5%
5	50.000	50.000	0%
6	60.000	63.000	5%
7	70.000	70.000	0%
8	80.000	82.000	2.5%
9	90.000	95.000	5.5%
10	100.000	100.000	0%

VURDERING AF RESSOURCETRÆK

Udvikling af rapporteringsark og principper for rapportering er engangsopgaver.
Løbende opdatering af ændringer til ejere og af hjemmeside vil være en løbende vedligeholdelsesopgave for Movia.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING

- En rapporteringsworkshop med hovedaktører kan fungere som kickoff på design af rapporteringsprincipper samt skabeloner
- Det bør være ambitionen, at "standardrapporterne" sendes til alle ejere mhb på at adressere hovedparten af informationsbehovet. Særlige ønsker for de største trafikbestillere må aftales bilateralt med Movia.

ANTAL UDFORDRINGER INDEN FOR EMNEOMRÅDET





FLERÅRIGE TRAFIKBESTILLINGER

KAPITEL 7

Hovedkonklusioner: Flerårige trafikbestillinger

Situationen

- Med den nye finansieringsmodel fra 2016 har Region Hovedstaden fået en større variabel risiko i trafikbudgettet. Endvidere har hyppige omlægninger af linjeføringer og busfrekvens konsekvenser for passagerindtægterne
- Det ønskes derfor afdækket, om trafikbestillinger med en flerårig horisont kan skabe en større sikkerhed for både bus- og baneoperatører og dermed kan øge budgetsikkerheden i regionens finansiering.

Hovedkonklusioner

- Flerårige trafikbestillingsmodeller forudsætter en vis stabilitet og forudsigelighed i trafikefterspørgsel og -udbud. I kraft af forestående passager- og økonomiusikkerheder, bl.a. grundet Cityringen, samt driftsgener i forbindelse med anlæggelse af letbanen langs Ring 3 vurderes det, at tiden ikke er moden til en implementering af flerårige bestillinger. 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
- Der er udarbejdet to mulige modeller for flerårige trafikbestillinger, som respekterer den nuværende konstruktion mellem ejere og trafikkselskab. For begge modeller gælder, at der kræves klare grænseflader mellem regionens og Movias kompetence
- Model A indebærer, at regionen afgiver flerårige bestillinger kombineret med en likviditetsmodel, hvor udsvingene mellem årene først reguleres efter en 4-årig periode. Inden for årene håndteres over/underskud i ordningen i Movias kasse. Endvidere spredes efterreguleringen over 3 år mod 1 år i dag. Økonomisk regulering i Movia kræver regelændringer og opbygning af økonomisk kapacitet hos Movia
- Model B indeholder en flerårig bestillingsmodel svarende til model A men med en ét-årig økonomisk regulering som i dag.

Figur 19: Udvalgte principper for model A (likviditetsmodellen)

ELEMENTER	PRINCIPPER
A conto-beløb	Regionen betaler et a conto-beløb i de 4 år svarende til det fastsatte måltal.
Økonomisk regulering	- Over/underskud mellem årene håndteres af Movias kasse - Efter en 4-årig periode efterreguleres for den samlede 4-årige periode.

Figur 20: Udvalgte principper for model B (regionsmodellen)

ELEMENTER	PRINCIPPER
A conto-beløb	Regionen betaler a conto-beløb ét-årigt svarende til i dag. A conto-beløbet reguleres årligt som led i budgetprocessen.
Økonomisk regulering	Over/underskud mellem årene håndteres af regionens kasse med årlige efterreguleringer præcis som i den nuværende model.

Overvejelser om mulige flerårige modeller samt anbefaling

I model A implementeres en flerårig trafikbestilling ved hjælp af en likviditetsmodel, hvor over-/underskud reguleres på Movias kasse.

I en alternativ model B opereres med flerårige bestillinger, men med en økonomisk regulering af over-/underskud efter samme model som i dag.

Model A og B har to fundamentale afvigelser fra hinanden:

- 1) A conto-beløbet, som regionen betaler, er i model A 4-årigt, svarende til et fastsat måltal. I model B betales a conto ét-årligt og reguleres også årligt som led i budgetprocessen
- 2) Over- eller underskud håndteres i model A i Movias "kasse" og efterreguleres efter den 4-årige periode. I model B reguleres over- eller underskud mellem årene i regionens kasse med årlig efterregulering.

	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 regnskabsafleggelsen 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 regnskabsafleggelsen 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

Opsummeringen af fordele og ulemper for de to modeller tager udgangspunkt i en sammenligning med den eksisterende bestillingsmodel. Fordele og ulemper kan således gå igen for de to modeller, eftersom baseline-scenariet, der "måles op imod", er den nuværende bestillingsmodel.

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.

Vurdering af flerårige modeller (1/2)

PARAMETER	Nuværende model	Model A (Flerårig likviditetsmodel)	Model B (Flerårig regionsmodel)
Budgetsikkerhed	• Omkostningsniveauet er låst fast i året med a conto-betalinger (sikkerhed i selve budgetåret) • Modellen indebærer risiko for stop-go-politik, da udviklingen ikke kan ses flerårigt, men der skal træffes årlige beslutninger • Omvendt er modellens styrke, at der i en situation med stor uforudsigelighed som følge af åbningen af Cityringen og anlæg af letbanen kan der korrigeres løbende, og at regionen er i fuld kontrol over ændringerne • Forudsætter at regionen har stærke kompetencer til at indgå i en detaljeret dialog med Movia om trafikudbuddet.	• Omkostningerne er låst i en 4-årig periode. Ændringer i aktivitetsniveau påvirker ikke det øvrige regionale udviklingsbudget inden for perioden • Efterreguleringerne periodiseres over en flerårig periode, hvilket minimerer udsving mellem årene væsentligt • Såfremt der opspares et tilgodehavende i Movia, er der en negativ renteeffekt som følge af senere udbetaling af efterregulering • Afhænger af, at Movia kan håndtere likviditetseffekten. Indebærer en større økonomisk risiko for trafikalselskabet.	• Bestillinger er låst i en 4-årig periode. Giver Movia mulighed for at foretage en langsigtet planlægning • Årlige reguleringer som i dag • Kan give følelsen af at have deponeret friheden til at handle, men samtidig mærke de årlige økonomiske konsekvenser selv • Bestillinger er låst i en flerårig periode, men regionen skal fortsat håndtere de årlige udsving. Kan føre til frustration over, at kompetencen inden for tolerancegrænsen er uddelegeret.
Effekt på tilskudsbehov	• Movia indgår allerede flerårige operatørkontrakter med en vis fleksibilitet for årlige justeringer. Med mindre der gennemføres radikale trafikbestillings-ændringer, forventes det ikke, at tilskudsbehovet er større ved ét-årige fremfor flerårige bestillinger • Såfremt de årlige bestillinger indebærer større ændringer, vil ulempen være, at bestillingerne kolliderer med grænserne i operatørkontrakterne, hvilket kan føre til dyre køreplantepriser og dermed øge tilskudsbehovet.	• Movia har frihed til at korrigere trafikudbuddet inden for en tolerancetærskel. Det minimerer risikoen for merbetalinger til operatørerne, idet der ikke gennemføres større ændringer i trafikudbuddet inden for perioden • Det at flytte kompetencen til at foretage årlige ændringer i perioden fra regionen til Movia fører ikke i sig selv til reduktioner i tilskudsbehovet, idet operatørkontrakterne allerede i dag har et langsigtet perspektiv.	• Movia har frihed til at korrigere trafikudbuddet inden for en tolerancetærskel. Det minimerer risikoen for merbetalinger til operatørerne, idet der ikke gennemføres større ændringer i trafikudbuddet inden for perioden • Det at flytte kompetencen til at foretage årlige ændringer i perioden fra regionen til Movia fører ikke i sig selv til reduktioner i tilskudsbehovet, idet operatørkontrakterne allerede i dag har et langsigtet perspektiv.

Vurdering af flerårige modeller (2/2)

PARAMETER	Nuværende model	Model A (likviditetsmodel)	Model B (regionsmodel)
Kvalitet	- Erfaringerne viser, at passagernes oplevelse af kvalitet blandt andet hænger sammen med regularitet og genkendelighed. Årlige trafikbestillinger kan indebære en forøget risiko for, at produkterne ændres for ofte og dermed opleves som ikke attraktive for kunderne - Ændringer i teknologi, behov og krav kan indarbejdes løbende.	- Flerårige trafikbestillinger giver mulighed for at holde fast i regularitet og forudsigelighed i trafikubuddet, hvilket, erfaringer peger på, er væsentligt for passagernes oplevelse af produkternes kvalitet - Der vil fortsat være behov for at foretage korrektioner i trafikubuddet blandt andet som følge af anlæg af letbanen og Bynet-2019. At kompetencen inden for tolerancetærsklen flyttes til Movia ændrer ikke på dette forhold.	- Flerårige trafikbestillinger giver mulighed for at holde fast i regularitet og forudsigelighed i trafikubuddet, hvilket erfaringer peger på er væsentligt for passagernes oplevelse af produkternes kvalitet - Der vil fortsat være behov for at foretage korrektioner i trafikubuddet blandt andet som følge af anlæg af letbanen og bynet19. At kompetencen inden for tolerancetærsklen flyttes til Movia ændrer ikke på dette forhold.
Sammenhæng til øvrige aktører (trafikselskaber, øvrige ejere)	- Ændringer og justeringer i trafikubuddet fra øvrige kommuner samt DSB og Metro kan der tages højde for i regionens bestilling, idet der ikke er afvigelser i processen - Regionens busnet er en væsentlig del af det strategiske net. Kortsigtede ændringer i denne del af nettet kan vanskeliggøre samspillet med især kommunernes lokalbusnet.	- Regionens busnet er en væsentlig del af det strategiske net. Et flerårigt perspektiv skaber ro og sikkerhed for de øvrige aktører om regionens udbud af kollektiv trafik. Det giver bedre og mere sikre planlægningsmuligheder - Ulemperne ved den flerårige trafikbestilling er, at regionen fraskriver sig muligheden for at træffe beslutninger om justeringer i trafikubuddet.	- Regionens busnet er en væsentlig del af det strategiske net. Et flerårigt perspektiv skaber ro og sikkerhed for de øvrige aktører om regionens udbud af kollektiv trafik. Det giver bedre og mere sikre planlægningsmuligheder - Ulemperne ved den flerårige trafikbestilling er, at regionen fraskriver sig muligheden for at træffe beslutninger om justeringer i trafikubuddet.
Ændringsstyring – og muligheder	- Modellen indebærer, at regionen har mulighed for årligt på et relativt detaljeret niveau at tilrettelægge trafikubuddet. Dette kan være fordelagtigt, hvor der forventes store ændringer i rejsemønstre som følge af idriftsættelsen af store anlæg - Omvendt indebærer det risikoen for, at der træffes beslutninger med vidtrækkende konsekvenser for den kollektive trafik uden den tilstrækkelige faglige dybde.	- Movia får frihedsgrader til at foretage mindre justeringer og ændringer uden at skulle konsultere regionen og kan frit veksle mellem forskellige interventionsformer - Regionen er fortsat involveret ved større ændringer, herunder oprettelse og nedlæggelse af linjer - Borgernes krav og behov til justeringer i trafikubuddet vil vanskeligt kunne tilgodeses undervejs, hvis det kolliderer med den økonomiske ramme og overordnede prioritering, der er lagt for hele perioden.	- Movia får frihedsgrader til at foretage mindre justeringer og ændringer uden at skulle konsultere regionen og kan frit veksle mellem forskellige interventionsformer - Regionen er fortsat involveret ved større ændringer, herunder oprettelse og nedlæggelse af linjer - Borgernes krav og behov til justeringer i trafikubuddet vil vanskeligt kunne tilgodeses undervejs, hvis det kolliderer med den økonomiske ramme og overordnede prioritering, der er lagt for hele perioden.



BILAG

Budgetanalyse af udgifter til Movia

Fase 2 & 3

16. november 2017



ANALYSE AF BUDGETUDVIKLING

Bilag

Region Hovedstadens budget for 2018-2021

Med omlægningen af finansieringsmodellen i 2016 har Region Hovedstaden en væsentligt større risikoprofil, idet det relativt volatile busområde nu udgør knap halvdelen af Region Hovedstadens tilskudsbehov til Movia.

Driftstilskuddet til busområdet er derfor særlig relevant at vurdere i forhold til balance i Region Hovedstadens budget til kollektiv trafik.

Der er imidlertid betydelige usikkerheder forbundet med at estimere tilskudsbehovet i netop de kommende år.

Idriftsættelsen af Cityringen forventes at have betydelige konsekvenser for både passagerantal og delingen af passagerindtægter med Metroselskabet.

Hertil kommer driftsgenerne for busserne i området nær Ring 3 som følge af anlægget af letbanen, der forventes igangsat i løbet af 2018.

Region Hovedstadens budget 2018-21

	2017	2018	2019	2020	2021
Busdrift (Movia)	230,2	238,4	242,4	245,6	243,6
Lokalbaner inkl. leasing (Movia)	117,6	121,6	118,5	118,4	117,1
Fællesudgifter (Movia)	166,5	163,5	152,4	143,8	144,7
Investeringer i lokalbanen	15,0	15,3	15,3	13,2	0,0
Driftsudgifter under anlæg af letbane i Ring 3	0,0	2,0	8,3	8,3	8,3
Ny station - Favrholm (trinbræt)	0,0	0,0	0,0	2,0	17,3
Sti- og brofindelse - Favrholm station	0,0	0,0	4,8	4,8	0,0
Pensionsudgifter til tidligere tj. Ansatte	13,4	13,2	13,1	12,6	11,9
Letbane (Anlæg)	0,0	0,0	0,0	37,1	62,7
Letbane (Drift)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilbagebetaling vedr. 2015	-22,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilbagebetaling vedr. 2016	0,0	-9,4	0,0	0,0	0,0
I alt	520,1	544,6	554,8	585,5	605,6
Måltal (500 mio. kr. i 2016 P/L)	506,3	515,7	515,7	515,7	515,7
Omprioriteringsbidrag B2017 og økonomiaftale 2018	-5,1	-10,7	-10,7	-10,7	-10,7
Justeret måltal (inkl. P/L og omprioriteringsbidrag)	501,2	505,0	505,0	505,0	505,0
Tilførsel af midler i budgetaftale 2017	18,8	19,1	19,1	19,1	19,1
Tilførsel af midler i budgetaftale 2018		20,5	20,5	20,5	20,5
Måltal inkl. omprioriteringsbidrag og midler budgetaftale 2017	520,1	544,6	544,6	544,6	544,6
Samlet tilpasningsbehov	0,0	0,0	10,2	41,2	61,0
Investeringstilskud fra staten	-42,5	-43,3	-43,3	-86,6	
Nettodriftsudgifter	477,5	501,3	501,3	501,3	501,3

Kilde: Region Hovedstaden

Movias budget og overslag på busområdet

Prognosen på linjeniveau giver mulighed for at vurdere de underliggende ændringer, der slår igennem i den samlede prognose.

Eksempelvis kan effekterne af Cityringen ses for en række linjer. En linje som 150S forventes at få en pæn passagertilvækst, men da passagerindtægterne i højere grad skal deles med Metroselskabet som følge af aftalen om indtægtsdeling, øges tilskudsbehovet.

		2019 (BO1)				2020 (BO2)				2021 (BO3)			
		Antal	Kr. pr.			Antal	Kr. pr.			Antal	Kr. pr.		
		Antal timerpassagerer	passagerer	Resultat		Antal timer	Antal passagerer	passagerer	Resultat	Antal timer	Antal passagerer	passagerer	Resultat
	LINJER TOTAL	693.792	34.933.265		281.023.138	673.797	32.513.620		282.361.434	673.797	32.659.011		280.299.225
E	15E	11.849	737.804	-11,4	6.162.434	11.849	789.318	-10,1	6.573.792	11.849	793.107	-10,1	6.506.637
E	30E	22.264	1.003.997	-10,0	10.479.922	22.264	1.008.113	-8,9	11.563.762	22.264	1.012.247	-8,9	11.519.017
E	40E	25.685	843.571	-11,2	16.441.458	25.685	847.030	-9,9	17.489.044	25.685	850.503	-9,9	17.460.677
E	55E	19.047	460.074	-9,4	14.226.536	19.047	461.961	-8,7	14.494.006	19.047	463.855	-8,7	14.498.641
E	65E	4.258	83.743	-21,0	2.474.134	4.258	84.086	-23,7	2.274.787	4.258	84.431	-23,7	2.262.873
N	90N	403	4.998	-19,9	177.667	403	5.019	-19,9	178.218	403	5.039	-19,9	178.147
N	94N	1.730	41.129	-16,3	755.872	1.730	41.327	-16,2	750.362	1.730	41.525	-16,2	746.775
S	150S	64.457	4.633.849	-10,1	22.980.622	64.457	4.992.310	-8,8	26.103.093	64.457	5.016.273	-8,8	25.734.010
S	200S	38.304	2.968.932	-7,8	11.151.896	39.066	3.217.602	-7,6	7.415.444	39.066	3.233.046	-7,6	7.216.348
S	250S	51.222	2.582.447	-9,4	21.218.548	68.131	3.227.657	-10,2	25.972.362	68.131	3.243.149	-10,2	25.750.126
S	300S	71.035	4.505.064	-9,3	16.954.746	71.035	4.523.534	-9,3	17.113.320	71.035	4.542.081	-9,3	16.808.156
R	310R	13.609	384.344	-12,2	6.014.815	13.609	385.920	-12,2	6.036.739	13.609	387.502	-12,2	6.018.543
R	320R	22.914	676.191	-12,0	10.521.225	22.914	678.964	-12,0	10.558.719	22.914	681.747	-12,0	10.525.320
S	350S	82.914	5.381.420	-8,9	26.909.046	43.308	1.583.663	-9,7	16.665.446	43.308	1.591.265	-9,7	16.592.643
R	360R	351	0	0,0	220.274	351	0	0,0	220.383	351	0	0,0	221.258
R	375R	11.240	328.630	-12,0	5.774.706	11.240	329.977	-12,0	5.793.038	11.240	331.330	-12,0	5.776.944
R	380R	13.165	500.419	-10,4	5.698.723	13.165	502.470	-10,3	5.721.570	13.165	504.530	-10,3	5.696.167
R	390R	17.888	519.083	-11,5	8.741.418	17.888	521.212	-11,5	8.769.793	17.888	523.349	-11,5	8.747.983
S	500S	81.510	3.305.475	-11,1	39.987.030	83.449	3.318.152	-10,5	43.134.892	83.449	3.334.079	-10,5	42.930.582
80% andel af buslinjer der kører i flere regioner													
N	91N	428	5.219	-20,3	251.589	428	5.240	-20,2	252.262	428	5.262	-20,2	252.309
N	93N	3.244	66.338	-17,4	1.039.216	3.244	66.656	-17,4	1.043.557	3.244	66.976	-17,4	1.037.608
N	97N	2.154	31.505	-21,1	957.930	2.154	31.656	-21,0	970.581	2.154	31.808	-21,0	968.508
N	98N	250	4.192	-17,5	111.636	250	4.209	-17,4	112.060	250	4.226	-17,4	111.955
G	120	1.293	33.919	-30,5	1.990.994	1.293	34.058	-30,4	1.999.366	1.293	34.198	-30,4	1.997.569
G	123	29.884	1.562.870	-9,3	10.275.897	29.884	1.567.939	-8,6	11.436.707	29.884	1.574.367	-8,6	11.357.780
R	230R	13.074	429.011	-15,9	5.135.004	13.074	430.770	-15,9	5.163.943	13.074	432.537	-15,9	5.121.610
S	400S	50.944	2.489.705	-11,0	15.581.362	50.944	2.499.913	-11,0	15.682.421	50.944	2.510.162	-11,0	15.487.577
S	600S	31.341	1.118.881	-14,0	15.705.011	31.341	1.123.468	-14,0	15.776.726	31.341	1.128.074	-14,0	15.689.919
G	400	7.246	229.878	-11,8	2.862.900	7.246	230.821	-11,7	2.874.293	7.246	231.767	-11,7	2.860.902
G	555	76	491	-82,7	193.565	76	491	-82,9	193.761	76	490	-82,9	195.364
G	666	13	87	-67,9	26.961	13	87	-68,1	26.990	13	87	-68,2	27.280

De væsentligste bevægelser på linjeniveau

Med omlægningen af finansieringsmodellen i 2016 har Region Hovedstaden en væsentligt større risikoprofil, idet det relativt volatile busområde nu udgør knap halvdelen af Region Hovedstadens tilskudsbehov til Movia.

Ser man på prognoserne frem mod 2021, forventes markante udsving i tilskudsbehovet på en række af Region Hovedstadens linjer.

Det skyldes især idriftsættelsen af Cityringen i København, der har en række afledte konsekvenser for busefter-spørgslen samt deling af indtægter med Metroselskabet.

De fire linjer, som i dag har det højeste tilskudsbehov, har alle en negativ udvikling i tilskudsbehov frem mod 2021 på trods af passagervækst. Det skyldes især, at Movia skal dele passagerindtægter med Metroselskabet.

		Væsentlige ændringer				
		Antal timer	Antal passagerer	Kr. pr. passager	Tilskudsbehov	Tilskudsbehov i 21
H	500S	4,15%	1,28%	-8,78%	14,70%	38.728.092
H	150S	0,00%	14,69%	-21,49%	27,78%	22.487.972
H	250S	74,05%	52,81%	20,09%	40,58%	22.319.051
H	40E	0,00%	1,24%	-18,14%	12,18%	17.460.677
H	350S	-61,06%	-80,26%	11,89%	-45,15%	14.411.653
H + S	600S	0,00%	1,24%	0,68%	0,01%	14.111.606
H	55E	0,00%	1,24%	-9,65%	3,51%	13.539.424
H	300S	0,00%	1,24%	0,50%	-0,82%	13.230.841
H + S	400S	0,00%	1,24%	0,52%	-0,49%	12.922.029
H	30E	0,00%	1,24%	-17,78%	20,91%	11.519.017
H + S	123	0,00%	1,09%	-13,02%	23,72%	9.852.818
H	320R	0,00%	1,24%	0,84%	0,20%	9.371.368
H	390R	0,00%	1,24%	0,89%	0,23%	7.847.125
H	15E	0,00%	13,25%	-18,38%	11,74%	6.506.637
H	310R	0,00%	1,24%	0,87%	0,24%	5.333.183
H	200S	3,46%	15,93%	-3,90%	-47,12%	5.248.985
H	375R	0,00%	1,24%	0,85%	0,18%	5.210.875
H	380R	0,00%	1,24%	0,76%	0,11%	5.033.170
H + S	230R	0,00%	1,24%	0,61%	-0,15%	4.463.209
H + S	400	0,00%	1,24%	0,75%	0,11%	2.495.982
H	65E	0,00%	1,24%	25,90%	-14,83%	2.048.422
H + S	120	0,00%	1,24%	1,08%	0,31%	1.932.477
H + S	93N	0,00%	1,45%	0,78%	-0,01%	874.263
H + S	97N	0,00%	1,45%	0,99%	2,08%	860.050
H	94N	0,00%	1,45%	0,76%	-2,23%	659.648
H + S	91N	0,00%	1,24%	1,34%	0,43%	230.747
H	360 Regional	0,00%	-100,00%	-100,00%	74,90%	193.565
H + S	555	0,00%	-0,24%	3,21%	0,95%	191.541
H	90N	0,00%	1,24%	1,21%	0,48%	157.857
H + S	98N	0,00%	1,24%	1,13%	0,48%	99.377
H + S	666	0,00%	-0,24%	3,88%	1,20%	26.600



= linjer med tilskudsbehov der øges med mere end 10% i perioden 2018-2021



= linjer med tilskudsbehov der reduceres med mere end 10% i perioden 2018-2021

Ændret indtægtsdeling som følge af Bynet 19 (1/2)

I forbindelse med idriftsættelsen af den nye Metrocityring vil en del af passagerne i en række af de regionale buslinjer indgå i flere kombinationsrejser med både bus og metro. Det gælder især de buslinjer som krydser den nye metrolinje.

Forventningen i Movias modelberegninger er, at der vil være relativt flere passagerer som fremover vil kombinere bus/metro på bekostning af bus/DSB. Idet kombirejser med bus/metro giver en lavere indtægt end kombirejser bus/DSB, så giver det et indtægtstab pr. rejse. Herudover vil de flere passagerer i metroen pga. dobbelt-faktormodellen i sig selv reducere indtægterne hos Movia. Movias beregninger er baseret på modelresultater og er som følge af den strukturændring Citytingen indebærer behæftet med væsentligt større usikkerhed end normalt.

Deling af passagerindtægter mellem trafikselskaberne i Hovedstadsområdet

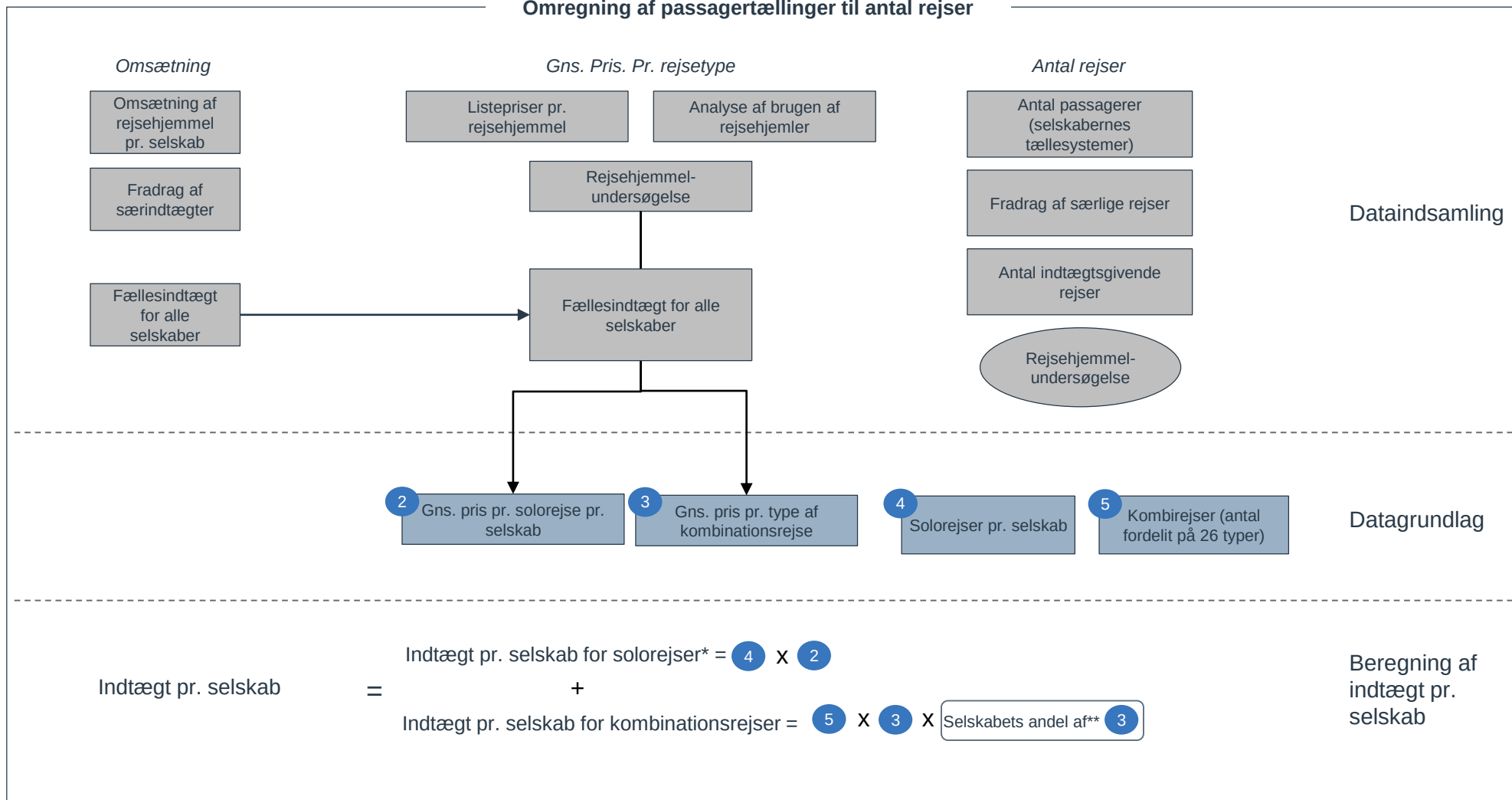
Da kundernes køb af rejsehjemmel i Hovedstadsområdet kan anvendes på tværs af trafikselskaber (Movia, DSB, Metro), og på tværs af transporttyper (bus, lokalbaner, tog mv.), så er der udstedt en bekendtgørelse fra Transportministeriet i 2006, der beskriver hvordan passagerindtægterne skal fordeles mellem trafikselskaberne i Hovedstadsområdet. Som det fremgår af figuren nedenfor er der tale om en relativ teknisk beregning, der bygger dels på objektive data (omsætning, listepriiser), og dels på undersøgelser af passagerens rejsevaner. Bekendtgørelsen foreskriver, at indtægter fra rejser foretaget alene med et transportmiddel (solorejseindtægter) fordeles til de respektive selskaber på grundlag af den gennemsnitlige indtægt pr. solorejse. Indtægterne fra rejser foretaget med mere end ét transportmiddel (kombirejseindtægter) fordeles mellem selskaberne forholdsmæssigt i forhold til hvert enkelt selskabs gennemsnitlige indtægt pr. solorejse.

Under anvendelse af model, opereres der samtidig med en såkaldt dobbeltfaktormodel, der (i) kunstigt forhøjer metroens solorejsepris med en faktor på 1,49 ved beregning af solorejseindtægter, (ii) øger metroens andel af indtægterne på kombinerede rejser ved at øge metroens solorejsepris med en faktor på 1,49 og (iii) øger Movias andel af indtægterne på kombinerede rejser med tog (men ikke metro) ved at øge Movias solorejsepris med en faktor på 1,47.

Ifølge Transportministeriet blev faktorerne som beskrevet ovenfor fastsat af konsulentfirmaet Niras ud fra, at Metroselskabet skulle opnå den ønskede indtægt i 2007 (8,16 kr. i 2004 PL), og at Movias indtægt pr. påstiger ikke blev berørt i 2007 jf. principaftalen af 2. december 2005 med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune samt aftale af 2. februar 2006 med Cityringforligskredsen.

Ændret indtægtsdeling som følge af Bynet 19 (2/2)

Omregning af passagertællinger til antal rejser



Forklaringer på væsentlige bevægelser i perioden

Linje	Ruteføring	Væsentlige effekter i perioden 2018-21	Movias forklaring af effekt
500S	Kokkedal St. – Ørestad St.	- Tilskudsbehovet for 500S stiger med 14,7% i perioden. I lyset af, at linjen har det markant højeste tilskudsbehov med 38,7 mio. kr. årligt, så er der tale om betydelig udgiftsvækst. - Væksten i tilskudsbehov er dels drevet af et højere antal køreplantimer, samt at indtægterne fra passagerne forventes at falde i perioden. At indtægterne falder på trods af en passager tilvækst 1,28% skyldes, at indtægten pr. passager forventes at falde med knap 9% i perioden.	Indtægtsfaldet pr. passager skyldes en ændret indtægtsdeling som følge af implementering af Metrocityringen jf. den generelle forklaring på slide 7
150S	Kokkedal St. – Nørreport St.	Tilskudsbehovet for 150S forventes at stige med knap 28% frem mod 2021. Dette sker på trods af en kraftig vækst i antallet af passagerer på knap 15%. Årsagen er et substantielt fald i indtægt pr. passager på over 20%.	Linjen forventes at få en markant passagerstigning i forbindelse med åbning af Cityringen, da der med linjen opnås god forbindelse ved Vibenshus Runddel. Det betyder omvendt, at en væsentligt større andel af passagererne vil skifte mellem bus og metro, hvormed en større andel af indtægterne skal deles med Metroselskabet. Derfor øges tilskudsbehovet på trods af øget passagertal.
Ny 250S	Buddinge St. – Bella Center Omlægges til Bagsværd St. – Dragør St.	- Linje 250S ændres markant i forbindelse med metrocityringen. Der er derfor reelt tale om en helt ny linje. - Tilskudsbehovet for 250S øges med over 40% frem mod 2021. Det skyldes især, at antallet af køreplantimer øges med 74% og der forventes en vækst i antallet af passager med knap 53%., samt en øget indtægt pr. passager på 20%.	Linje 250S overtager efter planen en del af den nuværende linje 350S strækning i forbindelse med åbning af Cityringen i sommeren 2019. Derfor overflyttes både passagerer og køreplantimer til linje 250S. Linjen får forbindelse til Cityringen, og en andel af passagererne forventes derfor at kombinere bus og metro på deres rejse. Dermed forventes en større andel af indtægterne at skulle deles med Metroselskabet.

Forklaringer på væsentlige bevægelser i perioden

Linje	Ruteføring	Væsentlige effekter i perioden 2018-21	Movias forklaring af effekt
40E	Høje Taastrup St – Skodsborg St.	- Linje 40Es tilskudsbehov øges godt 12% i perioden. - Der er tale om et helt uændret antal køreplantimer og kun en marginal ændring af antallet af passagerer (drevet af den generelle demografiske udvikling i regionen). - Det er et fald i indtægten pr. passager på 18%, der er årsag til det øgede tilskudsbehov	Indtægtsfaldet pr. passager skyldes en ændret indtægtsdeling som følge af implementering af Metrocityringen jf. den generelle forklaring på slide 7
350S	Ballerup St. – Dragør St.	350S' tilskudsbehov forventes at falde ca. 45% i perioden. Det markante fald er drevet af et kraftigt fald i antallet af køreplantimer samtidig med, at indtægten pr. passager stiger med godt 11%. De to effekter tilsammen opvejer faldet i antal passagerer på 80%.	Linjen er efter åbning af Cityringen i sommeren 2019 planlagt til kun at betjene strækningen mellem Nørreport og Ballerup. Øvrige dele af linjen overflyttes til linje 250S jf. ovenfor.
30E	DTU – Ishøj St.	- Tilskudsbehovet på linje 30E skønnes at stige med knap 21%. - Væksten i tilskudsbehov er drevet af et fald i passagerindtægterne på knap 18%.	Indtægtsfaldet pr. passager skyldes en ændret indtægtsdeling som følge af implementering af Metrocityringen jf. den generelle forklaring på slide 7

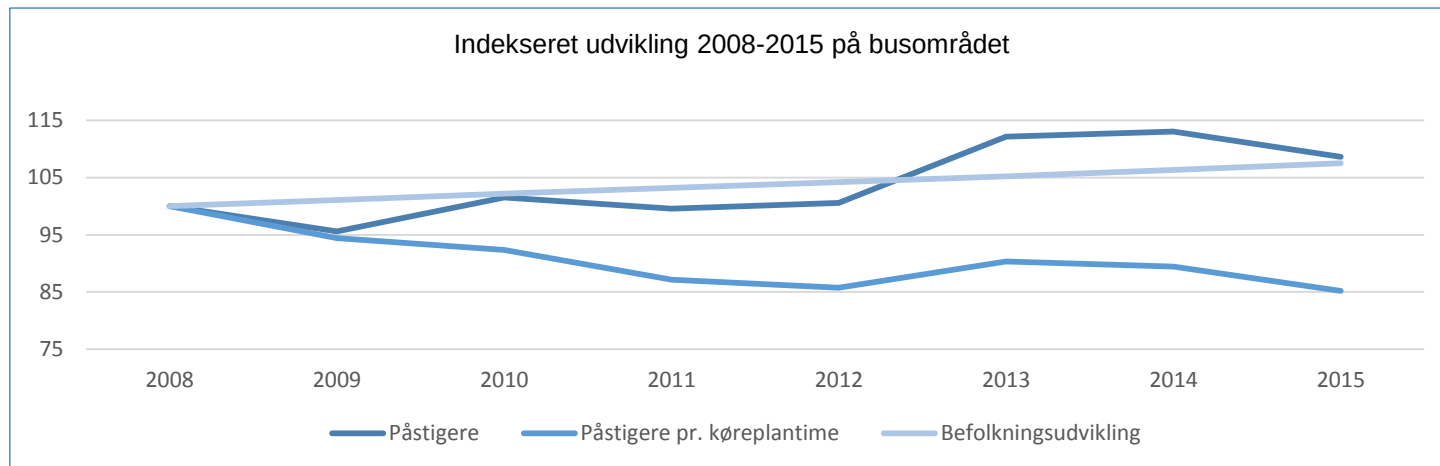
Forklaringer på væsentlige bevægelser i perioden

Linje	Ruteføring	Væsentlige effekter i perioden 2018-21	Movias forklaring af effekt
123	Roskilde St. – Glostrup St.	- Linje 123 langs Roskildevej forventes at få et øget tilskudsbehov på knap 24% i perioden 2018-21. - Væksten er drevet af et fald i indtægter pr. passager på 13%	Indtægtsfaldet pr. passager skyldes en ændret indtægtsdeling som følge af implementering af Metrocityringen jf. den generelle forklaring på slide 7
15 E	Forskerparken – Nørreport St.	15E forventes at stige med knap 12% i tilskudsbehov frem mod 2021. - Der forventes en passagerfremgang på godt 13%, men som følge af indtægtsdeling med Metroselskabet efter idriftsættelsen af Metrocityringen forventes indtægten pr. passager at falde med over 18%, hvilket samlet set resulterer i et øget tilskudsbehov.	Linjen forventes at få en markant passagerstigning i forbindelse med åbning af Cityringen, da der med linjen opnås god forbindelse ved Vibenshus Runddel. Det betyder omvendt, at en væsentligt større andel af passagererne vil skifte mellem bus og metro, hvormed en større andel af indtægterne skal deles med Metroselskabet. Derfor øges tilskudsbehovet på trods af øget passagertal.
200S	Buddinge St. – Avedøre Holme	Der forventes en markant fremgang i antal passager på næsten 16%. Denne vækst fører til et fald i driftstilskuddet på linjen på hele 47%, da alle andre parametre forventes uændret.	Der er sket en fejl i passagerfordelingen for linjen, så regionen fik alle passagerindtægterne. De skal deles med Gladsaxe Kommune, der finansierer dele af linjen
65E	Skibby – Hillerød St.	Som følge af væsentligt øgede passagerindtægter forventes der en reduktion i linje 65Es tilskudsbehov på knap 15 %. De øgede passagerindtægter er drevet af en vækst i indtægten pr. passager på 25%.	Indtægtsberegningerne for linjen er baseret på trafikmodelforudsætninger. I trafikbestillingsgrundlaget for 2019 medfører en indtægt per passager på 17 kr., hvilket svarer nogenlunde til niveauet i budget 2018.

Overvejelser om scenarier - Passagerudvikling

Movias prognosemodel bygger på den generelle antagelse, at befolkningsvækst også genererer flere passagerer i den kollektive trafik, herunder i busserne.

Den antagelse bekræftes, hvis man ser på udviklingen fra 2008-2015 på busområdet, hvor der parallelt med en stigende vækst i befolkningsgrundlaget har været en stigning i antal passagerer. Spørgsmålet er imidlertid, om denne udvikling havde fundet sted, hvis udbuddet (oprettelse af nye linjer, flere køreplantimer) ikke var blevet øget kraftigt i samme periode.



- Der er gennemført en analyse af sammenhængen mellem antal passagerer og befolkningsudviklingen i perioden 2008-15. Idet der sker et databrud fra 2016 som følge af en ændring af finansieringsmodellen, er denne periode anvendt. Antallet af passagerer eksisterer ikke afgrænset for Region Hovedstaden. Her er anvendt det samlede antal passager x Region Hovedstadens finansieringsandel af linjen
- Som det fremgår, har der været en jævnt stigende demografisk udvikling i Region Hovedstaden i perioden. Den gennemsnitlige årlige befolkningstilvækst har været 1% fra 2008-2015. Udviklingen i antal passagerer har i perioden 2008-12 ligget lavere end befolkningsvæksten. Fra 2013 og frem har antallet af passager vokset hurtigere end befolkningen. Samlet for hele perioden har der imidlertid været en nogenlunde parallel vækst. Den årlige vækst i antal passagerer har gennemsnitligt været 1,19%
- Danmarks Statistik skønner den gennemsnitlige årlige demografiske vækst i perioden 2018-21 til at være 0,7%, altså lidt lavere end de seneste 10 år, men dog fortsat en vækst der kan tale for en fortsat stigning i antallet af passagerer. Movia har i deres passagerprognoser indlagt en årlig passagervækst på 0,4% drevet af den demografiske udvikling
- Inddrages imidlertid – hvad der må anses som væsentligt – væksten i forhold til busudbuddet målt pr. køreplantime, er der en negativ sammenhæng. Ser man på perioden fra 2008 til og med 2016 (dvs. inddrager det første år med de nye linjer), så har der været et gennemsnitligt årlig fald i passagerer pr. køreplantime på 1,15%.
- Det vurderes derfor, at scenarierne både bør indeholde modeller med en større passagertilvækst, end Movia forudsætter, og modeller med en noget mere reduceret passagertilvækst end de 0,4%.

Overvejelser om scenarier – Pris- og lønregulering

I en analyse udført af PA Consulting Group i foråret 2017 blev der udarbejdet en række følsomhedsberegninger, der skulle vise følsomheden over for blandt andet udsving i prisindeks, som operatørerne kan regulere priserne med over for Movia.

Følsomhedsberegningerne viste, at ændringer i rente og dieselpriiser har en relativ stor effekt på tilskudsbehovet.

Imidlertid er disse faktorer historisk blevet mere end opvejet i den årlige P/L-regulering af det regionale udviklingsområde.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017*
Vækst P/L regional udvikling	2,3%	3,5%	2,5%	2,4%	0,8%	0,9%	0,5%	1,1%	2,6%
Vækst i prisindeks – Movia	-1,6%	2,1%	3,9%	1,8%	0,6%	0,0%	-1,3%	-0,6%	2,0%
Forskel – procentpoint	3,9%	1,4%	-1,4%	0,6%	0,2%	0,9%	1,8%	1,7%	0,6%

Følsomhedsberegning af rente og dieselpriiser

Rente*

ÆNDRING

EFFEKT PÅ REGION HOVEDSTADEN TILSKUD

+1% → +10,6m

-1% → -10,6m

Dieselpriis (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.

Tabellen ovenfor viser udviklingen i både Movias prisindeks og P/L for det regionale udviklingsområde siden 2008. Som det fremgår har P/L for det regionale udviklingsområde alle år med undtagelse af 2011 været højere end reguleringen af Movias prisindeks. Region Hovedstaden har derfor isoleret set vundet på pris og lønudviklingen i perioden. Forklaringerne på forskellene kan skyldes tidsmæssige forskydninger mellem årene, forskelle i vægte i de underliggende indeks mellem løn, diesel, rente mv.

Man kan imidlertid ikke direkte slutte fra tabellen, at Region Hovedstadens udviklingsbudget er blevet løftet det præcise antal procentpoint mere end Movias prisindeks. Der kan være flere forhold, der kan påvirke Region Hovedstadens budget til regional udvikling i positiv eller negativ retning. Dels kan der være statslige reguleringer af tilskuddet til det regionale udviklingsområde, herunder DUT-reguleringer, effektiviseringsbidrag mv., dels kan der i Region Hovedstaden have været prioriteringer eller forskydninger mellem udgifterne til kollektiv trafik og øvrige formål.

Dels som følge af ovenstående forhold, og dels som følge af at det er meget vanskeligt at forudsige ændringer i pris-, løn- og renteudviklingen fremover, har vi i alle scenarier neutraliseret effekterne fra løn- og prisregulering ved at udarbejde scenarierne i faste priser (2018 P/L).

Driftsgener ved anlæg af letbane langs Ring 3

Anlægget af letbanen langs Ring 3 giver en række gener og belastninger af vejnettet i området. Det har negative konsekvenser for busdriften og øger tilskudsbehovet over de kommende år. Det er imidlertid usikkert i hvilket omfang.

Linje	Nuværende serviceniveau	Nuværende udgiftsniveau	Movias anbefaling
300S	Økonomi: +9,2 mio. kr. Passagerer: -120.000	Økonomi: +2,0 mio. kr. Passagerer: -250.000	Økonomi: +5,0 mio. kr. Passagerer: -180.000
30E	Økonomi: +3,0 mio. kr. Passagerer: -50.000	Økonomi: +1,0 mio. kr. Passagerer: -100.000	Økonomi: +1,0 mio. kr. Passagerer: -100.000
40E	Økonomi: +3,3 mio. kr. Passagerer: -25.000	Økonomi: +0,6 mio. kr. Passagerer: -75.000	Økonomi: +0,6 mio. kr. Passagerer: -75.000
200S	Økonomi: +0,4 mio. kr. Passagerer: -44.000	Økonomi: +0,2 mio. kr.* Passagerer: -130.000	Økonomi: +0,4 mio. kr. Passagerer: -44.000
350S	Økonomi: +1,4 mio. kr. Passagerer: -15.000	Økonomi: +0,3 mio. kr. Passagerer: -40.000	Økonomi: +0,3 mio. kr. Passagerer: -40.000
400S	Økonomi: +2,3 mio. kr. Passagerer: -10.000	Økonomi: +0,3 mio. kr. Passagerer: -24.000	Økonomi: +0,3 mio. kr. Passagerer: -24.000
500S	Økonomi: +2,0 mio. kr. Passagerer: -20.000	Økonomi: +0,6 mio. kr. Passagerer: -60.000	Økonomi: +0,6 mio. kr. Passagerer: -60.000
Total	Økonomi: 20,5 mio. kr. Passagerer: 300.000	Økonomi: 6,1 mio. kr. Passagerer: 650.000	Økonomi: 8,2 mio. kr. Passagerer: 520.000

*Gldsaxe Kommune vil bære de fleste af udgifterne til 200S jf. aftalen om samfinansiering.

VURDERING AF DRIFTSGENER

- Folketinget vedtog anlægsloven for Hovedstadens Letbane den 31. maj 2016. Den kommende letbane forbinder Lyngby i nord med Ishøj i syd og etableres langs Ring 3. Letbanen forventes idriftsat i 2023/24, men anlægsarbejdet forventes påbegyndt allerede i 2018
- Anlægsarbejdet vil forventeligt betyde, at vejnettet i og omkring Ring 3 bliver belastet. Det vil betyde mere kødannelser og længere rejsetider for den kørende trafik, herunder busserne i området. Intensiteten af anlægsarbejdet vil være varierende frem til 2024 og derfor påvirke trafikken meget forskelligt i løbet af anlægsperioden. Tidsplanen for, hvornår anlægsarbejdet vil foregå på de forskellige strækninger af Ring 3, er endnu ikke klarlagt. Ifølge Movia forventes de største forsinkelser for trafikken at opstå i perioden 2018 til og med 2022
- Fra internationale studier samt egne data hos Movia er erfaringen, at dårlig fremkommelighed for busserne fører til et øget antal køreplantimer for, at operatørerne kan holde tidsplanen. Idet operatørerne afregnes efter antal timer, øger det tilskudsbehovet. Erfaringen er ligeledes, at der også er en negativ effekt på passagersiden, da længere rejsetider får nogle kunder til at vælge andre transportmidler. Det er imidlertid vanskeligt at estimere præcis hvor mange. I det konkrete tilfælde er der tale om en lang strækning (28 km), hvor biltrafikken også vil være berørt, så der er ikke nødvendigvis et oplagt transportmiddel at substituere bussen med. Givet er det dog, at der må forventes en negativ effekt på passagerindtægterne
- Movia har ikke i prognosen indlagt skøn for tilskudsbehovet, da letbanen ifølge Movia ikke er endeligt besluttet. Der er dog udarbejdet en vurdering, hvor Movia har givet et økonomisk overslag på, hvad det koster at opretholde en rimelig busdrift i den situation, hvor trafikafviklingen belastes mest. Region Hovedstaden har i budgettet for 2018-21 valgt at indlægge Movias anbefalinger som tillæg til driftstilskuddet
- Movias estimater baserer sig på, at der arbejdes i Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby samtidig. Dette er baseret på foreløbige arbejdsskitser fra Hovedstadens Letbane. COWI har bistået Movia med en række trafikmodelberegninger, der skal klarlægge, hvordan anlægsarbejdet påvirker trafikken i et geografisk afgrænset område. Movias skøn for påvirkningerne er forbundet med betydelige usikkerheder.



EVALUERING AF E-BUSSER

Bilag

Introduktion til Movias E-buskoncept

I 2016 blev det besluttet at udvide E-buskonceptet i Region Hovedstaden med idriftsættelsen af flere buslinjer, som alle følger Movias koncept for E-busser

E-busser er karakteriseret ved, at de har høj rejsehastighed og gør det hurtigt for borgere at transportere sig direkte til arbejde, uddannelse eller hospitalet med få stop, som er placeret ved trafikale knudepunkter

Busserne kører i dagtimerne i hverdage med en høj frekvens, der matcher S-togsnettet. E-busserne forbinder ofte flere S-togsstationer og/eller lokalbanestationer.

De fleste af E-busserne deler hele eller dele af deres rute med en S-buslinje, som de aflaster i myldretiden.

	BESKRIVELSE	MINIMUMSKRAV (som beskrevet af Movia)	OPTIMAL LØSNING (som beskrevet af Movia)
<i>Linjeføring</i>	E-busserne har til formål at transportere passagerer hurtigt fra bolig til arbejds- eller uddannelsessted med få stop. Linjeføringen er desuden tilrettelagt efter, at det skal være bekvemt at skifte til andre offentlige transportmidler, herunder S-busser, R-nettet og S-tog. E-busserne følger derfor ofte hele eller dele af en S-buslinjes rute i myldretiden.	• Direkte • Få gaffeldelinger.	• Direkte • Ingen linjevarianter • Ingen gaffeldelinger • Løbende trafiksanering i forhold til fremkommelighed.
<i>Standsningsmønster</i>	For at understøtte høj rejsehastighed har E-busserne færre stop og større afstand mellem stop sammenlignet med øvrige busprodukter. Stoppesteder er placeret ved store trafikale knudepunkter, hvor mange passagerer stiger af eller på.	• Standser ved de mest benyttede stoppesteder • Minimumsafstand mellem stoppesteder er 400 m mellem hvert stop og et gennemsnit på minimum 1500 m.	• Standser ved de mest benyttede stoppesteder • Minimumsafstand mellem stoppesteder 800 m mellem hvert stop og et gennemsnit på minimum 1800 m.
<i>Frekvens</i>	E-busserne opererer i dagtimerne og som supplement til eksempelvis S-busser i myldretiden. E-busserne bør overholde mindst 10 min. drift i myldretiden for at opnå en hyppighed, der giver passagerer vished om, at der altid er kort ventetid, før næste bus ankommer. Ofte vil passagerer kunne benytte enten en S-bus eller en E-bus for at nå deres destination.	• Drift på hverdage kl. 6.00-18.00 • Hverdage i myldretid: 10 min. drift (matcher S-tog) • Hverdage uden for myldretid: 20 min. drift (matcher S-tog) • Betjening uden for S-togsnettet: frekvens som R-net.	• Drift på hverdage kl. 6.00-20.00 • Hverdage i myldretid: 10 min. drift (matcher S-tog) • Hverdage uden for myldretid: 20 min. drift (matcher S-tog) • Betjening uden for S-togsnettet: 30 min. drift i myldretiden.

Overblik over nuværende E-buslinjer i Region Hovedstaden

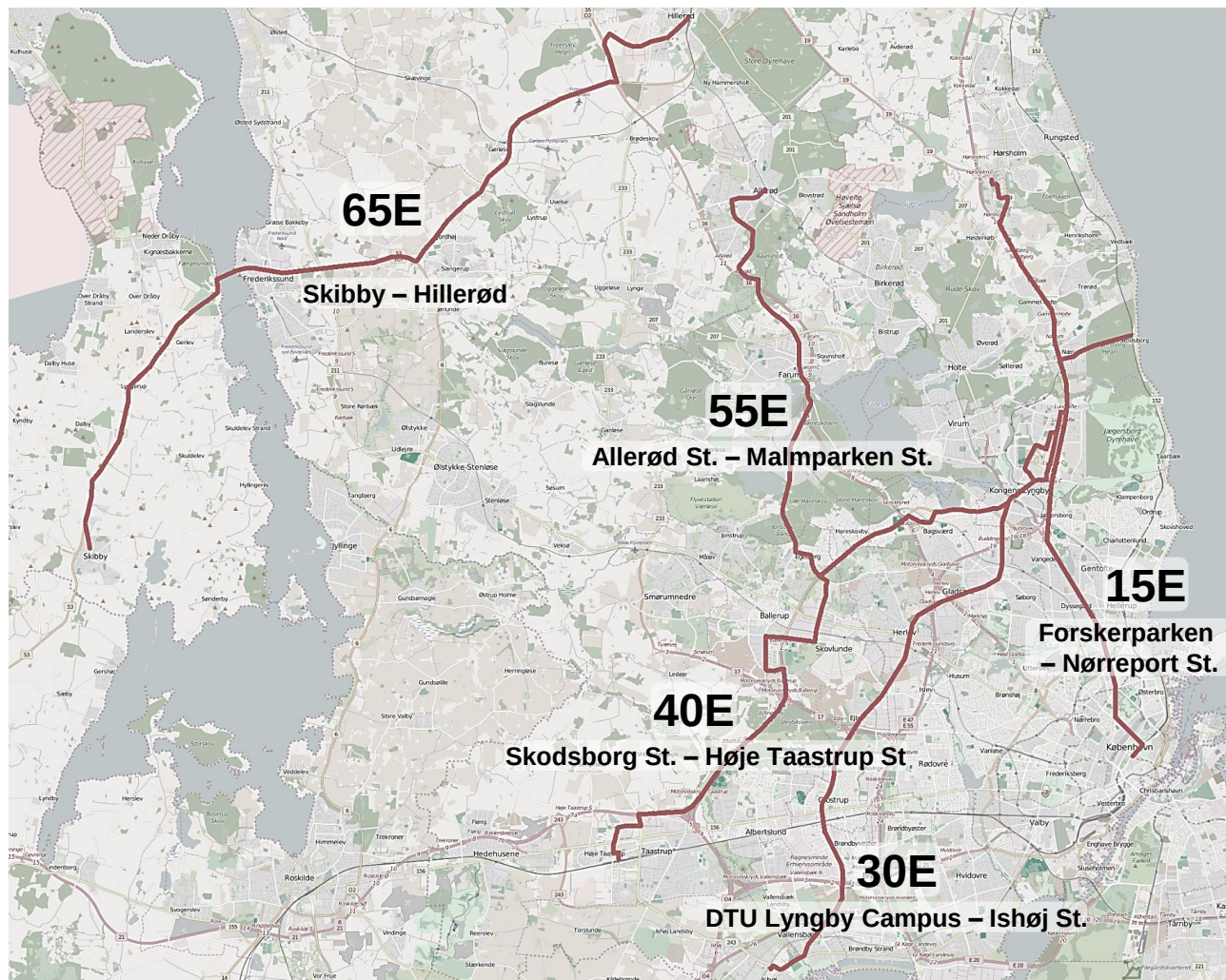
Region Hovedstaden har fem E-buslinjer:

- **15E:** Forskerparken–Nørreport St.
- **30E:** DTU Lyngby–Ishøj St.
- **40E:** Skodsborg St.–Høje Taastrup St.
- **55E:** Allerød St.–Malmparken
- **65E:** Skibby–Hillerød

Linje 15E udspringer af den tidligere delte kommunale og regionale linje 173E, mens 30E tidligere hed 330E.

Linje 40E, 55E og 65E er nye buslinjer, som blev idriftsat i påsken 2016.

Region Hovedstadens nuværende E-busnet er skitseret på kortet til højre.



E-buslinjer i Region Hovedstaden. Kilde: Leif Jørgensen, Wikipedia Commons

Gennemgang af de tre nye E-buslinjer

Linje 40E forbinder Skodsborg og DTU og kører langs Ring 4 til Høje Taastrup St. Buslinjen betjener blandt andet lokalbanestationen i Nærum og S-togsstationer i Bagsværd og Malmparken. 40E har flere stop i de store erhvervsområder omkring Ballerup, herunder Lautrupparken.

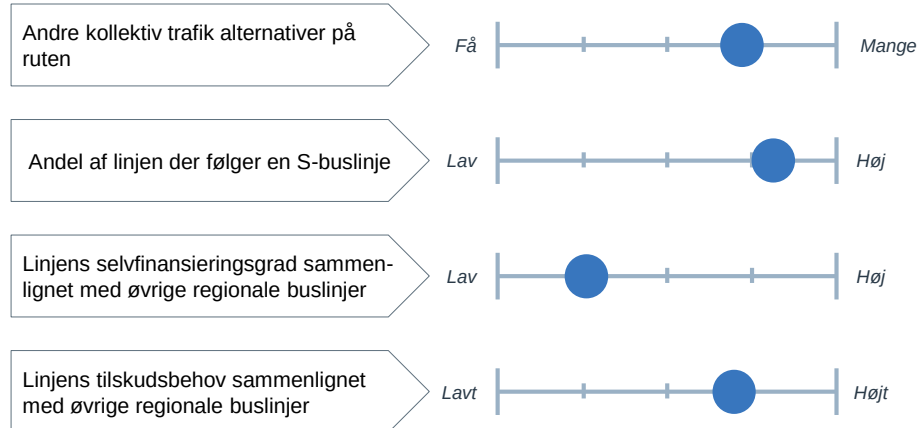
40E følger store dele af samme rute som linje 400S. 40E adskiller sig fra 400S med forlængelsen fra Lyngby til Skodsborg St. samt stop ved Malmparken St. i stedet for Ballerup St.. Derudover fortsætter 400S fra Høje Taastrup til Ishøj/Hundige.

Målt på økonomiske nøgletal har linjen ikke levet op til forventningerne ved idriftsættelse. Det skyldes i høj grad, at linjen har haft færre passagerer end forventet. 40E havde i 2016 ca. 27 passagerer pr. køreplantime, mens linje 400S til sammenligning havde ca. 50 passagerer pr. køreplantime.



Skodsborg St.–Høje Taastrup St.

KARAKTERISTIKA



NØGLETAL

Bus 40E	Forudgående analyse*	Trafikbestilling 2016	Regnskab 2016**	Estimat 2 2017
Tilskudsbehov	6,3 mio. kr.	7,9 mio. kr.	12,8 mio. kr.	14,3 mio. kr.
Passagertal	Ikke oplyst	2,5 mio.	0,63 mio.	0,84 mio.
Selvfinansieringsgrad	68%	74%	35%	41%

*Rapporten Udvikling af det regionale busnet i Hovedstaden

**Bemærk at bussen blev idriftsat ved påske, og den kørte derfor kun ca. 9 måneder i 2016.

RUTE

Rute	Zone	Stoppesteder
Bollemosevej Skodsborgvej	60	Skodsborg St. Hegnvej Nærum Vænge
Helsingørmotorvejen Lundtoftegårdsvej Brovej Lundtoftegårdsvej	51	Nærum St. Lundtofteparken DTU, Bygning 118 Rævehøjvej, DTU Sti til Bauneporten
Klampenborgvej Bagsværdvej Bindeledet Lautrupparken	41	Lyngby Storcenter Aldershvilevej Bagsværd st., Bindeledet Lautrupbjerg Lautruphøj
Lautrupvang Malmparken	42	Ballerup, Borupvang LEO Pharma Malmparken St. Hedegårdscetret
Hold-an Vej	43	
	54	
Helgeshøj Allé Gregersensvej Høje Taastrup St.	66	Skat Teknologisk Institut Høje Taastrup St.

Gennemgang af de tre nye E-buslinjer

Linje 55E er en relativt kort rute, der kører fra Allerød St. via S-togstationerne Farum og Værløse til erhvervsområdet omkring Malmparken St. Ligesom 40E kører linjen en rute, der er godt suppleret af anden kollektiv trafik med undtagelse af stykket mellem Allerød St. og Farum St.

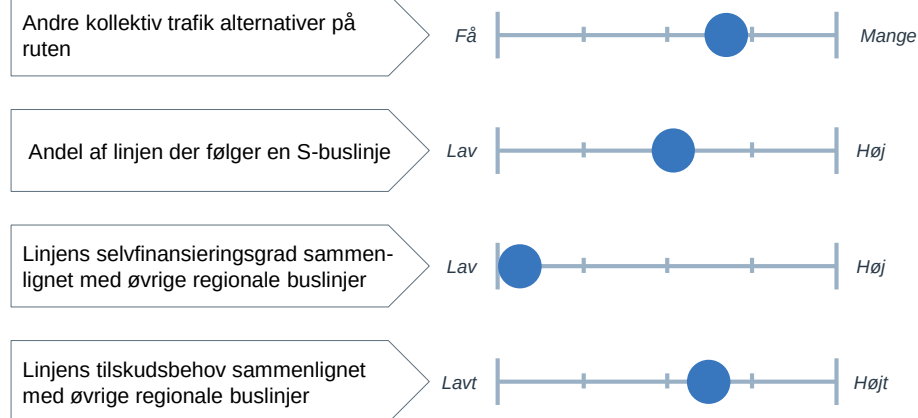
500S følger ca. halvdelen af 55E's rute. De to linjer følges ad fra Farum St. til efter Hareskoven. Herefter fortsætter 500S til Ballerup St., mens 55E kører til Malmparken St.

Hovedargumentet for etablering af linje 55E var en tidsbesparelse på 15 min. for passagerer fra Allerød til Lautrupparken. Det må dog konstateres, at passagergrundlaget ikke har levet op til det forventede. I Movias seneste estimat for 2017 anslås det, at 55E vil have den laveste selvfinansieringsgrad af alle regionale buslinjer, der fuldt finansieres af Region Hovedstaden.



Allerød St.–Malmparken St.

KARAKTERISTIKA



RUTE

Rute	Zone	Stoppesteder
Allerød St.	71	Allerød St.
Rådhusvej		Allerød Gymnasium
Frederiksborgvej	62	Farum Midtpunkt
		Farum Bytorv
Fiskebækvej	52	Bavnestedet
Egebjergvej		Værløse St., under broen
Nordbuen		Egebjerg Bygade
Klausdalsbrovej		Agernhaven
Lautrupparken	42	Ring 4
		Lautrupbjerg
		Lautruphøj
Lautrupvang		Ballerup, Borupvang
Malmparken		LEO Pharma
		Malmparken St.

NØGLETAL

Bus 55E	Forudgående analyse*	Trafikbestilling 2016	Regnskab 2016**	Estimat 2 2017
Tilskudsbehov	6,2 mio. kr.	6,0 mio. kr.	9,2 mio. kr.	12,9 mio. kr.
Passagertal	1,08 mio.	1,1 mio.	0,34 mio.	0,46 mio.
Selvfinansieringsgrad	68%	68%	28%	25%

*Rapporten *Udvikling af det regionale busnet i Hovedstaden*

**Bemærk at bussen blev idriftsat ved påske, og den kørte derfor kun ca. 9 måneder i 2016.

Gennemgang af de tre nye E-buslinjer

Linje 65E's linjeføring adskiller sig fra 40E og 55E. Linjen forbinder det ikke så tætbefolkede Odsherred med Hillerød via Frederikssund. Linjen kører med stop ved flere uddannelsessteder, herunder Trekløverskolen i Frederikssund, Slangerup Skole og Teknisk Skole i Hillerød.

65E følger i mindre grad samme rute som 600S, og det er kun på det sidste stykke fra Slangerup til Hillerød. Linjen er i højere grad forbundet med R-busnettet og kommunale buslinjer i den vestlige del af regionen.

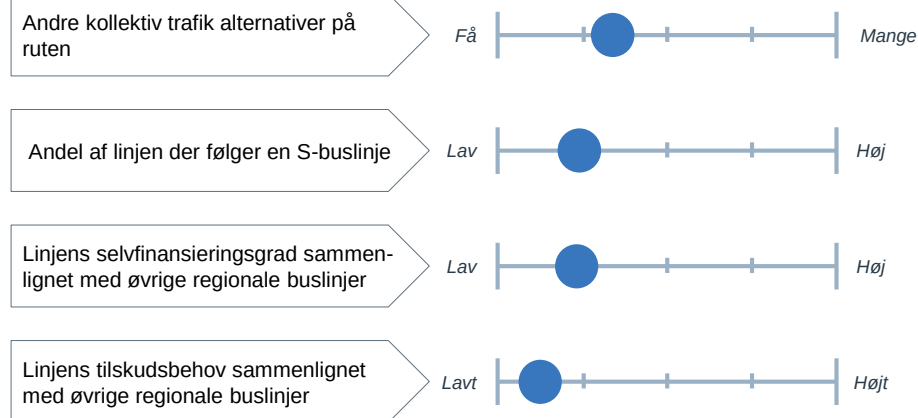
Frekvensen på 65E lever ikke op til produktspecifikationerne for E-buskonceptet, idet bussen kun kører ca. én gang i timen.

I 2016 var 65E Region Hovedstadens mindst rentable busline. Movias seneste estimater forudser en forbedring af selvfinansieringsgraden, hvilket primært skyldes en ny operatørkontrakt. Linjen er fortsat blandt de mindst rentable i regionen.



Skibby – Hillerød St.

KARAKTERISTIKA



NØGLETAL

Bus 65E	Forudgående analyse*	Trafikbestilling 2016	Regnskab 2016**	Estimat 2 2017***
Tilskudsbehov	3,4 mio. kr.	3,3 mio. kr.	4,2 mio. kr.	2,47 mio. kr.
Passagertal	Ikke oplyst	0,5 mio.	0,07 mio.	0,08 mio.
Selvfinansieringsgrad	51%	55%	17%	38%

*Rapporten *Udvikling af det regionale busnet i Hovedstaden*

**Bemærk at bussen blev idriftsat ved påske, og den kørte derfor kun ca. 9 måneder i 2016.

***Bemærk at driften på 65E er reduceret i 2017. Movia estimerer, at linjen vil køre 27% færre timer end anslået ved årets start.

RUTE

Rute	Zone	Stoppesteder
Hovedgaden	46	Skibby, Bymidten
Skibbyvej	79	Krogstrup Kirke Onsved
Lyngervuevej		Lyngervuevej
J.F. Willumsens Vej	7	Vestervangsvej J.F. Willumsens Vej/Kocksvej
Frederiksborggade		Trekløverskolen, Falkenberg
Frederikssund St.		Frederikssund St.
J.F. Willumsens Vej		Sti til Nordsjællands Hospital
Herup Skovvej		Frederiksborgvej
Strandstræde	94	Håndværkervangen Slangerup Skole, Byvang
Slangerup Rutebilstation		Slangerup Rutebilstation
Kongensgade	93	Lystrupvej
Roskildevej	82	Freerlev
Peder Oxes Allé	9	Jernaldervejen, Biogen Peder Oxes Allé, Novo
Milnersvej		Trollesminde Allé
Hillerød St.		Teknisk Skole Frederiksborghallen Hillerød St.

Årsager til de nye E-buslinjers utilfredsstillende performance

Målt på nøgletal som antal passagerer, tilskudsbehov og selvfinansierungsgrad har 40E, 55E og 65E præsteret utilfredsstillende sammenholdt med forventningerne.

Oplægget til trafikbestilling 2016 var i høj grad baseret på forudsætninger og konklusioner identificeret i rapporten *Udvikling af det regionale busnet*. Derfor er dele af fremgangsmåden fra rapporten belyst på denne side.

I rapporten er der gjort et stort antal antagelser for at beregne et forventet tilskudsbehov til de tre nye E-buslinjer. Halvandet år efter idriftsættelse af linjerne kan det konstateres, at færre passagerer end ventet er den overvejende årsag til, at linjerne har haft lav rentabilitet.

Sekundært har lavere indtægter per passager været en negativ driver for 40E, 55E og 65E.

GENERELLE BEMÆRKNINGER

Estimering af indtægtsgrundlag for buslinjer, herunder bl.a. passagertal, passagerers rejsemønstre og præferencer, er ekstremt vanskeligt. I en analyse af Region Hovedstadens udgifter til kollektiv trafik tidligere i år blev det påvist, at der generelt er mærkbare udsving i nøgletal for de enkelte linjer. Det er udsving, som kan forsvares af små ændringer. Eksempelvis vil en mindre forringelse af fremkommelighed have en dobbeltsidet negativ effekt på en buslinjes økonomi. Ekstra rejsetid som konsekvens af dårligere fremkommelighed betyder, at færre tager bussen, hvilket vil mindske indtægterne. Samtidig vil øget rejsetid gøre det nødvendigt at indsatte flere busser for at opretholde driften, hvilket vil føre til øgede udgifter.

EKSEMPLER PÅ ANTAGELSER SOM IKKE BLEV INDFRIET

1 Estimering af passagertal

2 Estimering af indtægter per passager

FORVENTNINGER OG FREMGANGSMÅDE I UDVIKLING AF DET REGIONALE BUSNET I HOVEDSTADEN

Til beregning af forventede passagertal er antal pendlere langs ruten ganget op på årlig basis i forhold til pendlertal fra tilsvarende linjer. For 40E og 55E har forudsætningen været, at passagergrundlaget har været sammenligneligt med gennemsnittet af 150S, 250S, 400S og 500S, hvorimod tallet for 65E har været sammenlignelig med 600S.

Værdien af den enkelte passager er ligeledes estimeret ud fra erfaringer fra S-busser. Dog er andre S-busser valgt som sammenligningsgrundlag. Eksempelvis er der for 55E regnet med 12 kr. per passager svarende til værdien for 500S, mens der for 65E er regnet med 14,22 kr. per passager, som var den gennemsnitlige indtægt fra 600S.

FAKTISK UDVIKLING

De faktiske passagertal i regnskab 2016 har vist, at E-busserne ikke har kunnet leve op til S-bussernes passagermønstre. 40E og 55E havde henholdsvis 28 og 23 passagerer per køreplanstime. Til sammenligning opnåede de fire populære S-busser i gennemsnit 54 passagerer per køreplanstime.

Værdien af den enkelte passager for linje 65E var 11,72 kr. ifølge regnskabet for 2016. Det er 18% lavere end estimeret. 600S har i samme periode oplevet et fald i samme størrelsesorden.

For 55E var den faktiske værdi per passager 14% lavere end estimeret.



REGIONALE INVESTERINGSMULIG- HEDER PÅ BUS- OG BANEOMRÅDET

Bilag

Baggrund og indhold

Trafikstyrelsen har afsat puljemidler til fremkommelighedsprojekter med ansøgningsfrister i 2017 og 2018. Samtidig har Movia analyseret fremkommelighedsinitiativer på Region Hovedstadens linjer i flere omgange - senest seks linjer i projektet "Regional busfremkommelighed i hovedstaden" (linjerne 123, 200S, 250S, 300S, 375R og 600S).

Sporet skal bidrage til at prioritere fremkommelighedsinitiativer gennem en systematisk kortlægning af eksisterende tiltag, kvalificering af fordele og ulemper ved tiltag. Endvidere vil en international kortlægning af fremkommelighedstiltag kunne komme med evt. inspiration til nye tiltag.

OVERBLIK OVER INDHOLD

- 1 Den gennemførte dataindsamling
- 2 Eksempler på fremkommelighedstiltag: Udvikling af arketyper
- 3 Egenskaber samt fordele og ulemper for arketyper
- 4 Hovedkonklusioner fra international kortlægning
- 5 Gennemgang af rapporter på baneområdet
- 6 Nøgletal for arketyper i foreslåede danske fremkommelighedstiltag
- 6 Kortlægning af foreslåede fremkommelighedstiltag med forslag til prioriteret rækkefølge

Den gennemførte dataindsamling

Den igangværende screening tager udgangspunkt i en systematisk gennemgang af foreliggende projekt-dokumentation, analyser, publikationer og øvrige trafikale erfaringer fra Danmark.

Endvidere er der foretaget en systematisk gennemgang af forskningsbaserede rapporter om busområdet fra eksempelvis Imperial College London, DTU Transport og University of Minnesota. Derudover er der gennemgået rapporter på baneområdet fra Niras, COWI, Incentive og Deloitte.

Endeligt foretages en systematisk søgning på internettet med henblik på at identificere internationale erfaringer med fremkommelighedsinitiativer med i alt 72 ordkombinationer på dansk og engelsk.

Dataindsamling til kortlægning og generering af investeringsforslag

DATAGRUNDLAG

Følgende kanaler er anvendt til dataindsamling:

- Backwards search af foreliggende analyser og evalueringsrapporter af fremkommelighedstiltag fra Movia og Vejdirektoratet
- Systematisk krydssøgning på Google på 72 ordkombinationer.

RESULTAT

Kapitlet leverer en sammenstilling af væsentlige konklusioner vedrørende fremkommelighed fra forskningspublikationer og en international kortlægning. Ligeledes opstilles et investerings-katalog af tiltag på linjeniveau samt lokalbanerne med en vurderet attraktivitetsscore på hver linje.

Backwards search af foreliggende danske analyser

EKSEMPLIFICERING



+

Systematisk åben krydssøgning på internettet

Som led i dataindsamlingen gennemføres en systematisk søgning af 36 ordkombinationer på internettet på dansk og engelsk for at sikre, at genstandsfeltet er afdækket tilfredsstillende.

Fremkommelighedstiltag dækker over flere arketyperiske initiativer. Vi har derfor søgt på centrale arketyper, såsom:

Signalprioritering, busbaner, BRT, stoppestedstilgængelighed m.fl.

Vi har kombineret disse med relevante synonymer, herunder:

Fremkommelighed, initiativ, tiltag, program og projekt

EKSEMPLIFICERING

Ordkombination	Signalprioritering	Busbane	BRT
Fremkommelighed	✗	✗	✗
Initiativ	✗	✗	
Projekt			
Program			

Fortroligt mellem PA og Region Hovedstaden
Møde i Miljø- og trafikudvalget d. 29-11-2017
© PA Knowledge Limited

PA

Eksempler på fremkommelighedstiltag

Til konsolidering af fremkommelighedstiltagene fra den danske og internationale kortlægning har vi kategoriseret alle tiltag i forskellige arketyper, der repræsenterer de mulige anvendelsesmuligheder, der eksisterer for hovedaktører i busplanlægning og -drift. Arketyperne kan grupperes i tre overordnede kategorier: Planlægning, teknologi eller anlæg.

De 6 identificerede arketyper er:

1. Rutejustering
2. Signalprioritering
3. Assisterende teknologi
4. Anlæg af dedikerede busbaner
5. Anlæg af sving- og overhalingsbaner samt stoppested
6. Forbedring af vej- og stoppested.

Planlægning

Teknologi

Anlæg



1. RUTEJUSTERING

BESKRIVELSE

Rutejusteringer bruges i den centrale trafikkoordinering til at optimere buslinjers ruter.

Eksempel: Forslag om alternativ rute for 200S ved Husum Torv ved Islevhusvej/Marbjergvej.

FORMÅL MED TILTAGET

Reducere køretid på ruten med positiv effekt på passagerers rejsetid og udgifter til køreplantimer.

FREMKOMMELIGHEDSPROBLEMER

Kan adressere problemer i forbindelse med vejarbejde, skarpe sving og generelt behov for hurtigere fremdrift på ruten.



2. SIGNALPRIORITERING

BESKRIVELSE

Signalprioritering dækker over alle former for signaloptimering og busprioriteringsinitiativer, herunder grøntidsforlængelse og rødtidsafkortning.

Eksempel: Forslag om busprioritering i tre signalkryds på Godsvej i Greve.

FORMÅL MED TILTAGET

Reducere tidsforbrug i venteposition ved lyskryds og give fortrinsret til buskørsel.

FREMKOMMELIGHEDSPROBLEMER

Kan adressere problemer i forbindelse med signalregulering og højre-/venstresving.



3. ASSISTERENDE TEKNOLOGI

BESKRIVELSE

Teknologier såsom visuelle informationsdisplays i for- og sideruder kan indikere grænser i vejbanen og give chaufføren måloplysninger og advarsler.

Eksempel: Visuelt baneskiltsystem til ind- og udfletning af busbane i Minnesota, USA.

FORMÅL MED TILTAGET

Assistere chauffører med at flette ind i tæt trafik, holde busbanen, og levere kollisionsundvigelse og -afvigelse.

FREMKOMMELIGHEDSPROBLEMER

Kan adressere problemer ifm. smalle gader, indfletning og særlige risici for kollision.



4. ANLÆG AF DEDIKEREDE BUSBANER

BESKRIVELSE

Centralt element i *Bus Rapid Transit*, hvor en betydelig strækning af bussens rute er fuldt dedikeret til buskørsel (disse baner kan i nogle tilfælde håndhæves vha. kamerateknologi).

Eksempel: Anlæg af busbane for 500S på Frederiksborgvej i Hørsholm Kommune.

FORMÅL MED TILTAGET

Øge fremkommeligheden for busser.

FREMKOMMELIGHEDSPROBLEMER

Kan adressere problemer i forbindelse med trængsel på befærdede strækninger.



5. ANLÆG AF SVING- OG OVERHALINGSBANER SAMT STOPPESTED

BESKRIVELSE

Der kan sikres smidig adgang til højre- og venstresving samt adgang til stoppested for busser ved at anlægge eller flytte disse.

Eksempel: Etablering af kombineret bus- og højresvingbane for bl.a. 200S på Avedøre Havnevej – Stamholmen.

FORMÅL MED TILTAGET

Realisere tidsbesparelser på eksempelvis særligt befærdede korridorer.

FREMKOMMELIGHEDSPROBLEMER

Kan adressere problemer i forbindelse med uhensigtsmæssige svingmanøvrer eller dårlig adgang til stoppested.



6. FORBEDRING AF VEJ OG STOPPESTED

BESKRIVELSE

Dækker over ændringer af eksisterende infrastruktur på vejens geometri og stoppesteder.

Eksempel: Fremrykket stoppested og nyt countdown-modul på stop nr. 409, Hvidovre Hospital.

FORMÅL MED TILTAGET

Sikre optimal adgang til stoppested for både passagerer og busser samt optimere vejens geometri til fordel for fremkommeligheden.

FREMKOMMELIGHEDSPROBLEMER

Kan adressere problemer i forbindelse med adgang til stoppested.

Oversigt over egenskaber for fremkommelighedstiltag på busområdet

Den følgende tabel opsummerer nogle karakteristika for individuelle fremkommelighedstiltag, herunder krav til kapitalomkostninger, forventet effekt på busfremkommeligheden, mulighed for hurtig igangsættelse og krav til tidshorisont og tekniske undersøgelser.

Tabellen er udarbejdet med udgangspunkt i en sammenstilling af effektivurderinger fra:

- Vejdirektoratet, Movia og NT (2017): Ny busfremkommelighed på statsvejnettet
- Imperial College London (2017): The identification and management of bus priority schemes – A study of international experiences and best practices
- Transport Canada (2012): Improving bus service – Modest investments to improve bus ridership.

	Kapital- omkostninger	Busfremkommelighed	Hurtig igangsættelse	Krav til tidshorisont	Krav til data research og tekniske undersøgelser
Rutejustering	\$	+++	Ja	+	+
Signalprioritering	\$	+++	Ja	++	++
Assisterende teknologi	\$\$	++	Nej	++	+++
Anlæg af dedikerede busbaner	\$\$\$	+++	Nej	+++	+++
Anlæg af sving- og overhalingsbaner samt stoppested	\$\$	++	Nej	++	++
Forbedring af vej- og stoppested	\$\$	+	Ja	+	+

Observationer

- Det er teoretisk set muligt at øge busfremkommeligheden ved hjælp af alle tiltag, omend anlæg af dedikerede busbaner, signalprioritering og rutejustering har størst effekt
- Blandt andet krav til omfattende tekniske analyser og data research for større anlægsarbejde influerer på muligheden for hurtig igangsættelse samt øger krav til tidshorisonten for projektet
- Store anlægsprojekter samt teknologiinvesteringer for hele flåder har tendens til at være dyrere end planlægningsrelaterede ændringer samt signalprioritering.

Nøgle

+	Lav fremkommelighed/lave krav
++	Mellem fremkommelighed/mellem krav
+++	Høj fremkommelighed/høje krav
\$	Lavt investeringsniveau
\$\$	Mellem investeringsniveau
\$\$\$	Højt investeringsniveau

Fordele og ulemper ved arketyperne fremkommelighedstiltag

Disse tiltag har som overordnet mål at øge fremkommeligheden for bussen og dermed sænke rejsetiden til gavn for både passagerer og driftsøkonomien på ruten. Ikke desto mindre har tiltagene forskellige egenskaber og dermed varierende fordele og ulemper. Derfor er der på tværs af tiltagene forskel på omkostningsniveauet, muligheden for hurtig implementering og afledte passager- og chaufføreffekter.

Arketyperne anviser en række handlingsmuligheder, der kan anvendes i specifikke trafikale kontekster, hvor varierende vejgeometri, sikkerhed og passagermængder tilsiger nogle fremkommelighedstiltag over andre.

Planlægning

Teknologi

Anlæg

ARKETYPE	FORDELE	ULEMPER
 Rutejustering	1 - Forøget frekvens og færre busser påkrævet operationelt - Formindsket risiko for at sidde fast i trafikprop - Forøget punktlighed på ruten	Kan lede til fald i kundetilfredshed på negligerede strækninger ved ruteomlægningen
 Signalprioritering	2 - Reducerer forsinkelser ved at give busser fortrinsret - Kan reducere brændstofsforbrug - grundet færre stop - Kan tilpasses forskellige behov afhængigt af bustype, rute, tidspunkt m.fl.	- Kan influere på farten i det generelle trafik-flow i negativ retning - Evalueret af effekterne er komplekse at analysere og vanskelige at forudse
 Assisterende teknologi	3 - Øget rettidighed i busdrift - Forøget sikkerhed/reducering af risiko for trafikuheld - Øget trivsel- og tilfredshed for chauffører - Mulighed for mere og bedre information/data	- Samkørsel af teknologi med eksisterende kommunikations- og tidsplanlægningssoftware er en udfordring - Dækker typisk hele flåden og er derfor omkostningstungt
 Anlæg af dedikerede busbaner	4 - Reducering af rejsetid, særligt i myldretidstrafik - Forbedret rettidighed - Øget kundetilfredshed - Reducering af omkostninger til brændstof	- Smalle busbaner kan forøge risikoen for kollision med cyklister og passagerer ved på- og afstigning - Kan skabe flaskehalsproblem ved indfletning før banen - Relativt omkostningstungt tiltag
 Anlæg af sving- og overhalingsbaner samt stoppested	5 - Omkostningseffektivt alternativ til at øge fart og reducere rejsetid - Kan benyttes i anden sammenhæng til eksempelvis ambulancer	- Kræver plads i ydersiden af vejen for at muliggøre sving- eller overhalingsbane - Risiko for uheld i byer med dedikerede cykelstier ved indfletning
 Forbedring af vej- og stoppested	6 - Stigning i passagertallet pga. øget tilgængelighed - Reducering i rutelængde - Øget kundetilfredshed - Forbedrede forhold for lokale myndigheder til byplanlægning	- Vanskelig/hård vejgeometri kan forøge anlægsomkostningerne signifikant - Minimal rejsetidsgevinst

Hovedkonklusioner fra international kortlægning af busfremkommelighedstiltag*

En screening af eksisterende fremkommelighedsprojekter i USA, Canada og Europa indikerer, at der er signifikant forskel på, hvordan busfremkommelighed tænkes strategisk, hvordan projekter sammensættes, og hvilke tiltag der gøres brug af for at realisere rejsetids- og passagergevinster i forhold til i Danmark. Læringspunkter fra internationale projekter vedrørende planlægning, strategi og teknologi er derfor opsummeret nederst og kan muligvis benyttes i en dansk kontekst i forbindelse med forestående initiativer.

Hovedobservationer		
1 BRT-programmer er af strategisk karakter i en større byudviklingsindsats	2 Investeringer "bundles" typisk i forskellige men understøttende tiltag	3 Anvendelse af lokations- og kører-assisterende teknologier
BRT-programmer anvendes i særligt USA og Canada som strategisk værktøj - i ordets bredeste forstand - i byudviklingsøjemed. Dermed er BRT-programmer af langt større økonomisk omfang end danske og anvendes hovedsageligt på lange ruter og/eller store busflåder.	Internationale Bus Rapid Transit-programmer omhandler sjældent "kun" anlægsinvesteringer men kombinerer typisk signalprioriteringer på hele buslinjer eller andre assisterende teknologier med understøttende anlægsinvesteringer .	Teknologier såsom kører-assisterende informations-displays og Automatic Vehicle Location (AVL) eller Automatic Vehicle Monitoring (AVM) software benyttes i stigende grad i særligt amerikanske og canadiske byer.

Læringspunkter til gavn for danske fremkommelighedstiltag		
Planlægning og opbakning	Strategi	Teknologi
Hele buslinjer: International brug af fremkommelighedstiltag på hele buslinjer vidner om evidens for realiserbare effekter Opbakning: Succesfulde internationale BRT-projekter har politisk og offentlig opbakning, hvorfor klar kommunikation og marketing, ligesom evidens for kvantificerbare fordele ved tiltaget, er centrale (f.eks. Dublins Quality Bus Corridor, QBS) Udvælgelse: Ruter med lav gennemsnitlig busfart og varierende rejsetider anses generelt som egnede (fx. NY's Bx41 SBS).	Synergi: Det er slående, at internationale fremkommelighedsprojekter typisk kombinerer investeringer i anlæg og teknologi. Det vidner om en klar understøttende synergieffekt ved implementering af varierende tiltag på samme buslinje Kommunikation: "Framing" af opgraderinger på <i>hele</i> korridorer over for projektets hovedaktører og offentligheden muliggør senere projekter på ruten.	Anden fremkommelighed: Succesfulde internationale implementeringer er designet således, at bil-, cykel- eller fodgængerfremkommeligheden ikke ændres radikalt. Teknologiinvesteringer i AVL, AVM eller kører-assisterende software influerer ikke nævneværdigt på andre billister eller cyklister Teknologi og kontekst: En generel udfordring for operatører er, at teknologi ikke er et effektivt greb at anvende i byer med langsomme trafikale forhold (f.eks. New York, Barcelona).

Sammenligning af internationale erfaringer med højklasset kollektiv trafik (metro, letbaner og BRT)

Institut for Transport ved DTU har i forbindelse med en større rapport fra 2016 udarbejdet en systematisk gennemgang af internationale erfaringer med højklasset kollektiv trafik i form af metro, letbaner og BRT.

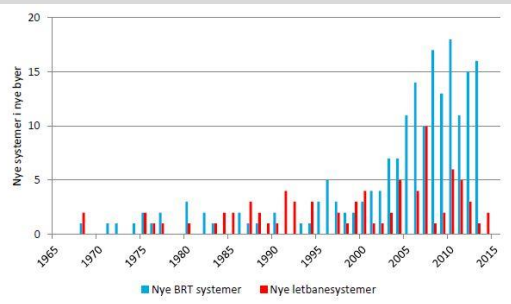
Der er i rapporten refereret til analyser vedrørende trafikale effekter på efterspørgsel og transportmiddelvalg samt strategiske effekter i form af ændringer i ejendomspriser.

Det noteres, at analyserne ikke viser generelle resultater, der kan overføres til nye projekter – hvad end det vedrører BRT, letbaner eller metro. Realiserbarheden i strategiske og trafikale effekter afhænger af systemet, i hvor høj grad det forbedrer den eksisterende situation og konkurrencen med biltrafikken, samt hvordan systemet implementeres i den lokale kontekst.

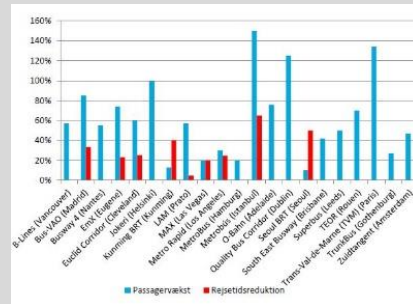
Trafikale effekter

Trafikale effekter i form af rejsetidsgevinster for passagerer er ofte en hovedårsag til at udbygge den kollektive trafik. I byområder opnås de største rejsetidsgevinster typisk ved anlæg af metro, da disse ofte anlægges underjordisk.

Udviklingen i antal byer med BRT i hele verden



Oversigt over trafikale effekter af udvalgte BRT-systemer

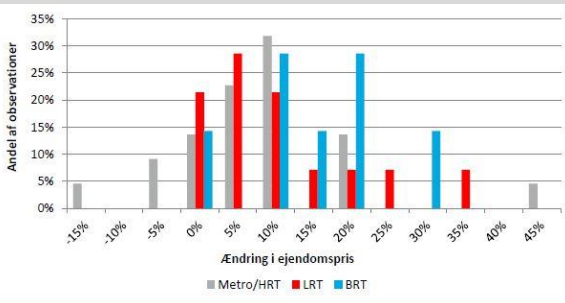


- Ikke desto mindre kan der opnåes stor passagervækst ved BRT, men der er meget høj variation mellem systemerne pga. lokale forhold og forskellige systemdesign
- På samme måde er rejsetidsreduktioner i mange tilfælde 0, men for andre er de betydelige
- Det konkluderes ligeledes, at der observeres varierende grad af overflytning fra biltrafik, både for letbaner og BRT, hvor der for enkelte systemer sker en lille overflytning, men for andre sker en meget stor overflytning (>20% af passagererne).

Strategiske effekter

Store infrastrukturprojekter kan have positive effekter på byudviklingen i det omkringliggende område. Strategiske effekter kan ses i f.eks. højere ejendomspriser og højere kapitalinvesteringer i byområdet grundet større tilgængelighed til området.

Tæthedsfunktion over ændring i ejendomspriser for udvalgte systemer



- Der er foretaget mange studier af trafikale systemers effekt på ejendomspriser. DTU har sammenstillet disse i histogrammet til venstre, der generelt viser, at store strategiske effekter ikke er begrænset til banebaserede transportsystemer. I forhold til realisering af strategiske effekter ifm. BRT-systemer er det vigtigt, at der sker en markant forbedring i forhold til basissituationen
- Der ses foruden projekter med store stigninger i ejendomspriser også projekter med ingen signifikant effekt – dette gælder for alle transportformer
- Der kan således ikke drages generelle konklusioner om forskellen mellem de tre transportsystemers påvirkning på ejendomspriserne.

Historik og forudsætninger vedrørende lokalbaneinvesteringer

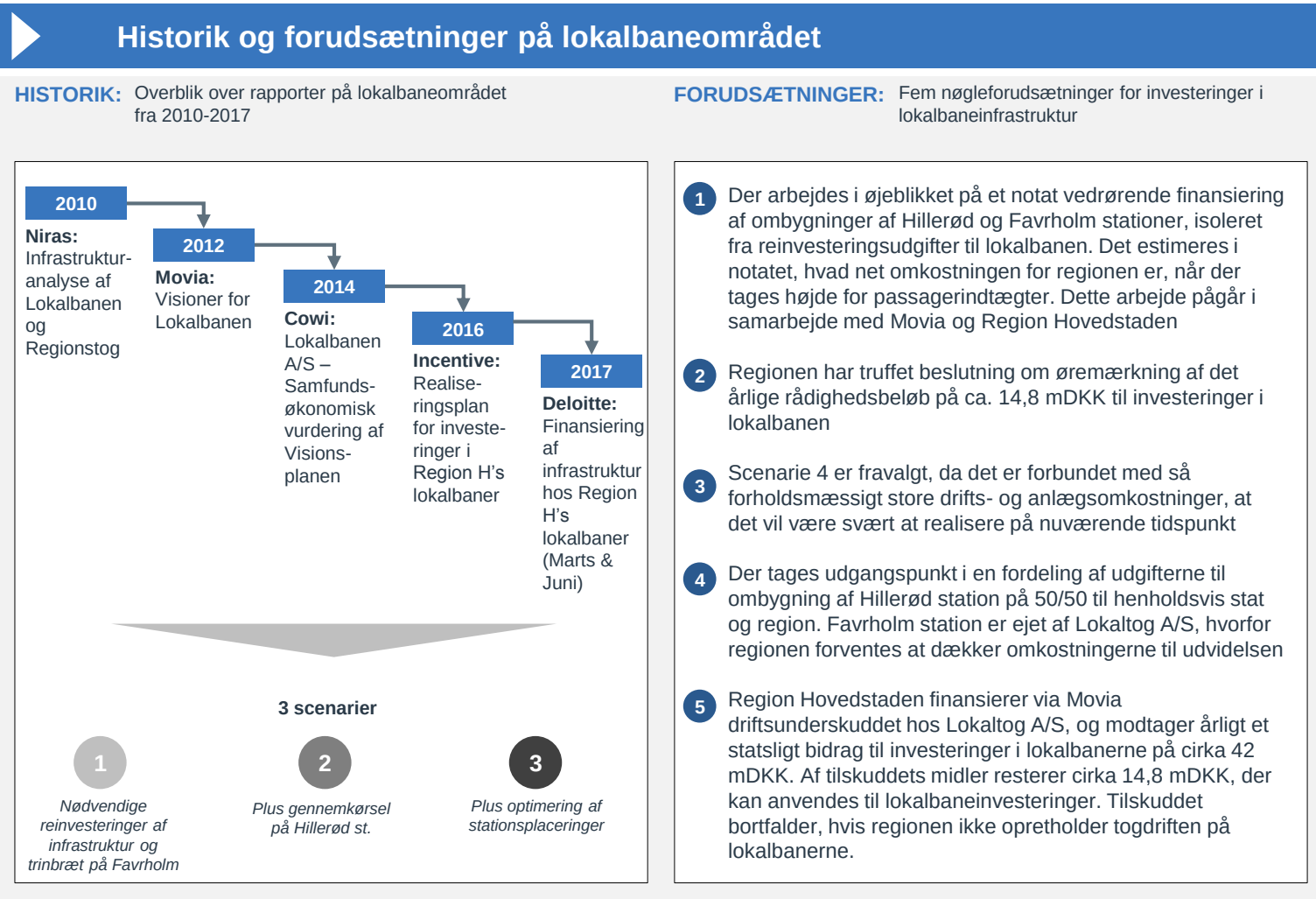
Movias visionsplan for lokalbanen i 2012 bliver grundlæggende for det videre arbejde med lokalbanens infrastruktur, udvikling og investeringsscenarier. Efter Cowis samfundsøkonomiske evaluering af visionsplanen i 2014, udvikler Incentive en realiseringsplan i 2016 indeholdende fire investeringsscenarier for lokalbanen (hvoraf de tre er vist på forgående side).

Sideløbende med analyserne træffes der beslutninger på både politisk og administrativt niveau vedrørende lokalbanen, og en række forudsætninger er derfor centrale at forstå i forhold til investeringer i lokalbanens infrastruktur.

Visionsplan (2012)

Handlingsplan (2014)

Realiseringsplan (2016)



Gennemgang af eksisterende rapporter på baneområdet (1/2)

Movia, Lokalbaneln A/S og Regionstog A/S ønskede et samlet overblik over infrastrukturen hos de to selskaber for så vidt angår tekniske systemer og investeringsbehov frem til 2025. Dette resulterede i NIRAS' rapport fra 2010, der for enkelte lokalbanestrækninger vurderer infrastrukturen. Efter udarbejdelsen af Lokalbanelnplan 2012-2015 og Visionsplanen for udviklingen af lokalbanestrækninger i Nordsjælland mellem Movia og Lokalbaneln A/S, har COWI kvantificeret de samfundsøkonomiske konsekvenser af planen i deres rapport fra 2014.

Forfatter og titel	2010 NIRAS: Infrastrukturanalyse af Lokalbaneln og Regionstog, Hovedrapport 	2014 COWI: Lokalbaneln A/S - Samfundsøkonomisk vurdering af visionsplanen 
Formål	At redegøre for tilstanden af infrastrukturen i begge selskaber samt levere forslag til tiltag frem til 2015. Der leveres også forslag til investerings- og reinvesteringsprojekter frem til 2025	At estimere passagermæssige konsekvenser ved Visionsplanen som beskrevet i Lokalbanelnplanen 2012-2025 og lave en samfundsøkonomisk vurdering af Visionsplanen
Konklusioner	Om infrastrukturen (s. 10) - Tilstanden af infrastrukturen er generelt bedre hos Regionstog end hos Lokalbaneln, hovedsageligt pga. alderen på banerne der er 25-35 år gamle samt slidtilstanden - Det gælder for Lokalbaneln, undtagen Nærumbanen, at der er behov for betydelige reinvesteringer i næste rammeperiode (efter 2015) - Det vurderes dog som muligt for begge at opretholde banernes for rammeperioden med udløb i 2015 Om investeringer fra 2016 til 2025 (s. 14) - Forskellige løsningsmuligheder er præsenteret i tre scenarier: - Grundscenarie: Tidshorisont er 10 år, og investeringer baseres på levetidsforlængelse - Fornyelsesscenariet: Tidshorisont er så lang som 40 år, og investeringer baseres på egentlige fornyelser - Øget funktionalitet: Tidshorisont er så lang som 40 år, og investeringer er udover investeringer som scenarie 2 også øget funktionalitet i teknik.	Om passagermæssige konsekvenser (s. 2) - Tre pakker i Visionsplanen forventes at bidrage med sammenlagt 2.983.000 nye passagerer om året på lokalbanestrækningerne. De nye passagerer fordeler sig således: - Grundpakken består af gennemkørsel på Hillerød St. samt etablering af nye standsningssteder. Det forventes, at grundpakken samlet set bidrager til ca. 1,7 mio. nye passagerer om året - Tillægspakke 1 forventes at bidrage med 692.000 nye passagerer om året - Tillægspakke 2 forventes at bidrage med 599.000 nye passagerer om året på lokalbanestrækningerne. Om samfundsøkonomiske resultater (s. 4) - Alle tre pakker beregnes til at have en positiv nettonutidsværdi samt en intern rente over 4%, hvilket kræves af infrastrukturprojekter i DK. Nøgletal for hver pakke er som følger: - Grundpakken: Nutidsværdi = 895 mio. kr. Intern rente = 14% - Tillægspakke 1: Nutidsværdi = 61 mio. kr. Intern rente = 7% - Tillægspakke 2: Nutidsværdi = 940 mio. kr. Intern rente = 30% - Resultater af følsomhedsanalyser viser, at resultaterne er robuste over for ændringer i beregningsgrundlaget.
Anbefalinger	Om infrastrukturen - Der anbefales 10 initiativer frem til 2015 for Lokalbaneln (s. 11) - Der anbefales 8 initiativer frem til 2015 for Regionstog (s. 13) Om investeringer fra 2016 til 2025 - For scenarie 1 og 2 anbefales initiativer inden for broer og bygværker, afvanding, dæmninger og skåninger, spor, perroner, overkørsler, overkørselsanlæg og nedlæggelse af overkørsler (s. 16-18) - For scenarie 3 anbefales initiativer inden for samme områder som scenarie 1 og 2, dog med investeringer i togkontrol og etablering af 55 cm. Perroner.	- Rapporten leverer ikke konkrete anbefalinger til Visionsplanen - Det konstateres imidlertid, at der for alle tre pakker er samfundsøkonomiske gevinster ved gennemførelse, om end anlægsomkostninger er betydelige for særligt grundpakken og driftsomkostninger høje for særligt tillægspakke 2 - Der er for alle pakker samlet set negative eksterne omkostninger, da øget togdrift ikke opvejes af reduktionen af vejtrafik.
Est. omkostninger	- Initiativer frem til 2015 for Lokalb. = 74,2 mio. kr. - Initiativer frem til 2015 for Regionstog = 29 mio. kr. - Reinvesteringsniveau i scenarie 1 for Lokalbaneln er 484 mio. kr. og 341 mio. kr. for Regionstog - Reinvesteringsniveau i scenarie 2 for Lokalbaneln er 733 mio. kr. og 502 mio. kr. for Regionstog - Reinvesteringsniveau i scenarie 3 for Lokalbaneln 921 mio. kr. og 632 mio. kr. for Regionstog.	- Grundpakken: Anlægsomkostninger = 235 mio. kr. Driftsomkostninger = 67 mio. kr. Eksterne omkostninger = 19 mio. kr. - Tillægspakke 1: Anlægsomkostninger = 55 mio. kr. Driftsomkostninger = 33 mio. kr. Eksterne omkostninger = 5 mio. kr. - Tillægspakke 2: Anlægsomkostninger = 73 mio. kr. Driftsomkostninger = 208 mio. kr. Eksterne omkostninger = 5 mio. kr.

Gennemgang af eksisterende rapporter på baneområdet (2/2)

I 2016 udvikler Incentive en realiseringsplan for investeringer i Region Hovedstadens lokalbaner på foranledning af regionen, Movia og Lokaltog A/S. Realiseringsplanen beskriver fire scenarier for lokalbaneinvesteringer og dokumenterer beregninger og processer til grund for Realiseringsplanen i en teknisk baggrundsrapport: "Investeringsbehov ved Region Hovedstadens lokalbaner". Deloitte tager således udgangspunkt i disse grundscenarier i deres finansieringsanalyse fra 2017, der bistår Region Hovedstaden med at belyse finansieringen af anlægsinvesteringer i lokalbanen.

Forfatter og titel	2016 Incentive: Realiseringsplan for investeringer i Region Hovedstadens lokalbaner 	2017 Deloitte: Finansiering af infrastruktur hos Region Hovedstadens Lokalbaner 
Formål	At synliggøre investeringer i Region Hovedstadens lokalbaner for at gøre det nemt at vælge det bedste scenarie	At levere bud på hvorledes Region Hovedstaden kan tilgå finansiering af de forskellige anlægsscenarier, herunder belyse, hvorvidt Region Hovedstadens nuværende økonomi er tilstrækkelig til at realisere anlægsscenarierne med lån inden for lånebekendtgørelsen
Konklusioner	Scenarie 1 - Scenariet omfatter de nødvendige reinvesteringer af infrastruktur og et trinbræt ved Favrholm - Der forventes en passagervækst på 325.000 nye passagerer pr. år til følge - Anlægsomkostninger på i alt 324 mio. kr. (investeringsbehov på 263 mio. kr. i nutidsværdi) Scenarie 2 - Foruden initiativer i det første scenarie består scenarie 2 af ombygning af Hillerød St. og etablering af ny station ved Favrholm - Det forventes en passagervækst på 580.000 nye passagerer pr. år - Anlægsomkostninger på i alt 439 mio. kr. (investeringsbehov på 331 mio. kr. i nutidsværdi) Scenarie 3 - Foruden initiativer i scenarie 1 og 2 omfatter scenarie 3 en række stationsflytninger og etablering af nyt standsningssted - Der forventes en passagervækst på 895.000 nye passagerer pr. år til følge - Anlægsomkostninger på i alt 455 mio. kr. (investeringsbehov på 321 mio. kr. i nutidsværdi) Scenarie 4 - Foruden de øvrige initiativer omfatter scenarie 4 frekvensudvidelser på udvalgte strækninger - Der forventes en passagervækst på 1.895.000 nye passagerer pr. år til følge - Anlægsomkostninger på i alt 610 mio. kr. (investeringsbehov på 696 mio. kr. i nutidsværdi).	- Hos Kommunekredit kan lånekombinationer etableres til en rente på 0,05% p.a. for den variable del i anlægsperioden og en rente på 2,11% p.a. i den fastforrentede del med en løbetid på 25 år. Det vurderes ikke at kunne gøres billigere på det danske lånemarked - Baseres lånsfinansieringen alene på den årlige bevilling på 14,8 mio. kr., er det kun de enkeltstående anlægsscenarier (Favrholm trinbræt og udbygning af Hillerød St. og Favrholm St.), der kan realiseres - Øges den årlige bevilling med ca. 4,5 mio. kr. vil anlægsscenarie 1a, 2a og 3a* kunne gennemføres - Tilføres kapital svarende til underforbrug på driftsbudgettet, 171 mio. kr., og fastholdes den årlige bevilling på 14,8 mio. kr., vil anlægsscenarier 1a, 2a, 3a, 4, 5 og 1b* kunne realiseres.
Anbefalinger	- Rapporten leverer ikke konkrete anbefalinger men tilstræber at synliggøre investeringer - Det konstateres imidlertid, at alle fire scenarier udgør en negativ business case for regionen og dermed er forbundet med et finansieringsbehov til at dække anlægsomkostninger. Det årlige tilskudsbehov for de fire scenarier ændres som følge af forskellen mellem driftsomkostninger pr. år og billetindtægter pr. år (se "est. omkostninger") - Investeringsbehovet per scenarie er nævnt ovenfor i parentes under "konklusioner".	- Det vurderes, at det vil være hensigtsmæssigt at anvende en låntype, der består af variabelt forrentet lån i anlægsperioden, der efter anlægssophør konverteres til fastforrentet lån med en løbetid på 25 år - Renten på det fastforrentede lån kan fastsættes i dag ved en forward-aftale, der sikrer, at Region Hovedstaden kan optage fastforrentet lån ved anlægssophør til en fast rente, der kendes i dag. Dette vil beskytte Region Hovedstaden mod ugunstige renteudsving i anlægsperioden.
Est. omkostninger	- Scenarie 1: Ingen ændringer i årligt tilskudsbehov da stigninger i driftsomkostninger og billetindtægter udligner hinanden - Scenarie 2: Årlige tilskudsbehov forventes at falde med 4 mio. kr. grundet passagervæksten - Scenarie 3: Årlige tilskudsbehov forventes at falde med 6 mio. kr. grundet passagervæksten - Scenarie 4: Årlige tilskudsbehov forventes at stige med 20 mio. kr. grundet høje driftsomkostninger.	Relevant og behandlet i forbindelse med "konklusioner".

Anlægsarbejde og trafikale fremkommelighed i et juridisk perspektiv

Planloven har blandt andet det formål at sikre en forening af samfundsmæssige interesser i den fysiske arealanvendelse. I en fremkommelighedskontekst er det værd at bemærke stk. 2 i loven, der tilsiger:

- 1) At der ud fra en planmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en hensigtsmæssig udvikling i hele landet og i de enkelte kommuner
- 2) At der skabes og bevares værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber.

Med hjemmel i Planloven er Fingerplanen udstedt - et såkaldt landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning. I Fingerplanen fastlægges de overordnede rammer for den fysiske planlægning i de 34 kommuner i Hovedstadsområdet. Planloven og Fingerplanen opstiller derfor både muligheder og begrænsninger for anlægsarbejde møntet på for eksempel trafikale fremkommelighed.

Udsnit af Planloven

§ 5 o. I tilknytning til tankstationer, togstationer, stadioner (...), der ligger uden for områder omfattet af § 5 m. og § 5 n., kan der udlægges arealer til butikker til brug for de kunder, der i øvrigt benytter anlægget på grund af dets primære funktion

Udsnit af Fingerplanen

Om det indre og ydre storbyområde

§ 6 / § 11 . Kommuneplanlægningen i det indre/ydre storbyområde skal sikre, at byfunktioner som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgmønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvist inden for stationsnære kerneområder

Stationsnærhedseffekter

DTU Transport udgav i januar 2016 en rapport med det formål at identificere og vurdere definitioner og metoder til fastlæggelse af stationer samt stationsoplande. Rapporten har fire centrale pointer:

- S-tog og Metro har et relativt stort stationsopland (800-1200 meter), hvorimod der er indikationer på et opland for busser på 0-400 meter
- Transportvaneundersøgelsen viser, at tilstedeværelsen af en togstation i Hovedstadsområdet har stor betydning for valget af kollektiv transport. Det er sværere at påvise, om tilstedeværelsen af et busstop inden for en vis afstand har indflydelse på valget
- I litteraturen er der mange eksempler på strategiske effekter i form af forhøjede ejendomspriser ved anlæg af metro, S-tog, letbaner og BRT. Disse stigninger sker som følge af opgraderingen af den kollektive trafik tæt ved attraktive stationsområder
- Tidsværdistudier viser en præference blandt passagerer for skinnébårne transportmidler frem for busser.

- Stationsnærhedsprincippet giver et samfundsøkonomisk incitament til at vægte skinnébårne investeringer højere end BRT-initiativer. Det kan være en del af forklaringen på, at der er identificeret et meget begrænset antal forslag til BRT-indsatser på trods af, at bl.a. internationale studier dokumenterer en relativ god effekt af sådanne løsninger
- Det kan derfor overvejes at implementere lovgivningsmæssige ændringer, der giver myndighederne tilsvarende gunstige betingelser for erhvervs- og byudvikling ved BRT-løsninger som ved skinnébårne initiativer.

Nøgletal for arketyper i foreslåede danske fremkommelighedsindsatser på busområdet

Der er forskel på, hvor effektive de enkelte arketyper fremkommelighedstiltag er i at generere rejsetidsgevinster for investeringskroner. Dette hænger sammen med forskellige egenskaber i forhold til gennemsnitlige investeringsomkostninger og gennemsnitlige rejsetidsgevinster per tiltag.

I udarbejdelsen af tabellen er der foretaget en kortlægning af Movias foreslåede tiltag for buslinjerne 150S, 200S, 250S, 300S og 30E, 400S, 500S og 375R i rapporterne "Regional busfremkommelighed i Hovedstaden" og "Effektivisering af det strategiske busnet 2019".

Rejsetidsgevinst per tusinde investeringskroner er for hver arketype udregnet på følgende måde og er således behæftet med usikkerhed:

$\text{(Gns. rejsetidsgevinst per tiltag / gns. investeringsomkostning per tiltag)} \times \text{DKK1000}$.

Arketype	Antal tiltag	Gns. investeringsomkostning per tiltag (mio. kr.)	Gns. rejsetidsgevinst per tiltag, min.–maks. (sek.)	Rejsetidsgevinst per tusinde investeringskroner per tiltag (sek.)
Rutejustering	7	0,40	122-124	3
Signalprioritering	29	0,275	18-27	0,8
Assisterende teknologi	0	N/A	N/A	N/A
Anlæg af dedikerede busbaner	10	1,97	42-47	0,2
Anlæg af sving- og overhalingsbaner samt stoppested	9	0,7	14-15	0,2
Forbedring af vej- og stoppested	82	0,76	2,5-3	0,04
Hybrid*	3	0,79	N/A	N/A
Total	140	0,72	12-17	0,2

Hovedobservationer for foreslåede danske tiltag

- De mest effektive tiltag til at omsætte investeringskroner til rejsetidsgevinster er rutejustering og signalprioritering
- Rutejustering har den suverænt højeste gennemsnitlige rejsetidsgevinst på mellem 122 og 124 sekunder per tiltag men benyttes kun i 7 ud af 140 tiltag
- Der er ikke fundet nogle fremkommelighedstiltag vedrørende assisterende teknologi på danske buslinjer
- Anlæg af dedikerede busbaner er den klart dyreste løsning per tiltag men medfører den anden højeste forventede gevinst på rejsetid. Omkostningsniveauet bevirker også, at arketyper er relativt ineffektive i at omsætte investeringskroner til rejsetidsgevinster
- Anlæg af sving- og overhalingsbaner har et gennemsnitligt performance-tal i forhold til andre arketyper
- Forbedring af vej- og stoppested er det mest frekvente fremkommelighedstiltag blandt forslagene og har den lavest forventede rejsetidsgevinst blandt de seks arketyper. Forbedring af vej- og stoppested er således det ringeste tiltag i forhold til at omsætte investeringskroner til rejsetidsgevinst.

Foreslåede fremkommelighedstiltag for buslinje 150S (Kokkedal St.–Nørreport St.)

Sammenfatning

Movia foreslår fire tiltag på linje 150S, herunder anlæg af en dedikeret busbane, etableringer af busprioriteringer og stoppestedsforbedringer. Det samlede anlægsoverslag vurderes til 3,5-4,7 mio. kr.* for de fire tiltag med en forventet årlig driftsbesparelse for Region Hovedstaden på 0,3 mio. kr.** og en tilbagebetalingstid på 7-12 år. Den samlede rejsetidsgevinst for ruten forventes at være 47-67 sekunder per gennemkørsel ved fuld implementering af alle tiltag, og den gennemsnitlige rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret i ruten er 0,43 sekunder.

Læsevejledning

- Tiltagene til højre er foreslået af Movia i rapporten nævnt nederst på denne side
- Rejsetidsgevinster er opgjort i min. og maks. og vedrører således én samlet gennemkørsel (frem og tilbage) for bussen på ruten.

Vejmyndigheder

- Rudersdal Kommune
- Vejdirektoratet
- Hørsholm Kommune.

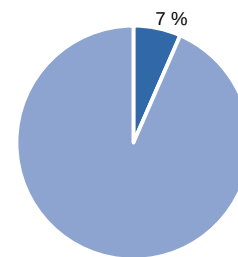
MULIGE TILTAG

	Gns. omkostning, mio. kr.	Min. rejsetids- gevinst	Maks. rejsetids- gevinst	Rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret (sek.)
Busbane på Hørsholm Kongevej	2,700	32	37	0,13
Busprioritering på Øverødvej/Helsingørsmotorvejen	0,125	5	10	0,60
Busprioritering på Hørsholm Kongevej/Rungstedvej	0,150	10	20	1,00
Stoppestedsforbedringer (ukendt antal)	1,200	0	0	0
I alt	4,175	47	67	0,43

KILDE

- Effektivisering af det strategiske busnet 2019 – Idékatalog med anlægsprojekter, Movia

Linjens andel af regionens tilskudsbehov til busdrift, 2017E2



- Den årlige driftsbesparelse på 0,3 mio. kr. er relativt beskeden, og tilbagebetalingstiden vurderes af Movia at være 7-12 år***
- Linjens tilskudsbehov udgør 15,8 mio. kr. i 2017E2 (7%)
- Tiltagene er relativt ineffektive til at generere tidsgevinster.

Tiltagene vurderes således at være tredjeprioritet

*Anlægsoverslag omfatter belægnings- og jordarbejder, vejafvanding, inventar og beplantning, belysning samt signaltekniske ændringer. Udgifter til ledningsomlægninger og evt. arealerhversvler 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 henblik på at vise sig at være mindre end angivet i praksis. *** Spændet i tilbagebetalingstid udtrykker risikoprofilen ved anlægsoverslaget

Foreslåede fremkommelighedstiltag for buslinje 200S (Gladsaxe Trafikplads St.–Avedøre Holme via Husum Torv)

Sammenfatning

Movia foreslår 10 tiltag på linje 200S, herunder etableringer af signalprioriteringer, anlæg af ruteomlægning og geometriske ændringer på vej- og stoppested. Det samlede anlægsoverslag vurderes til 5,37 mio. kr.* for de 10 tiltag med en forventet årlig driftsbesparelse for Region Hovedstaden på 1,5 mio. kr.** og en tilbagebetalingstid på 3-7 år. Den samlede rejsetidsgevinst for ruten forventes at være 176-305 sekunder per gennemkørsel ved fuld implementering af alle tiltag, og den gennemsnitlige rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret er 0,56.

Læsevejledning

- Tiltagene til højre er foreslået af Movia i rapporten nævnt nederst på denne side
- Rejsetidsgevinster er opgjort i min. og maks. og vedrører således én samlet gennemkørsel (frem og tilbage) for bussen på ruten.

Vejmyndigheder

- Brøndby Kommune
- Hvidovre Kommune
- Rødovre Kommune
- Vejdirektoratet
- Københavns Kommune.

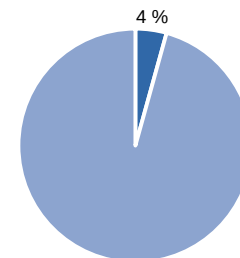
MULIGE TILTAG

	Gns. omkostning, mio. kr.	Min. rejsetids-gevinst	Maks. rejsetids-gevinst	Rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret (sek.)
Venstresvings- og busbane på Hvidovrevej	0,375	7	9	0,21
Venstresvingsbusbane på Islevhusvej	0,300	5	10	0,25
Busbane og gatingsignal på Mørkhøjvej	0,488	34	42	0,78
Busbaner på Mørkhøjvej	0,415	20	24	0,53
Signalkryds ved Stamholmen/ Industriholmen	2,850	30	60	0,16
Busprioritering i krydsene på Hvidovrevej	0,575	60	120	1,57
Busprioritering m.m. Avedøre Havnevej/Park Allé	0,190	10	20	0,79
Busprioritering Tårnvej/Jyllingevej	0,115	10	20	1,30
Bedre trafikinformation ved Husum St. - TUS	0,300	0	0	0
Opgradering af stoppesteder	2,600	0	0	0
I alt	8,208	176	305	0,56

KILDE

- Effektivisering af det strategiske busnet 2019, Movia

Linjens andel af regionens tilskudsbehov til busdrift, 2017E2



- Den årlige driftsbesparelse på 1,5 mio. kr. er relativt høj, og tilbagebetalingstiden vurderes af Movia at være 3-7 år ***
- Linjens tilskudsbehov udgør 10,1 mio. kr. i 2017E2 (4%)
- Tiltagene er relativt ineffektive til at generere tidsgevinster.

Tiltagene vurderes således at være førsteprioritet

Foreslåede fremkommelighedstiltag for buslinje 250S (Bagsværd St.–Dragør Stationsplads)

Sammenfatning

Movia foreslår ni tiltag på linje 250S, herunder etableringer af busprioriteringer, anlæg af busbaner og stoppestedsoptimeringer. Det samlede anlægsoverslag vurderes til 11-15,1 mio. kr.* for de ni tiltag med en forventet årlig driftsbesparelse for Region Hovedstaden på 0,6 mio. kr.** og en tilbagebetalingstid på 14-22 år. Den samlede rejsetidsgevinst for ruten forventes at være 208-258 sekunder per gennemkørsel ved fuld implementering af alle tiltag, og den gennemsnitlige rejsetidsgevinst per 10.000 mio. kr. investeret i ruten er 0,50 sekunder.

Læsevejledning

- Tiltagene til højre er foreslået af Movia i rapporten nævnt nederst på denne side
- Rejsetidsgevinster er opgjort i min. og maks. og vedrører således én samlet gennemkørsel (frem og tilbage) for bussen på ruten.

Vejmyndigheder

- Frederiksberg Kommune
- Københavns Kommune
- Region Hovedstaden
- Tårnby Kommune
- Vejdirektoratet.

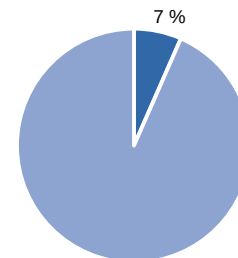
MULIGE TILTAG

	Gns. omkostning, mio. kr.	Min. rejsetids-gevinst	Maks. rejsetids-gevinst	Rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret (sek.)
Busbane på Rosenørns Allé	1,750	34	39	0,21
Midterlagt stoppested ved Gyldenløvesgade	3,000	15	20	0,06
Busbane på Englandsvej	3,250	77	86	0,25
Busbane på Tårnbyvej	0,625	23	26	0,39
Busbane på Hareskovvej	1,650	34	42	0,23
Busprioritering på Englandsvej	0,115	10	20	1,30
Busprioritering Amager Landevej	0,115	10	20	1,30
Venstresvingspil på Bülowvej	0,065	5	5	0,77
Opgradering af stoppesteder	2,500	0	0	0
I alt	11,445	208	258	0,50

KILDE

- Effektivisering af det strategiske busnet 2019, Movia

Linjens andel af regionens tilskudsbehov til busdrift, 2017E2



- Den årlige driftsbesparelse på 0,6 mio. kr. er af et vist omfang, og tilbagebetalingstiden vurderes af Movia at være 14-22 år ***
- Linjens tilskudsbehov udgør 15,85 mio. kr. i 2017E2 (7%)
- Tiltagene er relativt ineffektive til at generere tidsgevinster.

Tiltagene vurderes således at være tredjeprioritet

Foreslåede fremkommelighedstiltag for buslinje 300S (Ishøj St.–Gl. Holte, Øverødvej) og 30E (Ishøj St.–DTU, Bygning 118)

Sammenfatning

Movia foreslår 15 tiltag på linje 300S og 30E, herunder etableringer af busprioriteringer, anlæg af højresvingsbaner og anlæg af omkørselsrute. Det samlede anlægsoverslag vurderes til 3,6 mio. kr.* for de 15 tiltag. Den forventede årlige driftsbesparelse for Region H og tilbagebetalingstiden fremgår ikke af kildens rapport. Den samlede rejsetidsgevinst for ruten forventes at være ca. 67 sekunder per gennemkørsel og på linje 30E ca. 52 sekunder per gennemkørsel, og den gennemsnitlige rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret i ruterne er 1,36 sekunder.

Læsevejledning

- Tiltagene til højre er foreslået af Movia i rapporten nævnt nederst på denne side
- Kilden har udeladt data på 10 tiltag, hvorfor disse ikke fremgår af oversigten til højre
- Rejsetidsgevinster er opgjort i nord og sydgående retning for bussen på ruten.

Vejmyndigheder

- Herlev Kommune
- Rødovre Kommune
- Gladsaxe Kommune
- Lyngby-Taarbæk Kommune
- Glostrup Kommune
- Brøndby Kommune
- Vejdirektoratet.

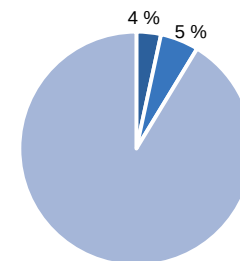
MULIGE TILTAG

	Gns. omkostning, mio. kr.	Rejsetidsgevinst mod syd	Rejsetids- gevinst mod nord	Rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret (sek.)
Samordning af kryds og afmærkning ved stoppested på Vallensbækvej**	0,155	13	10	1,48
Samordning af kryds på Park Allé**	0,150	15	15	2,00
Busprioritering ved Ejby Industrivej**	0,650	15	15	0,46
Bus-ligeud i højresvingsbane på Dynamovej**	0,245	0	22	0,90
Flytning af stoppested på Gammelmose	0,155	15	15	1,94
I alt	3,575	58	87	1,36
* - Projekter inden for letbaneentreprisen ** - Øvrige projekter inden for ringvejens tracé				

KILDE

- Regional busfremkommelighed i hovedstaden – 300S og 30E, Movia

Linjens andel af regionens tilskudsbehov til busdrift, 2017E2



■ 30E ■ 300S ■ Linjer total

- Den forventede årlige driftsbesparelse og tilbagebetalingstid fremgår ikke
- Linjernes samlede tilskudsbehov udgør 21,4 mio. kr. i 2017E2 (9%)
- Tiltagene er relativt effektive til at generere tidsgevinster.

Tiltagene vurderes således at være andenprioritet

Foreslåede fremkommelighedstiltag for buslinje 375R (Hillerød St.–Rungsted Kyst St.)

Sammenfatning

Movia foreslår 11 tiltag på linje 375R, herunder etableringer af busprioriteringer, ruteomlægninger og stoppestedsoptimeringer. Det samlede anlægsoverslag vurderes til 10,2 mio. kr.* for de 11 tiltag med en forventet tilbagebetalingstid på 5,5 år. Den forventede årlige driftsbesparelse for Region Hovedstaden fremgår ikke af kildens rapport. Den samlede rejsetidsgevinst for ruten forventes at være 932 sekunder per gennemkørsel ved fuld implementering af alle tiltag, og den gennemsnitlige rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret i ruten er 19,71 sekunder.

Læsevejledning

- Tiltagene til højre er foreslået af Movia i rapporten nævnt nederst på denne side
- Rejsetidsgevinster er opgjort for nord- og sydgående retning og vedrører således én samlet gennemkørsel for bussen på ruten
- Kilden har udeladt data på 3 tiltag, hvorfor disse ikke fremgår af oversigten til højre.

Vejmyndigheder

- Hørsholm Kommune
- Fredensborg Kommune
- Hillerød Kommune
- Vejdirektoratet.

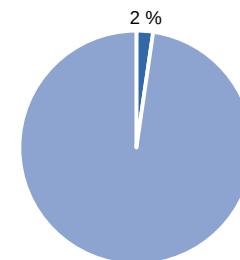
MULIGE TILTAG

	Gns. omkostning, mio. kr.	Rejsetids-gevinst mod nord	Rejsetids-gevinst mod syd	Rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret (sek.)
Busprioritering på Rungstedvej	0,255	21	21	1,65
Busprioritering på Usserød Kongevej	0,175	10	10	1,14
Stoppestedsoptimering i Avderød	0,015	19	12	20,67
Stoppestedsoptimering Ved Skovgærdet	0,010	70	61	131,00
Busprioritering på Nordre Jernbanevej	0,090	5	5	1,11
Ruteomlægning ved Kongens Vænge	4,345	0	114	0,26
Ruteomlægning ved Kongens Vænge	2,240	192	0	0,86
Busprioritering på Fredensborg Kongevej og Overdrevsvejen	0,255	10	15	0,98
I alt	7,385	486	446	19,71

KILDE

- Regional busfremkommelighed i hovedstaden – 375R, Movia

Linjens andel af regionens tilskudsbehov til busdrift, 2017E2



■ 375R ■ Linjer total

- Den årlige driftsbesparelse fremgår ikke, og tilbagebetalingstiden vurderes af Movia at være 5,5 år***
- Linjens tilskudsbehov udgør 5,3 mio. kr. i 2017E2 (2%)
- Tiltagene er effektive til at generere tidsgevinster.

Tiltagene vurderes således at være førsteprioritet

Foreslåede fremkommelighedstiltag for buslinje 400S (Lyngby St.–Ishøj St.)

Sammenfatning

Movia foreslår seks tiltag på linje 400S, herunder etableringer af busprioriteringer, anlæg af busbane og opgraderinger af stoppesteder. Det samlede anlægsoverslag er 4,4 mio. kr.* for seks tiltag med en forventet årlig driftsbesparelse for Region Hovedstaden på 0,3 mio. kr.** og en tilbagebetalingstid på 7-13 år. Den samlede rejsetidsgevinst for ruten forventes at være 73-140 per gennemkørsel ved fuld implementering af alle tiltag, og den gennemsnitlige rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret i ruten er 1,22 sekunder.

Læsevejledning

- Tiltagene til højre er foreslået af Movia i rapporten nævnt nederst på denne side
- Rejsetidsgevinster er opgjort i min. og maks. og vedrører således én samlet gennemkørsel (frem og tilbage) for bussen på ruten.

Vejmyndigheder

- Ballerup Kommune
- Gladsaxe Kommune
- Greve Kommune
- Høje Taastrup Kommune
- Lyngby Kommune
- Region Hovedstaden.

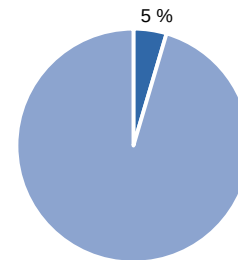
MULIGE TILTAG

	Gns omkostning, mio. kr.	Min. rejsetids-gevinst	Maks. rejsetids-gevinst	Rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret (sek.)
Optimere busprioritering på Bagsværdvej/Bindeledet	0,065	10	20	2,31
Busprioritering på Ballerup Byvej/Skovvej	0,115	10	20	1,30
Optimere busprioritering på Gadehavegårdsvej/Høje Taastrup Boulevard	0,065	10	20	2,31
Busprioritering m.m. i tre signalkryds på Godsvej	0,340	30	60	1,30
Busbane på Bagsværdvej	2,500	13	20	0,07
Opgradering af stoppesteder	1,400	0	0	0
I alt	4,485	73	140	1,22

KILDE

- Effektivisering af det strategiske busnet 2019 – Idékatalog med anlægsprojekter, Movia

Linjens andel af regionens tilskudsbehov til busdrift, 2017E2



- Den årlige driftsbesparelse på 0,3 mio. kr. er relativt beskeden, og tilbagebetalingstiden vurderes af Movia til at være 7-13 år***
- Linjens tilskudsbehov udgør 10.792 mio. kr. i 2017E2 (5%)
- Tiltagene er relativt effektive i at generere tidsgevinster.

Tiltagene vurderes således at være andenprioritet

Foreslåede fremkommelighedstiltag for buslinje 500S (Kokkedal St.–Avedøre Holme)

Sammenfatning

Movia foreslår 13 tiltag på linje 500S, herunder etableringer af busprioriteringer, anlæg af busbane og opgraderinger/anlæg af stoppesteder. Det samlede anlægsoverslag vurderes til 9,5 mio. kr.* for de 13 tiltag med en forventet årlig driftsbesparelse for Region Hovedstaden på 0,5 mio. kr.** og en tilbagebetalingstid på 9-16 år. Den samlede rejsetidsgevinst for ruten forventes at være 141-242 sekunder per gennemkørsel ved fuld implementering af alle tiltag, og den gennemsnitlige rejsetidsgevinst per 10.000 mio. kr. investeret i ruten er 0,72 sekunder.

Læsevejledning

- Tiltagene til højre er foreslået af Movia i rapporten nævnt nederst på denne side
- Rejsetidsgevinster er opgjort i min. og maks. og vedrører således én samlet gennemkørsel (frem og tilbage) for bussen på ruten.

Vejmyndigheder

- Hvidovre Kommune
- Hørsholm Kommune
- Ballerup Kommune
- Brøndby Kommune
- Glostrup Kommune
- Vejdirektoratet
- Furesø Kommune.

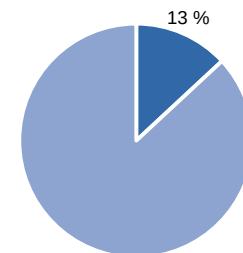
MULIGE TILTAG

	Gns. omkostning, mio. kr.	Min. rejsetids-gevinst	Maks. rejsetids-gevinst	Rejsetidsgevinst per 10.000 kr. investeret (sek.)
Signalkryds ved Stamholmen	2,850	15	30	0,08
Kørespor forlænges ved Frederiksborgvej/Ravnshøjvej	0,850	10	12	0,13
Busbane på Frederiksborgvej	1,650	36	40	0,23
Busprioritering på Hørsholm Kongevej/Rungstedvej	0,115	10	20	1,30
Busprioritering på Ballerupvej	0,115	10	20	1,30
Busprioritering på Brøndbyvester Boulevard/Strandesplanaden	0,115	10	20	1,30
Busprioritering på Brøndbyvester Boulevard/Sydgårdsvej	0,115	10	20	1,30
Busprioritering m.m. på Østbrovej	0,190	10	20	0,79
Busprioritering på Sydvestvej	0,190	10	20	0,79
Busprioritering m.m. på Nyvej	0,190	10	20	0,79
Busprioritering på Vestsskovvej	0,115	10	20	1,30
Stoppested på Frederiksborgvej	0,115	0	0	0
Opgradering af stoppesteder	2,900	0	0	0
I alt	9,510	141	242	0,72

KILDE

- Effektivisering af det strategiske busnet 2019 – Idékatalog med anlægsprojekter, Movia

Linjens andel af regionens tilskudsbehov til busdrift, 2017E2



■ 500S ■ Linjer total

- Den årlige driftsbesparelse på 0,5 mio. kr. er af et vist omfang, og tilbagebetalingstiden vurderes af Movia at være 9-16 år***
- Linjens tilskudsbehov udgør 33,9 mio. kr. i 2017E2 (13%)
- Tiltagene genererer rejsetidsgevinster med en vis effektivitet.

Tiltagene vurderes således at være førsteprioritet



OMSTILLINGSMULIG- HEDER PÅ BUS- OG BANEOMRÅDET

Bilag

Samlet overblik over hypoteser udarbejdet af PA

Nedenfor er samlet et overblik over hypoteserne. For hver hypotese er opgivet et skøn på det årlige potentiale baseret på regnskabstal, hvilket giver dem en relativ stor usikkerhed, som afspejles i de opgivne intervaller. Potentialet afspejler forskellen på det årlige tilskudsbehov ift. første estimat 2017. Det endelige initiativ opregnes op imod budgetfremskrivningen 2018-2021. Hypoteserne er udspecificeret i bilag 2. De prioriterede hypoteser er PA's anbefaling til, hvilke hypoteser der som minimum bliver beregnet.

Hypotese	Årligt potentiale (mio. kr.)	Prioriteret hypotese	Håndtag anvendt på forslag
S-busser og E-busser			
400S, 400, 500S, 40E og 55E	27-41	✓	- Nedlæggelse af rute (40E) - Ruteafkortning (500S og 55E) - Nedsat frekvens (500S) - Sammenlægning af buslinjer (400 og 400S)
250S og 350S	20-35	✓	- Nedlæggelse (350S) - Ændret linjeføring (250S) - Ruteafkortning (250S)
150S og 15E	6-18	✓	- Nedbringelse af timepris (150S og 15E) - Sammenlægninger af buslinjer (150S og 15E)
300S og 30E	-*	✓	- Nedsat frekvens (300S) - Nedlæggelse af linje (30E)
600S	1-3	✓	Nedsat frekvens
65E	3		Nedlæggelse
R-busser			
320R og 380R	3-7	✓	- Nedlæggelse (320R) og ruteforlængelse (380R) - Alternativ ruteafkortning (320R)
310R	0-0,5		Ændret linjeføring
390R	6-7		Nedlæggelse med forslag om kommunal drift
Øvrige linjer			
123	6		Nedlæggelse med forslag om kommunal drift
Natbusser og R-busser generelt	6-14	✓	- Nedsat frekvens (R-busser) - Sammenlægning af buslinjer (N-busser) - Nedlæggelse (N-busser)
Initiativer på af lokalbanen	2,5-6,5		- Nedsat frekvens (Alle baner) - Tog med færre stop (Frederiksværkbanen)

* 300S og 30E forventes ikke at kunne indhente besparelser ift. det nuværende omkostningsniveau men at nedbringe stigende udgifter i budgetoverslagsårene væsentligt.

Punkt nr. 1 - Region Hovedstadens budgetanalyse af Movia (Orienteringssag)

400S (Lyngby St.–Hørsholm St.) 500S (Kokkedal St.–Ørestad St.)

40E (Skodsborg St.–Høje Taastrup St.) 55E (Allerød St.–Malmparken St.)

Budgetanalyse af udgifter til Movia Fase 2 & 3

43

Formulering af hypotese

- 500S afkortes til Glostrup station, således at der ikke køres mellem Glostrup og Ørestad stationer
- Nedsat frekvens på 500S, f.eks. 15 minutters drift i myldretiden
- 40E nedlægges
- 55E afkortes til at gå mellem Værløse station og Malmparken station svarende til, at ca. 50% af køreplantimerne skæres væk
- 400 integreres i 400S, der fortsætter som hidtil.

Analyse – Små selvfinansierungsgrader med jævnt fordelt passager-flow og overlap i linjeføring

500S har en af de laveste selvfinansierungsgrader blandt S-busserne. Passager-flowet er nogenlunde jævnt udover hele linjens rute (se figur til højre). Mellem Glostrup St. og Ørestad St. står de fleste passagerer af og på ved Brøndby Strand station og Ørestad station. Der vurderes at være alternative ruter til disse rejsende. Ca. 1/5 af passagererne mellem Ørestad st. og Glostrup St. står af på ved Avedøre Holme. Disse passagerer må forvente forringet service som følge af ruteafkortning.

Der vurderes kun at være få alternative muligheder mellem Kokkedal St. og Birkerød St. Det anbefales, at frekvensen nedsættes, som vi i dag kender det fra 600S, omend dette kan anses som værende i uoverensstemmelse med S-bus produktets koncept om høj frekvens.

En nedlæggelse af 40E vurderes rentabel. Ca. 15% af passagerne er rejsende til og fra DTU, som har alternative muligheder (300S, 180, 181, 190). Passagerne til Laurrupparken forventes at kunne absorberes af 55E, der stopper på stationer med de samme S-togslinjer, som 40E standser ved, og som udgør de største steder for passager-af- og påstigninger.

55E afkortes til at køre mellem Malmparken St. og Værløse St., da der er alternativer til rejsende mellem Allerød og Farum, som dog risikerer at få forlænget rejsetiden med ca. 15 min. Årsagen til at opretholde 55E frem for 40E er dels en betragtning om geografisk dækning, hvor linjeføringen på 40E vurderes bedre dækket end 55E, og dels en økonomisk betragtning om, at 40E bliver påvirket af anlægsarbejdet i forbindelse med anlæg af letbanen.

En væsentlig udfordring ved at indhente besparelser på disse ruter er, at kontrakterne tidligst har udløb i 2020, og at det ikke nødvendigvis er muligt for Movia at vælge, hvorvidt kontrakterne kan opsiges eller ej. I dette tilfælde kan det være relevant at se på maksimale frekvensnedsættelser, særligt på E-busserne.

Endeligt sammenlægges 400 med 400S, som i dag har samme linjeføring, hvor linje 400 kører om aftenen, mens 400S kører i dagtimerne. Disse to linjer sammenlægges for at opnå synergier uden øvrige ændringer.

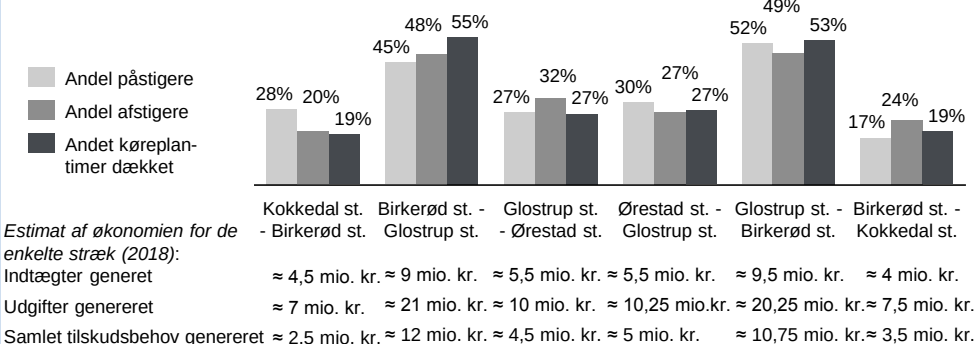
*Andelen af køreplantimerne er estimeret pba. antal af afgange på hverdage samt tid i køreplan i hverdage.

Fakta om ruterne (E1-2017)

	400S+400	500S	40E	55E
Tilskudsbehov (Reg. H):	13,0 mio. kr.	35,0 mio. kr.	14,8 mio. kr.	12,3 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad:	66 %	51 %	38 %	29 %
Passagerer:.	2,82 mio.	3,29 mio.	0,85 mio.	0,48 mio.
Kontraktudløb tidligst:	2020	2019 (forventes forlænget)	2020	2019 (forventes forlænget)
Kontraktudløb senest:	2026	2023	2026	2023

Dokumentation

Passagertal og andel af køreplan timer på udvalgte strækninger for hverdage 500S*



Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- Forslagene forventes at have stærk effekt på udgifterne men også at påvirke passager-indtægterne negativt
- En forkortning af 500S forventes at kunne sænke tilskudsbehovet MED 9-15 mio. kr. En yderligere frekvensnedsættelse kan sænke tilskudsbehovet yderligere 1-2 mio. kr.
- Nedlæggelse af 40E forventes at sænke tilskudsbehovet med 14-16 mio. kr.
- Forkortelse af 55E forventes at kunne sænke tilskudsbehovet MED 5-8 mio. kr.
- 400S forventes at være uændret i tilskudsbehov
- I alt forventes forslagene at kunne sænke tilskudsbehovet MED 27-41 mio. kr. med udgangspunkt i de nuværende omkostninger.

250S (Buddinge St.–Bella Center St.) 350S (Ballerup St.–Dragør stationsplads)

Formulering af hypotese

- 350S nedlægges
- 250S ændres i overensstemmelse med det foreliggende forslag ifm. Bynet 2019
- 250S afkortes og stoppes ved Nørreport station.

Fakta om ruterne (E1-2017)

250S

Tilskudsbehov: 15,7 mio. kr.

Selvfinansieringsgrad: 53%

Passagerer: 2,16 mio.

Kontraktudløb tidligst: 2020

Kontraktudløb senest: 2024

350S

Tilskudsbehov: 27,3 mio. kr.

Selvfinansieringsgrad: 71%

Passagerer: 7,81 mio.

Kontraktudløb tidligst: 2019 (Movias ret)

Kontraktudløb senest: 2023

Analyse – Revurdering af linjeføring igennem byen

Figuren til højre viser, at 250S er mere rentabel på strækningen fra Hovedbanegården og ud af byen end igennem byen og over Amager. Nedlægges den sidste del, vil der være områder på Amager, der ikke er dækket, men der er kun meget få passagerer på denne strækning.

Figuren viser endvidere, at der er en større andel passagerer end køreplantimer igennem byen til Sundbyvester Plads, men formentlig ikke så mange at det giver overskud at opretholde. Samtidig kan det forventes, at en del af passagererne står af på Nørreport St. og finder alternativer, hvis ruten afkortes hertil, som det er tilfældet med 150S.

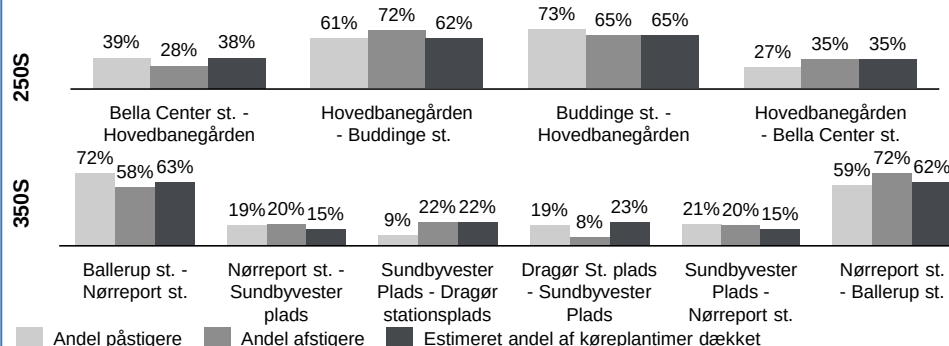
I dag står ca. 10% af alle passagerer på ruten af og på mellem Nørreport St. og Christianshavn St., hvor der er alternative ruter for de pågældende stop - hovedsagligt Kongens Nytorv og Christianshavn metrostationer. Det kan derfor forventes, at en del passagerer, som bliver berørt af en ruteafkortning ved Nørreport St., fortsat vil anvende bussen.

Strækningen mellem Sundbyvester Plads og Dragør Stationsplads er dyr ift. passagerer og udgør mellem 20 og 25% af køreplantimerne. Linjeføringen i Dragør vurderes dertil at være særligt i uoverensstemmelse med S-bussens karakteristika såsom direkte linjeføring og få stop. Dertil kommer, at der er mange alternativer til linje 350S i Dragør Kommune, både lokalt og til større knudepunkter (f.eks. linje 33 til Ørestad St. ved metro og lokaltoget og linje 35 til metro og linje 5C ved lufthavnen).

Da disse linjer i særlig grad påvirkes af Bynet 2019, vurderes estimatet at have store usikkerheder.

Dokumentation

Passagertal og andel af køreplan timer på udvalgte strækninger for hverdage 250S og 350S*



Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- Det forventes, at de 27 mio. kr., der i dag gives i tilskud til linje 350S, bortfalder. Dette forventes dog med de foreliggende forslag at være faldende til 16,6 mio. kr. i 2021. Dette kan samtidig have både positive og negative effekter på de andre buslinjer
- En afkortning af den nye linje 250S vil kunne nedsætte omkostningerne for linjen med mellem 30 og 40% og tilsvarende miste de samme passagermængder. Dog kan en linjeføring til Nørreport st. og metronettet måske give flere passagerer end ved at køre til Hovedbanegården. I forbindelse med Bynet 2019 er antallet af køreplantimer for 250S forøget med omkring 75% fra ca. 40.000 til 68.000 timer. En afkortning vil bringe dette ned på nuværende niveau. Der vil derfor ikke være en besparelse ift. det nuværende niveau men en besparelse på ca. 10 mio. kr. i 2021.
- Den samlede effekt vurderes derfor at være mellem 20-35 mio. kr.

150S (Kokkedal St.–Nørreport) 15E (Søhuset (Forskerparken)–Nørreport St.)

Formulering af hypotese

- Timeprisen søges nedbragt
- 150S afkortes til Gl. Holte, og driften mellem Kokkedal St. og Gl. Holte indstilles eller erstattes med mindre frekvente busser, f.eks. gennem ruteopsplitning
- 15E nedlægges og erstattes af højere frekvens for linje 150S for at simplificere busproduktet og give mulighed for at optimere anvendelsen af busmateriellet. 15E dækker i dag som eneste bus Forskerparken i Hørsholm, hvor 12-17% af passagererne i 15E står af eller på. En ny linje 150S kan evt. forlænges til at dække dette område i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Fakta om ruterne (E1-2017)

150S

Tilskudsbehov: 15,4 mio. kr.
 Selvfinansieringsgrad: 77%
 Passagerer: 4,63 mio.
 Kontraktudløb tidligst: 2019 (Movias ret)
 Kontraktudløb senest: 2023

15E

Tilskudsbehov: 5,9 mio. kr.
 Selvfinansieringsgrad: 56%
 Passagerer: 0,68 mio.
 Kontraktudløb tidligst: 2019 (Movias ret)
 Kontraktudløb senest: 2023

Analyse – Succesfulde linjer med store omkostninger

150S havde i 2016 den største selvfinansieringsgrad blandt S-busser, mens 15E havde den næststørste blandt E-busser. Busserne anses derfor som relativt succesfulde.

Linjerne har dog en køreplantimepris, der er godt 37% dyrere pr. køreplante end Movias gennemsnit. Det er derfor relevant at undersøge, om der kan gøres tiltag, som kan nedbringe køreplantimeprisen.

Med et garageanlæg i Ryvang nær rutens sydlige endestation og få passagerer ift. køreplanterne på den nordligste del af ruten foreslås en mulig ruteafkortning til Gl. Holte, således at ruten nedlægges eller erstattes med mindre frekvente busser mellem Gl. Holte og Kokkedal.

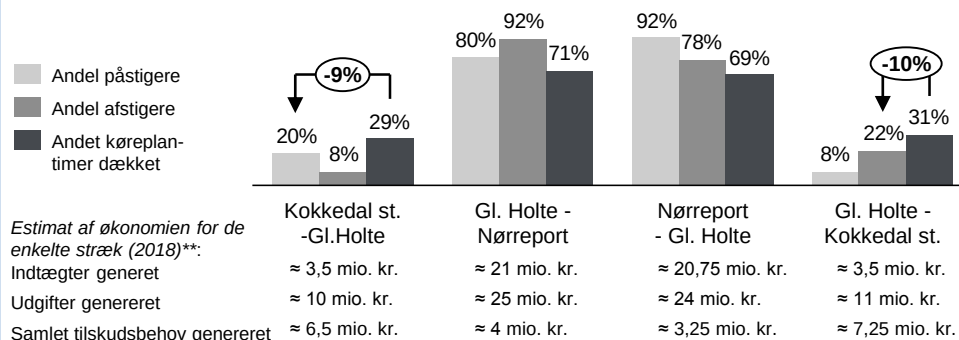
Figuren til højre viser, at strækningen begge veje mellem Gl. Holte og Kokkedal St. har flere køreplanter end berørte passagerer. Hvorvidt disse passagerer rejser længere og genererer mere indtægt end på den øvrige strækning fremgår ikke af data, men det tyder på, at strækningen genererer flere indtægter end udgifter. Dette vil alt andet lige betyde, at der er en god case for ikke at betjene dette stræk, hvor der i hverdagene er ca. 2.000 passagerer sammenlignet med ca. 12.500 på linjens øvrige strækning.

Figuren viser også et estimat på, hvilken del af strækningen der bidrager til tilskudsbehovet fordelt ud fra køreplanter og gennemsnitsbetragtninger af passager-flow under hensyntagen til både påstigere og afstigere.

Figuren viser, at særligt strækket efter Gl. Holte estimeres at være dyrt for 150S, og tilskudsbehovet vil kunne nedbringes på dette stræk. Det er dog ikke muligt ud fra de foreliggende data præcist at sige, hvilken effekt det vil have på udgifterne, da det er afhængigt af bussens konkrete vognløb, ventetid mm. Det estimeres dog, at de tabte indtægter maksimalt vil være på 10 mio. kr., hvis samtlige berørte passagerer frafaldt at bruge bussen på de stræk, der i dag står for ca. 21 mio. kr. af udgifterne baseret på antallet af køreplanter. Det virker dog usandsynligt, at ingen af disse passagerer vil vælge alternative busruter (f.eks. 500S og 375R), som forbinder til kystbanen og S-togsnettet.

Dokumentation

Passagerantal og andel af køreplanter på udvalgte strækninger for hverdage*



Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- Effekten af at nedbringe køreplantimeprisen med f.eks. 100 kr. er 6,6 mio. kr. for 150S og 1,2 mio. kr. for 15E. En ruteafkortning ved Gl. Holte vurderes at kunne nedbringe flere omkostninger end indtægter.
- Den samlede effekt af tiltagene forventes at kunne beløbe sig til 6-18 mio. kr.
- Der er alternative bus- og togruter fra Hørsholm til Gl. Holte, men det må stadig forventes at være en serviceforringelse for de i gennemsnit ca. 2.000 passagerer i døgnet på denne strækning.

*Andelen af køreplanterne er estimeret pba. antal af afgange på hverdage samt tid i køreplan uden for myldretid i hverdage.

**Økonomier er fordelt med en antagelse om, at alle passagerer genererer den samme indtægt, hvilket giver estimatet en vis usikkerhed.

300S (Ishøj St.–Gl. Holte) 30E (Ishøj St.–Buddinge St.)

Formulering af hypotese

- Som følge af anlægsarbejde på letbanen forventes 300S og 30E at stige i tilskudsbehov. Der tages allerede nu tiltag til at imødekomme dette. Der foreslås at beregne følgende alternativer:
 - Serviceniveau nedsættes, så det forventes at ramme det nuværende tilskudsbehov for 300S
 - Frekvens halveres fra kl. 06-19 på linje 300S
 - Ved fastholdelse af det nuværende serviceniveau, herunder en uddybning af forudsætninger for vurdering
- 30E nedlægges og integreres i 300S med så få afgangene som muligt, uden det forventes at give kapacitetsproblemer på travle tidspunkter.

Analyse – 30E og 300S kan integreres og frekvens nedsættes

Der pågår pt. arbejde med at mitigere de risici, der er ved letbaneanlægget, som skal tages højde for i beregningen af hypotesen.

300S og 30E har i dag fornuftige selvfinansierungsgrader, men tilskudsbehovet forventes at stige som følge af letbanens anlægsbyggeri med op til 8 mio. kr. ved uændret linjeføring ift. første estimat i 2017.

Det vurderes muligt at integrere 30E i 300S, da tyndgen af passagerernes af- og påstigninger ligger på de samme stoppestedslokationer som illustreret i figuren til højre. Figuren viser, at 30E anvendes forholdsmæssigt mere ved DTU og Ishøj St. 30E stopper ikke på Lyngby St. men ved Lyngby Storcenter ca. 5 minutters gang fra stationen, hvilket anvendes som substitut. 300S kunne evt. stoppe her i stedet for på stationen, hvis det sparer tid.

Grafen viser samtidig, at der ikke er stor passagertrafik mellem DTU og Gl. Holte eller mellem Glostrup St. og Ishøj St. Strækningen fra DTU til Gl. Holte dækker dog kun 5-8% af de samlede køreplantimer, mens det bliver vanskeligt at lave en mere direkte linjeføring mellem Glostrup St. og Ishøj St. Det vurderes derfor ikke relevant at afkorte ruten.

En integration af 30E i 300S vil formegentlig give færre passagerer, der rejser til og fra Ishøj St., da deres rejsetid forlænges med ca. 10-15 minutter til Buddinge St. eller DTU i myldretiden ved at tage 300S frem for 30E, som rejsetiden ser ud i dag.

En integration mellem linjerne vil samtidig bidrage til at sikre enkelthed for kunderne.

Fakta om ruterne (E1-2017)

300S

Tilskudsbehov: 13,1 mio. kr.

Selvfinansierungsgrad: 76%

Passagerer: 4,53 mio.

Kontraktudløb tidligst: 2020 (Movias ret)

Kontraktudløb senest: 2022

30E

Tilskudsbehov: 7,8 mio. kr.

Selvfinansierungsgrad: 59%

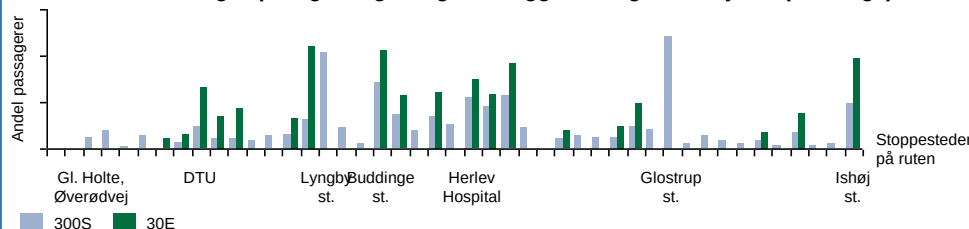
Passagerer: 1,06 mio.

Kontraktudløb tidligst: 2020 (Movias ret)

Kontraktudløb senest: 2022

Dokumentation

Procentuel fordeling af påstigere og afstigere i begge retninger for linjerne (hverdag)



Ovenfor ses den procentuelle andel af passagerers af- og påstigninger for hver linje, for at illustrere hvilke stoppesteder, der anvendes mest af passagerne på hver af de to ruter. 30E stopper ikke ved alle stop. 30E har i gennemsnit godt 4.000 passagerer om dagen i hverdage, mens 300S har omkring 14.500.

Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- Den samlede effekt af en mindre frekvens på linje 300S samt integrering af 30E i 300S forventes ikke at bidrage positivt ift. det tilskudsbehov, der er i dag. Tages der beslutning om at forsøge at fastholde nuværende serviceniveau, vil besparelsen, mens letbaneanlægget står på, kunne beløbe sig til op imod 9 mio. kr.

600S (Hillerød St.–Hundige St.)

Formulering af hypotese

- Frekvensen nedsættes yderligere til 20 minutters drift i myldretiden og halvtimes drift de øvrige tidspunkter af døgnet.

Fakta om ruterne (E1-2017)

600S

Tilskudsbehov (Reg. H): 9,0 mio. kr.

Selvfinansieringsgrad: 55%

Passagerer: 2,90 mio.

Kontraktudløb tidligst: 2022

Kontraktudløb senest: 2028

Analyse – Nedsat frekvens med nogen risiko for passagertab

600S har i dag ca. 132 omløb på en hverdag med en varighed på omkring 2 timer. Reduceres driften, som hypotesen foreskriver, nedsættes antallet af omløb til ca. 104 – en reduktion på godt 20%.

Reduktionen vil primært ske i morgenmyldretiden (kl. 7-9), dagtimerne (kl. 9-15) og eftermiddags-trafikken (kl. 15-18).

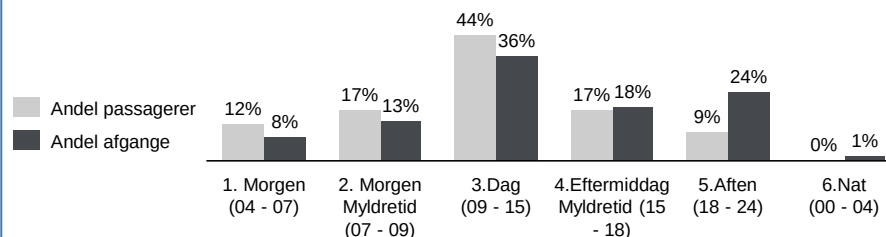
Figuren til højre viser andelen af passagerer i forhold til andelen af afgang. Figuren viser, at op imod 75% af passagerne vil blive berørt af nedsat frekvens, og at de afgang, der er mindst rentable - nemlig aftenafgangene efter kl. 18, kun i mindre grad vil blive berørt af hypotesens ændringer, da der allerede i dag er halvtimesdrift efter kl. 20 på hele stækningen.

Det er derfor usikkert, hvorvidt 20 minutters drift frem for 15 minutters drift kan påvirke passagergrundlaget negativt. Konkret kan det føre til længere ventetid for den enkelte passager; dog har undersøgelser vist, at for S-busserne vægtes det højere, at de har en simpel køreplan, hvor det er nemt at finde ud af, hvornår bussen kører, end hvor lang ventetiden er. En del pendlere må derfor fortsat forventes at kunne planlægge deres rejse tilfredsstillende ved 20 minutters drift som ved 15 minutters drift.

Ruten deles med Region Sjælland, som skal være enig i driftsreduktionen.

Dokumentation

Procentuel fordeling af afgang og passagerer på døgnet i hverdag 600S*



*Der er en grad af usikkerhed i estimatet, som er fremkommet på baggrund af en analyse af offentlig tilgængelige køreplaner.

Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- En reduktion af frekvensen forventes at kunne nedbringe tilskudsbehovet med 1-3 mio. kr. for Region Hovedstaden.

** En afgang midt på dagen i myldretiden vil kræve op til 10% flere køreplantimer end en afgang tidligt om morgenen, hvilket der ikke er taget højde for i figuren.

65E (Skibby-Hillerød St.)

Formulering af hypotese

- 65E nedlægges, da den servicerer meget få passagerer (96.000) og i øvrigt ikke er i overensstemmelse med E-bus konceptet.

Fakta om ruterne (E1-2017)

65E

Tilskudsbehov: 2,8 mio. kr.

Selvfinansieringsgrad: 29%

Passagerer: 0,1 mio.

Kontraktudløb tidligst: 2018 (Movias ret)

Kontraktudløb senest: 2018

Analyse – Få passagerer men den mest direkte rute

Ruten har flest påstigere i Skibby, Frederikssund og Hillerød og klart flest afstigere på Hillerød St. Fra Hillerød mod Skibby er billedet det samme: flest påstigere på Hillerød St. og flest afstigere i Hillerød, Frederikssund og Skibby.

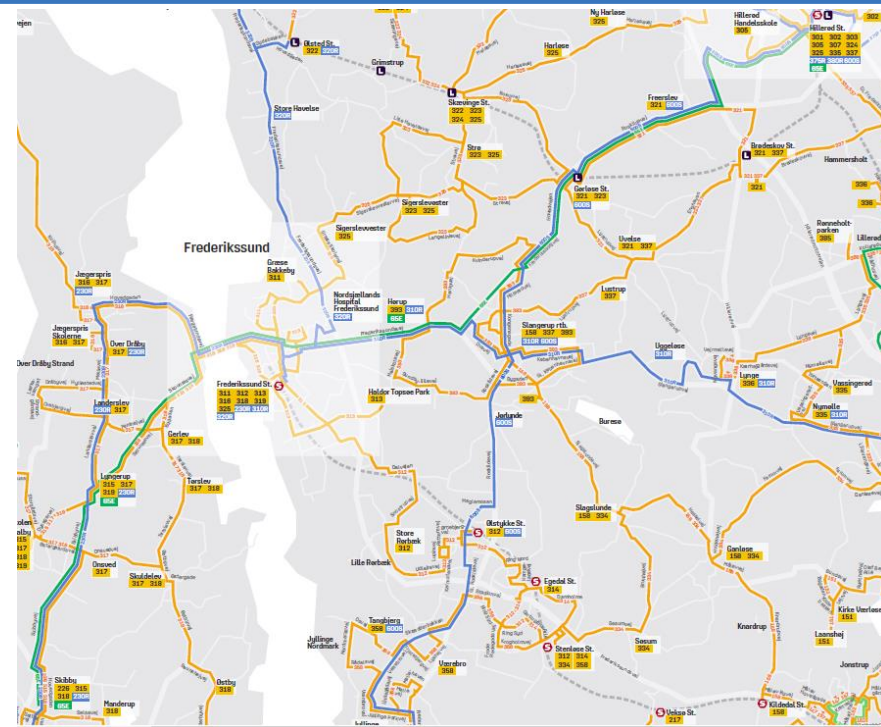
Der er alternativer mellem Frederikssund og Skibby, men 65E er 20-25 minutter hurtigere end alternativer mellem Frederikssund og Hillerød.

65E har pt. en meget dyr pris pr. køreplantage. Omkostningerne vil kunne nedbringes betragteligt ved en ny aftale med billigere busmateriel.

Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- Effekten af at nedlægge 65E vil være 2-3 mio. kr. Linjen forventes i de kommende år at få et mindre tilskudsbehov
- Kan køreplantageprisen nedbringes f.eks. 100 kr. pr. time, kan tilskudsbehovet nedbringes med ca. 0,4 mio. kr.

Dokumentation



320R (Helsingør St.–Frederikssund St.) 380R (Helsingør St.–Hillerød St.)

Formulering af hypotese

- 320R nedlægges, mens 380R forlænges til Frederiksværk station
- Alternativt afkortes 320R's rute til at gå mellem Helsingør St. og Frederiksværk St., hvis dette er mere rentabelt givet kontraktuelle forhold
- Alternativt foreslås det, at 380R overgår til kommunal drift i Gribskov og Hillerød kommuner.

Fakta om ruterne (E1-2017)

320R

Tilskudsbehov: 9,3 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad: 45%
Passagerer: 0,68 mio.
Kontraktudløb tidligst: 2020
Kontraktudløb senest: 2026

380R

Tilskudsbehov: 4,7 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad: 54%
Passagerer: 0,51 mio.
Kontraktudløb tidligst: 2020
Kontraktudløb senest: 2022

Analyse – To ruter i forlængelse af hinanden

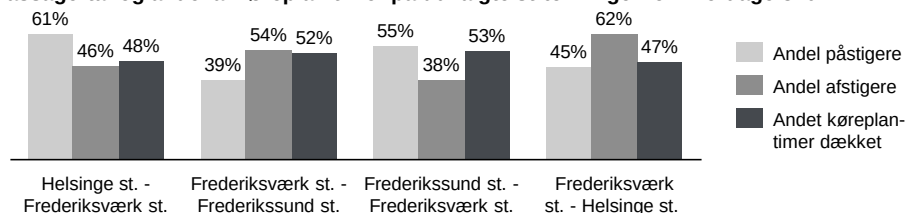
Figurene til højre viser, at ruterne har deres passagertyngde ved endestationer. Særligt 320R tjener som bindeled mellem hhv. Helsingør og Frederiksværk samt Frederiksværk og Frederikssund.

320R kan nedlægges, og 380R kan forlænges til Frederiksværk St., hvilket vil forøge et gennemløb fra 42 minutter til 76 minutter og formegentlig øge passagertallet med 350.000, som normalt er det antal, der tager den rute med 320R. Ruten mellem Frederiksværk og Frederikssund overgår evt. til kommunal drift, mens en del af passagerne kan tage lokalbanen til Kregme og Ølsted som erstatning. Ca. 20% af passagerne på linje 320R, som rejser på strækningen mellem Frederiksværk og Frederikssund, vil have få alternativer.

Der kan forventes en effekt på passagertallet på lokalbanen som følge af ændringer på linje 320R og linje 380R. På den ene side kan lokalbanen blive en erstatning for rejsende til og fra Ølsted og Kregme St.; på den anden side vil en del af de passagerer, der transporteres mellem særligt Ølsted St. og Frederikssund St., forventes at gå tabt. Den negative effekt må forventes at være større end den positive.

På figuren nedenfor er vist andelen af køreplankter samt andelen af berørte passagerer for 320R på de strækninger, der foreslås hhv. nedlagt og erstattet af linje 380R. Figuren viser, at størstedelen af passagerne er på ruten mellem Helsingør St. og Frederiksværk St. ift. køreplankter, og dermed er dette den mest rentable del af linjen.

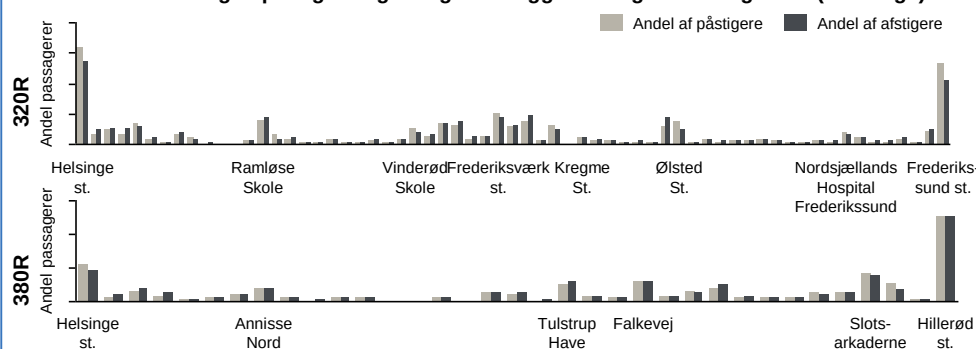
Passagertal og andel af køreplan timer på udvalgte strækninger for hverdage 320R*



*Andelen af køreplankterne er estimeret pba. antal af afgang på hverdage samt tid i køreplan i hverdage.

Dokumentation

Procentuel fordeling af påstigere og afstigere i begge retninger 320R og 380R (hverdage)



Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- 380R's selvfinansierungsgrad forventes at dale ved en forlængelse til Frederiksværk, mens omkostningerne til 320R vil udgå. Potentialet forventes at være på 4-7 mio. kr.
- Nedlægges 320R uden ruteforlængelse af 380R, er potentialet 9-10 mio. kr.
- Dertil skal fratrækkes nogle eventuelt negative effekter på lokalbanens økonomi
- De samlede økonomiske konsekvenser forventes at være 3-7 mio. kr.

123 (Glostrup St.–Roskilde St.)

Formulering af hypotese

- Linjen foreslås opretholdt som en kommunalt finansieret linje
- Alternativt nedlægges omtrent 50% af alle stop, og linjen strækkes ud i Taastrup og kører ikke forbi City 2.

Fakta om ruterne (E1-2017)

123

Tilskudsbehov: 6,1 mio. kr.

Selvfinansierungsgrad: 67%

Passagerer: 2,03 mio.

Kontraktudløb tidligst: 2018 (Movias ret)

Kontraktudløb senest: 2022

Analyse – Ikke væsentlig for det strategiske net

Linje 123 har en rimelig selvfinansierungsgrad og transporterer 2 mio. passagerer om året.

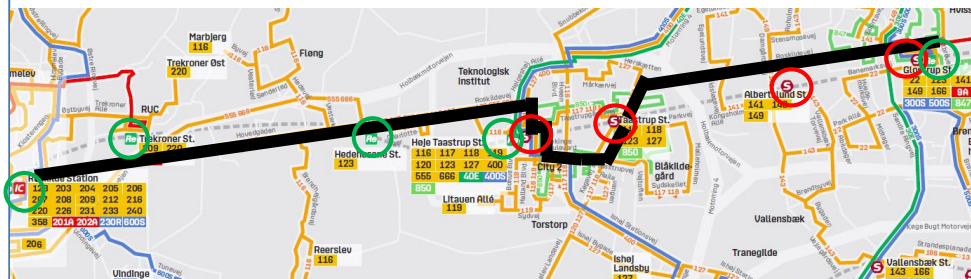
Bussen kører dog langs skinnenettet på hele sin rute, som primært går ad Roskildevej, hvorfor den ikke tjener til at understøtte det strategiske net.

Linjen tjener en række lokale formål, og det foreslås derfor, at der indledes en dialog med kommunerne om overtagelse eller nedlæggelse af linjen, så kommunerne har tid til at få erstatning på plads.

Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- En nedlæggelse af linje 123 har et potentiale på ca. 6 mio. kr.

Dokumentation



Kortet ovenfor viser linje 123's rute (markeret med sort), samt hvilke togstationer i S-togsnettet og regionaltogetnettet bussen passerer.

Linjen går igennem fire kommuner; tre i Region Hovedstaden (Glostrup, Albertslund og Høje-Taastrup) og Roskilde Kommune i Region Sjælland.

N-busser og R-busser generelt

Formulering af hypotese

- R-busser nedsættes til generelt at have timedrift
- N-busser nedlægges og/eller integreres fuldt i andre produkter.

Fakta om ruterne (E1-2017)

R-busser

Tilskudsbehov: 33,7 mio. kr.

Selvfinansieringsgrad: 52%

Passagerer: 3,33 mio.

N-busser

Tilskudsbehov: 3,6 mio. kr.

Selvfinansieringsgrad: 39%

Passagerer: 0,22 mio.

Analyse

Der er sket en væsentlig reduktion af N-busser, og der vil nu kun være 6 busser i drift fremover (90N, 91N, 93N, 94N, 97N og 98N). Af disse kunne 97N ligeledes nedlægges, da denne rute dækkes af S-togsnettet og blot estimeres at have 14 passagerer i timen. Linjerne 90N, 91N og 98N estimeres til at transportere mellem 4.000 og 5.000 passagerer årligt, svarende til 12-16 passagerer i timen. Disse ruter giver ikke mange alternativer, men det kan overvejes, hvorvidt disse transporterer for få passagerer til, at det er meningsfuldt at opretholde linjerne. Der vil desuden være mulighed for at integrere 91N med 600S og 98N med 230R for at skabe et mere simpelt produkt.

Endeligt integreres 93N med linje 123 eller nedlægges. Linjen kører generelt langs S-togsnettet eller er dækket ind af A-busruter.

Reduceres R-busserne til generelt at have timedrift i hele døgnet frem for halvtimesdrift, sænkes antallet af køreplantimer med ca. 35%. Det er uvist, hvilke effekt det vil have på dels passagertallet i R-busserne og dels passagertallet på lokalbanenettet i Nordsjælland. Med en neutral effekt ift. antallet af køreplantimer der bortfalder, vil tilskudsbehovet falde med godt 10 mio. kr., hvis alle andre forhold på R-busnettet fortsætter som hidtil.

Dokumentation

- 90N (Helsingør St.–Gilleleje St.)
- 91N (Hillerød St.–Roskilde St.–Greve St.)
- 93N (Kbh. Rådhusplads–Gevninge–Roskilde St.)
- 94N (Hillerød St.–Kbh. Rådhusplads)
- 97N (Kbh. Rådhusplads–Køge St.)
- 98N (Roskilde St.–Frederikssund St.)

Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- En generelt nedsættelse af frekvensen på R-nettet forventes at kunne sænke tilskudsbehovet med 5-12 mio. kr. for Region Hovedstaden
- Yderligere nedlæggelser eller integrationer på N-busser vurderes at kunne sænke tilskudsbehovet med 1-2 mio. kr.

Initiativer på lokalbanen

Formulering af hypotese

Fem initiativer på lokalbanen er skitseret fra Movias side :

- Optimering af køreplan aften og weekend på Lille Nord
- Timedrift på Gribskovbanen og Frederiksværkbanen på lørdage frem for halvtimesdrift
- Halvtimesdrift stopper kl.18 på hverdage (samme tidspunkt som R-busserne) i stedet for kl.20
- Enten fjerne hurtigtoget på Frederiksværkbanen eller ændre driftskonceptet, så der er to hurtigtoget, og kun ét tog der stopper ved alle stationer, frem for i dag hvor der er ét hurtigtoget og to tog, der stopper ved alle stationer.

Fakta om ruterne (R-2016)

Lokalbaneruterne

Tilskudsbehov: 81,4 mio. kr.

Selvfinansieringsgrad: 58,4%

Passagerer: 6,46 mio.

Analyse – Lokalbanen i en god udvikling derfor små potentialer

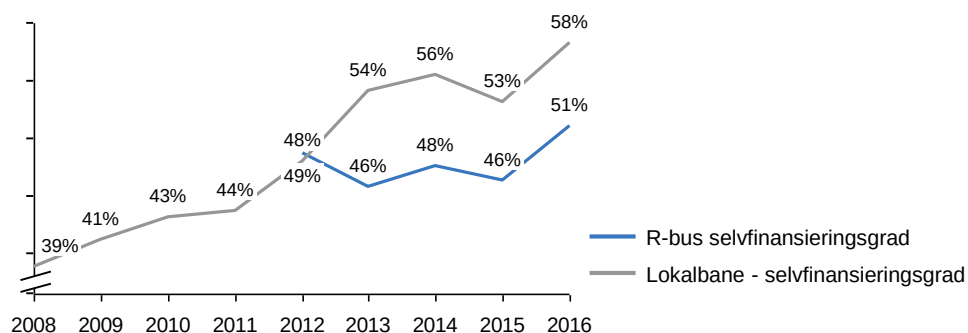
Lokalbanerne har siden 2008 øget deres selvfinansieringsgrad med næsten 20 procentpoint. Udviklingen har været støt stigende men tog fart lige før og efter åbningen af R-bus linjerne i december 2011. Der tegner sig også umiddelbart til at være en sammenhæng i deres selvfinansieringsgrader, hvilket indikerer, at et godt samspil mellem R-busserne og lokalbanerne har en effekt på begge.

Derfor kan der være ræson i at harmonere tiderne for, hvornår lokalbanen og R-busserne har hhv. halvtimes- og timesdrift.

Indsættelse af et nyt hurtigtoget på bekostning af et tog, der stopper ved alle stationer, forventes at kunne øge passagemængden på Frederiksværkbanen. Alternativt kan man fjerne hurtigtoget eller et tog, der stopper ved alle stationer, hvilket vil give større besparelser men dårligere service.

Der arbejdes på nuværende tidspunkt allerede med disse initiativer.

Dokumentation



Forventet effekt ift. det nuværende omkostningsniveau

- Den forventede effekt af alle tiltag vil være en nedsættelse af tilskudsbehovet med 2,5 mio. kr.–6,5 mio. kr.

Vurdering af mulige besparelser for Region hovedstaden

Beregninger foretaget til Region Hovedstadens
budgetanalyse, fase 2 og 3



Forbehold for beregninger

- Der henvises til de samme forbehold som angivet i notatet ”Beregning af mulige besparelser i Region Hovedstadens budgetanalyse” dateret 2. oktober 2017
- Beregninger er gennemført uden mulighed for at give et samlet perspektiv på beregningerne, som derfor alene angiver størrelsesordener for de enkelte beregninger og ikke håndterer neteffekter, afledte konsekvenser for passagererne mv.
- Kontraktforhold er ikke endeligt afdækket i relation til de store ændringer i forbindelse med Bynet 2019, der træder i kraft i sommeren 2019. Endelige kontraktforhandlinger med operatørerne kan først ske på bagkant af politiske beslutninger om nyt busnet, der skal afleveres til Movia senest d. 1. maj 2018
- Der tages generelt forbehold for indfasningsmulighederne i henhold til kontraktsituationen

Strategisk valg om fremtidens betjening

- Movia har til Region Hovedstadens budgetanalyse gennemført beregninger af mulige reduktioner af Region Hovedstadens bane- og bustrafik
- Beregningerne er gennemført med henblik på at kunne opstille strategiske valg om fremtidens betjening ved at gruppere forslagene jf. hovedrapportens kapitel 5.

Linje: 15E (afkortning til Gl. Holte)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjen foreslås afkortet til Gl. Holte, så den ekstra kapacitet i myldretiderne fremadrettet kun betjener strækningen mellem Nørreport og Gl. Holte. Dermed mistes direkte forbindelse til og fra Forskerparken, mens linje 150S fortsat vil betjene stoppesteder i nærheden af Forskerparken.

Økonomiske konsekvenser:

Forventet besparelse ved fuld indfasning: 2-3 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Der mistes direkte forbindelse til og fra Forskerparken, der vurderes som et regionalt rejsemål. Der vil dog fortsat være forbindelse i gangafstand med linje 150S, som betjener nærliggende stoppesteder.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Forventes tidligst at kunne implementeres fra juli 2019 uden risiko for bodsbetaling til operatøren

Passagermæssige konsekvenser:

Samlet passagertab pr. år: 70.000
Der vurderes at blive begrænsede kapacitetsproblemer på den nedlagte strækning i myldretiderne. Flere vil opleve skift, hvilket opfattes negativt af passagererne.

Konsekvenser for betjening:

Den manglende betjening af Forskerparken vil betyde, at der ikke tilbydes busforbindelse til og fra forskerparken

Linjens funktion:

Linje 15E har til formål at supplere linje 150S ved at binde København og Hørsholm sammen. Linjen er med til at sikre ekstra kapacitet i myldretiden til Rigshospitalet og Danmarks Tekniske Universitet, sikre hurtig rejsetid på strækningen samt give mulighed for direkte betjening af Forskerparken i Hørsholm.

På samme måde som 150S vil linjen udgøre et vigtigt skiftepunkt ved åbningen af metrocityringen i 2020. På længere sigt vil linjen fungere som forlængelse nordpå af Letbanen i ring 3

Movias vurdering:

Der vurderes at være udmærkede alternativer for de berørte passagerer, som dog vil opleve en forringet service gennem mindre direkte forbindelse og evt. behov for skift på strækningen. Afkortningen forudsætter, at 150S fortsat betjener den nordlige del af strækningen.

Linje: 15E (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Nedlæggelse af linje 15E, der sikrer ekstra kapacitet i myldretiderne i tillæg til linje 150S. De to linjer har samme linjeføring mellem Nørreport og Gl. Holte, hvorefter de deler sig. Linje 15E betjener herfra Forskerparken, som altså vil miste busbetjening hvis linje 15E nedlægges

Økonomiske konsekvenser:

Potentiel besparelse efter fuld indfasning: 4-6 mio. kr. pr. år.

Der vurderes dog at være behov for øget drift på 150S for at imødekomme en høj og stigende efterspørgsel på linjernes fælles strækning.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Der mistes direkte forbindelse til Forskerparken i Hørsholm. Kapaciteten vil være for lav til efterspørgslen efter transport til og fra bl.a. Rigshospitalet, Nørre Campus, DTU og Forskerparken.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Forventes tidligst at kunne implementeres fra juli 2019 uden risiko for bodsbetaling til operatøren

Passagermæssige konsekvenser:

Linjen sikrer tilstrækkelig kapacitet på strækningen mellem Nørreport og Gl. Holte/Forskerparken i myldretiderne i hverdage. En nedlæggelse af linje 15E vil derfor give markante kapacitetsudfordringer for erhvervs- og uddannelsespendlere, som derfor vil opleve ikke at kunne komme med bussen. 680.000 passagerer pr. år benytter linjen

Konsekvenser for betjening:

Linjen oplever sammen med linje 150S passagerfremgang, som forventes øget i forbindelse med åbning af Cityringen, fordi der opnås god forbindelse på Hans Knudsens Plads. Det vil derfor være en forringelse af pendlernes mulighed for at komme til og fra arbejde og uddannelse i og nord for København,

Linjens funktion:

Linje 15E har til formål at supplere linje 150S ved at binde København og Hørsholm sammen. Linjen er med til at sikre ekstra kapacitet i myldretiden til Rigshospitalet og Danmarks Tekniske Universitet, sikre hurtig rejsetid på strækningen samt give mulighed for direkte betjening af Forskerparken i Hørsholm.

På samme måde som 150S vil linjen udgøre et vigtigt skifepunkt ved åbningen af metrocitring i 2020. Fra 2023/24 vil linjen fungere som forlængelse nordpå af Letbanen i ring 3

Movias vurdering:

Det vurderes uhensigtsmæssigt at reducere frekvensen i en korridor, hvor passagertallet er stigende bussen er meget efterspurgt og løser en daglig transportopgave for mange erhvervs- og uddannelsespendlere. Samtidig vurderer Movia at byudvikling ved DTU og åbning af Cityringen vil øge behovet i de kommende år.

Linje: 30E (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

nedlæggelse af linje 30E og samtidig øget frekvens på linje 300S kan give en forenkling af betjeningen i Ring 3, men som indebærer en lavere, samlet frekvens og dermed et mindre udbud af kollektiv trafik.

Økonomiske konsekvenser:

Forslaget kan efter fuld indfasning indebære en samlet besparelse på op mod 2 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:**Kontraktmæssige konsekvenser:**

Der kan ikke gennemføres reduktioner på linjen før 2020 uden bodsbetaling til operatøren.

Passagermæssige konsekvenser:

Samlet passagertab estimeres til 200.000 færre passagerer.

Konsekvenser for betjening:

Der vil være lavere frekvens samlet set, der påvirker passagerernes rejsemuligheder i Ring 3-korridoren.

Linjens funktion:

Linje 30E er et myldretids-supplement til 300S og imødekommer kapacitetsproblemer og tilbyder hurtigere rejsetid i myldretiderne for rejsende langs Ring 3. Linjen giver hurtig og effektiv rejsetid mellem de vigtigste regionale rejsemål i Ring 3, eksempelvis Danmarks Tekniske Universitet (DTU) samt Herlev og Glostrup Hospital. Ligeledes giver 30E mulighed for at komme mellem S-togslingene på en hurtig og effektiv måde.

På samme måde som med 300S vil linjen blive afviklet i forbindelse med åbningen af Letbanen i Ring 3, som vil betjene de samme områder.

Movias vurdering:

nedlæggelse af linje 30E vil indebære et lavere udbud af kollektiv trafik i Ring 3 og dermed få negative konsekvenser for kapaciteten i den kollektive trafik og dermed øge risikoen for flere biler i Ring 3-korridoren.

Der forventes at opstå kapacitetsproblemer på linje 300S ved nedlæggelse af 30E. Det vil være vanskeligt at forklare en reduktion af busbetjeningen i Ring 3 samtidig med at der investeres i en letbane i samme korridor.

Linje: 40E (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Nedlæggelse af linjen. Linjen blev i 2016 oprettet ved at overføre busser fra linje 400S, som dermed fik reduceret frekvens. Derudover blev der tilført yderligere busser til linje 40E for at sikre et attraktivt betjeningsniveau. Det bør derfor vurderes, hvorvidt en nedlæggelse af 40E bør ske uden at øge frekvensen på linje 400S, så linjen får samme kapacitet som før introduktionen af 40E.

Økonomiske konsekvenser:

Årlig besparelse efter fuld indfasning: 12-15 mio. kr. Besparelsen er 3-4 mio. kr. lavere hvis frekvensen på 400S øges for at sikre tilstrækkelig kapacitet.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Der mistes direkte forbindelse mellem Lyngby (DTU) og Kystbanen. Derudover mistes direkte forbindelse mellem DTU Campus i Lyngby og DTU Campus i Ballerup.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Ny kontrakt indebærer begrænset mulighed for at reducere uden ekstraordinær bodsbetaling til operatøren. Der er tidligst mulighed for at gennemføre ændringer ud over kontraktens bestemmelser i 2020.

Passagermæssige konsekvenser:

Samlet passagertab ved nedlæggelse af linjen estimeres til at være størstedelen af de nuværende passagerer, der udgør knap 850.000 årligt. Der vurderes at være høj efterspørgsel på en række delstrækninger, som ikke kan imødekommes med mindre frekvensen øges på 400S samtidig med nedlæggelse af linje 40E. Manglende direkte forbindelse mellem Høje Tåstrup og Malmparken vil forsvinde og skabe et behov for skift for en række passagerer

Konsekvenser for betjening:

Kvaliteten af betjeningen fremadrettet afhænger af, hvorvidt frekvensen på 400S samtidig øges.

Linjens funktion:

Linje 40E har to primære regionale funktioner: forbindelse af regional- og kystbanesystemet med arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner langs Ring 4 samt forbinde campusområderne for Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby og Ballerup. Linjen giver mulighed for hurtig rejsetid til Laurupparken i Ballerup og Malmparken St., bl.a. fra Høje Taastrup St. Linjen er et hurtigt alternativt til linje 400S, som linje 40E deler linjeføring med på store dele af linjeføringen.

Movias vurdering:

En nedlæggelse vurderes ikke kritisk for store dele af passagererne, som vil have alternativer i form af linje 400S. Der vurderes at være kontraktuelle udfordringer ved nedlæggelse af linjen, som indebærer bodsbetaling eller en lang implementeringstid. Det vil dog være en betydelig forringelse for passagerer mellem Høje Taastrup og Laurupgårdområdet. Samt lokalt mellem Malmparken og Laurupgård.

Linje: 40E (afkortning og reduktion)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjen foreslås reduceret i frekvens og afkortet til kørsel mellem DTU og Høje Tåstrup St. Det sikrer tilstrækkelig kapacitet på hele strækningen. Der er særligt høj efterspørgsel på strækningen mellem Høje Taastrup og Malmparken, hvor linjen ikke har fælles strækning med 400S.

Økonomiske konsekvenser:

Årlig besparelse efter fuld indfasning: 5-7 mio. kr. Der vurderes at være behov for øget frekvens på linje 400S, som indebærer et mindre øget tilskudsbehov på linje 400S.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Afkortningen vil indebære manglende forbindelse fra Kystbanen til DTU, Lyngby og øvrige regionale rejsemål på linjen.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Linjen genudbydes tidligst i 2020, og eventuelle reduktioner inden da vil derfor indebære bodsbetaling til operatøren.

Passagermæssige konsekvenser:

Forventet passagertab pr. år: ca. 80.000

Alternativer for rejsende på den nedlagte strækning indebærer 1-2 ekstra skift ved enten at rejse via Kokkedal St. i Nord og benytte 150S til DTU eller rejse via Hellerup St. i syd og benytte lokale busser til Kildegårds Plads, hvor der kan skiftes til 150S mod DTU.

Konsekvenser for betjening:

Der mistes en direkte forbindelse, som dog ikke har haft den forventede passagertilslutning siden linjen blev oprettet som en ny mulighed for at opnå direkte forbindelse. Derudover reduceres frekvensen, som opfattes negativt af passagererne. Det vurderes ikke at give kapacitetsmæssige udfordringer.

Linjens funktion:

Linje 40E har to primære regionale funktioner: forbindelse af regional- og kystbanesystemet med arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner langs Ring 4 samt forbinde campusområderne for Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby og Ballerup. Linjen giver mulighed for hurtig rejsetid til Lautrupparken i Ballerup og Malmparken St., bl.a. fra Høje Taastrup St. Linjen er et hurtigt alternativt til linje 400S, som linje 40E deler linjeføring med på store dele af linjeføringen.

Movias vurdering:

Den pågældende afkortning og reduktion vurderes at have begrænsede konsekvenser for linjens attraktivitet og sammenhængen til det øvrige kollektive trafiknet.

Linje: 55E (afkortning)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjen foreslås reduceret til drift mellem Værløse og Malmparken, som i dag har den højeste belægning på linjen.

Økonomiske konsekvenser:

Årlig besparelse efter fuld indfasning: 5-7 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Den tilbageværende del af linjen betjener fortsat store erhvervsområder i Ballerup samt Ballerup Gymnasium, og linjen vurderes derfor at have regional betydning for rejsemål. Strækningen er dog kun 9 km., og det er derfor tvivlsomt om der er tale om regional betjening.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Der forventes kun begrænsede reduktionsmuligheder frem til 2021, hvorefter det skal vurderes, om linjen skal udbydes i 2023. Indfasning frem mod 2021 er således bundet af bestemmelser om bodsbetaling hvis reduktionerne overstiger det aftalte.

Passagermæssige konsekvenser:

Passagertab: ca. 230.000 svarende til 50 % af de nuværende passagerer. Passagererne tilbydes en hurtigere rejse mellem endestationerne og en bedre forbindelse til og fra Ballerup Gymnasium end øvrige alternativer. Dog eksisterer alternativer med 20-35 % længere rejsetid, men størstedelen af de nuværende passagerer rejser mellem Allerød/Farum og Malmparken, som vil indebære markant længere rejsetid og flere skift med en afkortning af linje 55E

Konsekvenser for betjening:

Der eksisterer alternativer på den tilbageværende del af linjen, men ikke på den

Linjens funktion:

Linjens regionale formål er at forbinde Allerød og Farum med industriområdet i Lautrupparken i Ballerup – selvom linjen er en E-linje, så er den ikke direkte et supplement til en eksisterende linje. Det primære sigte med linjen er forbedrede pendlingsmuligheder mellem Allerød og Lautrupparken, **hvorfor linjen også har væsentlig mere drift i myldretiden end i dagtimerne.**

Korrespondancer med S-tog i Allerød og Malmparken er prioriteret.

Movias vurdering:

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at drive en linje på 9 km i regionalt regi. Region Hovedstaden har besluttet at nedsætte frekvensen til kvartersdrift i myldretiden og halvtimesdrift mellem myldretiderne fra påsken 2018.

Linje: 55E (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjen foreslås lukket som konsekvens af for lav tilslutning. Linjen er i forvejen besluttet reduceret i forbindelse med Region Hovedstadens budgetaftale for 2018

Økonomiske konsekvenser:

Årlig besparelse efter fuld indfasning: 10-13 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Linjen blev oprettet for at sikre en direkte forbindelse fra Allerød mod Farum og videre mod de store erhvervsområder i Ballerup og Høje Tåstrup. Linjen formodes at opfylde dette formål for brugerne, som i stort omfang er erhvervsspendlere, der rejser langt på linjen.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Der forventes kun begrænsede reduktionsmuligheder frem til 2021, hvorefter det skal vurderes, om linjen skal udbydes i 2023. Indfasning frem mod 2021 er således bundet af bestemmelser om bodsbetaling hvis reduktionerne overstiger det aftalte.

Passagermæssige konsekvenser:

Samlet passagertab på linjen svarende til det nuværende passagertal: ca. 450.000. Linjen sikrer en direkte forbindelse, som med en nedlæggelse vil forsvinde. Der eksisterer alternativer i form af bl.a. S-tog via København eller med skift til og fra bus i fx Ring 4 (400S) eller Ring 3 (300S).

Konsekvenser for betjening:

Den direkte forbindelse vurderes i lyset af den relativt lave tilslutning til linjen ikke at være kritisk for sammenhængen i det kollektive trafiksystem.

Linjens funktion:

Linjens regionale formål er at forbinde Allerød og Farum med industriområdet i Lautrupparken i Ballerup – selvom linjen er en E-linje, så er den ikke direkte et supplement til en eksisterende linje. Det primære sigte med linjen er forbedrede pendlingsmuligheder mellem Allerød og Lautrupparken, **hvorfor linjen også har væsentlig mere drift i myldretiden end i dagtimerne.**

Korrespondancer med S-tog i Allerød og Malmparken er prioriteret.

Movias vurdering:

En nedlæggelse af linjen vil berøre relativt få passagerer i lyset af de besparelser, en nedlæggelse vurderes at indebære. nedlæggelse samtidig med nedlæggelse af linje 40E vil medføre en betydelig forringelse af betjeningen i Lautrupgårdområdet.

Linje: 65 E (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjen foreslås nedlagt som følge af lav passagertilslutning.

Økonomiske konsekvenser:

Besparelse: 2-3 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Linjen blev oprettet for at skabe en direkte forbindelse, primært for studerende, på strækningen mellem Hornsherred og Hillerød.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Kontrakten udløber i juni 2018

Passagermæssige konsekvenser:

Linjen tilbyder en attraktiv rejsetid for målgruppen, som uden linje 65E skal finde alternativer, som indebærer 1-2 skift og en markant forlænget rejsetid. 80.000 passagerer berøres årligt.

Konsekvenser for betjening:

Ingen direkte forbindelse mellem Hornsherred og Hillerød

Linjens funktion:

Linjen er et forsøg på at forbinde det nordlige Hornherred med uddannelsesinstitutioner i Frederikssund og Hillerød. Linje 65E giver i myldretiderne mulighed for en hurtig og direkte rejse mellem disse rejsemål. Formålet er derfor at mindske afstanden mellem by og land i regionen samt give unge på Hornsherred bedre mulighed for at komme til og fra uddannelse. Linjen har få stoppesteder og en direkte linjeføring, hvilket bidrager til lav rejsetid og høj komfort.

Movias vurdering:

Linjen har ikke opnået den forventede passagertilslutning og er derfor blevet reduceret i linjens relativt korte levetid. Der er fortsat en lav selvfinansieringsgrad på linjen sammenlignet med øvrige regionale linjer, og det vurderes derfor at have begrænsede effekter i forhold til andre alternativer.

Linje: 123 (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Set i lyset af tilpasningsbehovet for Region Hovedstaden, vurderes linje 123 at have begrænset regional betydning. Derfor foreslås linjen afhændet fra regionalt ejerskab

Økonomiske konsekvenser:

Linjen er pt. i udbud, hvor der forventes en besparelse på 1 mio. kr. pr. år i forhold til dagens situation. En nedlæggelse af linjen vil derudover indebære en besparelse på 6-7 mio. kr. pr. år

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Linjen betjener store regionale knudepunkter så som Glostrup Station og Høje Tåstrup Station. Derudover betjener linjen store indkøbscentre som RO's Torv og City2.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Linjen er i udbud med driftsstart i december 2018, og reduktioner frem mod tidligst 2024 vil derfor indebære markante bodsbetalinger til den vindende operatør. Eventuel afbrydelse af udbuddet skal ske inden udgangen af januar 2018 efter enighed med Region Sjælland, men vil stille kommunerne vanskeligt i forhold til at fortsætte linjen

Passagermæssige konsekvenser:

Linje 123 har ca. 2 mio. passagerer, som vil miste deres forbindelse til og fra S-togs- og regionaltoogsstationerne langs linjen.

Konsekvenser for betjening:

Betjeningen forsvinder.

Linjens funktion:

Det regionale formål med linje 123, som forbinder Roskilde og Glostrup St., er at give forbedret betjening langs det regionale banenet. Det drejer sig bl.a. om Trekroner, Hedehusene og Taastrup. I disse byområder bor mange mennesker, som kan drage fordel af at benytte linje 123 for at opnå en god kollektiv trafikbetjening. Derudover betjener linjen eksempelvis Ro'S Torv i Roskilde og City 2 i Høje Taastrup. Linjen deles med Region Sjælland.

Movias vurdering:

Linjen har ikke entydigt regional karakter, men løfter en stor opgave på Vestegnen. Det vil derfor give væsentlige udfordringer for de ca 2 mio. passagerer, der benytter linjen til transport mellem stationerne langs linjen.

Linje: 150S (afkortning)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Afkortning til Gl. Holte, så betjening af strækningen Gl. Holte – Kokkedal ikke længere betjenes.

Økonomiske konsekvenser:

Årlig besparelse efter fuld indfasning: 11-13 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Der mistes direkte forbindelse til DTU fra den nordlige ende af linje 150S. Linjen betjener ikke længere området omkring Forskerparken i Hørsholm

Kontraktmæssige konsekvenser:

Kun Movia har ret til at forlænge kontrakten efter juli 2019.

Passagermæssige konsekvenser:

Det årlige passagertab estimeres til 700.000 passagerer
En lang række passagerer vil blive efterladt uden et reelt alternativ på strækningen.

Konsekvenser for betjening:

Der vil opstå et hul i betjeningen af den nordlige del af strækningen samt mangle forbindelse mellem linje 150S og 500S, 375R, 365R, 381 og 354.

Linjens funktion:

Linjens regionale formål er at binde København og Hørsholm sammen med uddannelsesinstitutioner i Lyngby, særligt Danmarks Tekniske Universitet (DTU). Derudover sikrer linjen en direkte forbindelse ind til København Centrum for pendlere. Linjen suppleres af myldretidslinjen, linje 15E. Linjen har en relativt høj passagertilslutning, jævnt fordelt over hele linjens strækning. Linjen kører bl.a. på strækningen ved Nørre Campus med Danmarks første dedikerede egen bustracé. Linjen udgør en vigtig korrespondancelinje til den nye metrocityring fra juli 2019. Fra 2023/24 vil linjen fungere som forlængelse nordpå af Letbanen i ring 3

Movias vurdering:

Særligt på grund af den manglende forbindelse til en lang række buslinjer, vurderes afkortningen at være uhensigtsmæssig. Det skyldes manglende sammenhæng i systemet og stor sandsynlighed for, at øvrige linjer vil opleve markante passagertab.

Linje: 250S (afkortning)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linje 250S skal efter planen betjene strækningen Bagsværd St. – Dragør Stationsplads efter åbning af Cityringen. Linjen foreslås afkortet til strækningen Bagsværd St. – Nørrebro Station, hvormed strækningen gennem København og videre til Amager ikke længere betjenes.

Økonomiske konsekvenser:

Besparelse efter fuld indfasning: 15-17 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Forslaget indebærer, at Dragør ikke længere betjenes med regionale linjer.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Ikke afklaret på nuværende tidspunkt

Passagermæssige konsekvenser:

Der forventes et samlet passagertab i størrelsesordenen 2,5 mio. passagerer

Konsekvenser for betjening:

Dragør og det sydlige Amager vil ikke længere blive betjent og har således ikke tilgængelige alternativer, ligesom Amagerbrogade forventes at have kapacitetsproblemer uden linje 350S.

Linjens funktion:

Linjen er planlagt til at skulle betjene strækningen mellem Bagsværd St. og Dragør via København H. efter Cityringens åbning i juli 2019 og på længere sigt skabe god forbindelse til Letbanen i Ring 3. Linjen overtager dermed den regionale betjening af Dragør efter den nuværende linje 350S. Linjen forlænges desuden i den nordlige ende fra Budinge St. i Gladsaxe til Bagsværd St. i myldretiderne, hvormed en række større virksomheder vil opnå bedre betjening.

Movias vurdering:

Der sikres fortsat god forbindelse til og fra Cityringen med den foreslåede løsning. Det vurderes problematisk ikke at tilbyde regional betjening af Dragør, som dermed er eneste bysamfund i Region Hovedstaden af den størrelse uden banebetjening, som ikke betjenes af regionalbus

Linje: 300S (frekvensreduktion)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Der gennemføres halvering af frekvensen i tidsrummet 6-19 for at mindske omkostningerne til busdrift i forbindelse med anlæg af Letbanen i Ring 3, hvor fremkommelighedsproblemer ellers forventes at øge omkostningerne til busdrift.

Økonomiske konsekvenser:

Forslaget indebærer fuldt indfasat en samlet besparelse på 5-6 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Løsningen vurderes ikke at have konsekvenser i forhold til de regionale principper

Kontraktmæssige konsekvenser:

Der kan ikke gennemføres reduktioner på linjen før 2020 uden bodsbetaling til operatøren.

Linjens funktion:

Linjen betjener virksomheder, hospitaler og uddannelsesinstitutioner langs Ring 3. Linjen kører fra Gammel Holte i nord til Ishøj St. i syd og sikrer således betjening af Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Lyngby Centrum samt Herlev og Glostrup Hospitaler. Linje 300S er således en helt central linje for kollektiv trafik i omegnen af København. Korridorens vigtighed understreges yderligere af den fremtidige letbane i samme korridor, som vil erstatte 300S.

I myldretiden suppleres den af linje 30E.

Passagermæssige konsekvenser:

Der forventes et passagertab i størrelsesordenen 1,2 mio. passagerer.

Movias vurdering:

En markant frekvensreduktion vurderes at have vidtrækkende konsekvenser.

Under anlæg af letbanen i Ring 3: Lavere kapacitet vil tvinge rejsende til alternativer. Lavere frekvens vil betyde øget trængsel i forhold til det forventede.

Konsekvenser for betjening:

En halvering af frekvensen vil give markante forringelser for passagererne, som ikke har realistiske alternativer. Der er i forvejen kapacitetsproblemer på visse tidspunkter, og disse problemer forventes altså forværret med en halvering af frekvensen på linje 300S

Efter anlæg af letbanen i Ring 3: Et højt serviceniveau under anlægget af letbanen fastholder forventeligt mange passagerer. Et højt serviceniveau er derfor afgørende for at sikre et højt passagertal og dermed indtægtsgrundlag i letbanen

Linje: 320R (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjen foreslås forlænget til Frederiksværk og dermed overtage en del af den nuværende linje 320R. Linje 320R foreslås samtidig nedlagt, så der fremadrettet ikke er forbindelse mellem Frederiksværk og Frederikssund.

Økonomiske konsekvenser:

Den samlede besparelse vil efter fuld indfasning være 2-3 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Der mistes en central forbindelse fra Frederiksværk (bus og Lokaltog) til Frederikssund, hvor der kører S-tog mod København. Dog kan man med Lokaltog komme fra Frederiksværk til Hillerød og komme videre med S-tog. De mindre bysamfund som Ølsted og Kregme vil desuden miste deres forbindelse til det regionale toget.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Der kan tidligst i 2020 gennemføres reduktioner ud over kontraktens bestemmelser uden risiko for bodsbetaling.

Passagermæssige konsekvenser:

Der estimeres et passagertab i størrelsesordenen 350.000 passagerer

Konsekvenser for betjening:

Der vil mangle forbindelse mellem S-toget i Frederikssund og Lokaltog og busser i Frederiksværk.

Linjens funktion:

Det regionale formål med linje 320R er at forbinde byerne mellem Helsingør og Frederikssund. Linjen betjener således byerne Ølsted, Kregme, Frederiksværk og Ramløse, hvor der desuden kan opnås korrespondancer til lokalbanen til Hillerød eller Hundested. I Helsingør er det ligeledes muligt at opnå forbindelse til Tisvildeleje og fra Frederikssund med S-toget. Som med de fleste andre R-linjer er det primære formål at binde mindre bysamfund med toget for at opnå forbindelser til større byer.

Movias vurdering:

Forbindelsen mellem Frederiksværk og Frederikssund betyder, at mindre bysamfund mister busforbindelse.

Linje: 350S (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjen skal i nyt strategisk net betjene strækningen mellem Nørreport St. og Ballerup St. Linjen foreslås lukket.

Økonomiske konsekvenser:

Årlig besparelse efter fuld indfasning: 14-16 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

En nedlæggelse af den nye linje 350S vil indebære manglende betjening mellem Herlev og Ballerup og dermed betjening fra København til de store erhvervsområder i Ballerup.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Movia har retten til at opsige kontrakten med virkning fra juli 2019.

Passagermæssige konsekvenser:

Forventet passagertab: 1,6 mio. passagerer, hvoraf en del vil miste forbindelsen til og fra Ballerup, mens øvrige passagerer kan benytte linje 5C. Dog må forventes kapacitetsproblemer på 5C

Konsekvenser for betjening:

Manglende forbindelse mellem Ballerup og Herlev

Linjens funktion:

Linjen er efter Cityringens åbning planlagt til at betjene strækningen mellem Ballerup St. og Nørreport St.

Linjen har flere regionale formål. en et hurtigt alternativ i den travleste buskorridor i Danmark, Nørrebrogade. Derudover sikrer den betjening mellem København og Ballerup.

De primære regionale funktioner for linjen er Lautrupparken, DTU Ballerup Campus, BIG i Herlev, Bellahøj og Nørreport Station,.

Movias vurdering:

En nedlæggelse af linje 350S vil indebære markante kapacitetsudfordringer på Frederikssundsvej, ligesom mange rejsende vil opleve længere rejsetid og flere skift ved rejsemål mellem Herlev og Ballerup. Nedlægges linje 40E og 55E samtidig vil Lautrupgårdområdet være uden bus fra Malmparken station.

Linje: 380R (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Set i lyset af tilpasningsbehovet for Region Hovedstaden, vurderes linje 380R at have begrænset regional betydning. Derfor foreslås linjen afhændet fra regionalt ejerskab

Økonomiske konsekvenser:

Der forventes en samlet besparelse i størrelsesordenen 4-5 mio. kr. efter fuld indfasning

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Forbindelsen mellem de mindre bysamfund på strækningen mellem Helsingør og Hillerød og det eksisterende lokalbanenet samt S-tog i Hillerød mistes.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Der kan tidligst i 2020 gennemføres reduktioner ud over kontraktens bestemmelser uden risiko for bodsbetaling.

Passagermæssige konsekvenser:

Forventet passagertab: 500.000

Konsekvenser for betjening:

Såfremt linje 380R lukkes, vil der ikke være alternativer for de rejsende i korridoren

Linjens funktion:

Linjen binder de mindre bysamfund mellem Helsingør og Hillerød sammen for at opnå forbindelse til det eksisterende lokalbanenet samt S-tog i Hillerød. Det drejer sig primært om byerne Tulstrup, Alsønderup, Nejedø og Anisø Nord. Linjen tjener dog også mere lokale formål, bl.a. ved at betjene Hillerød Vest Skolen, Gribskov Rådhus og en række mindre erhvervsområder i de to byer. Linje 380R er således typisk for sin kategori, hvor det overordnede formål er via en ensartet drift at skabe gode muligheder for at rejse mellem by og land i regionen.

Movias vurdering:

Linjen vurderes overvejende at have lokal betydning, men indgår i et samlet R-net af bus og Lokaltog, som til sammen har regional betydning. nedlæggelse af linje 380R vil dermed afskære visse dele af Nordsjælland fra at indgå i et sammenhængende net af bus og tog.

Linje: 390R (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Set i lyset af tilpasningsbehovet for Region Hovedstaden, vurderes linje 390R at have begrænset regional betydning. Derfor foreslås linjen afhændet fra regionalt ejerskab

Økonomiske konsekvenser:

Der forventes efter fuld indfasning en besparelse i størrelsesordenen 7-8 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Linjen vil efterlade strækningen uden alternativer.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Der kan tidligst i 2022 gennemføres reduktioner ud over kontraktens bestemmelser uden risiko for bodsbetaling.

Passagermæssige konsekvenser:

Linjen har i dag ca. 515.000 passagerer, som alle forventes at forsvinde med en nedlæggelse af linjen.

Konsekvenser for betjening:

Linjen foreslås lukket, og betjeningen forsvinder dermed på linjen

Linjens funktion:

390R betjener områder mellem Helsingør og Helsingør, som ikke kan benytte sig af skinnebåren trafik. Det drejer sig primært om byerne Græsted, Esrum, Tikøb, Gure og Spidsbjerg. Linjen giver også passagerer mulighed for at besøge Esrum Kloster, som er det største regionale kulturfunktion på linjen. I Helsingør og Helsingør betjenes desuden en række mindre erhvervsområder samt kystbaneforbindelse i Helsingør

Movias vurdering:

Linjen vurderes overvejende at have lokal betydning, men indgår i et samlet R-net af bus og Lokaltog, som til sammen har regional betydning. nedlæggelse af linje 390R vil dermed afskære visse dele af Nordsjælland fra at indgå i et sammenhængende net af bus og tog.

Linje: 500S (afkortning)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjen foreslås afkortet ved Glostrup Station, så strækningen mellem Glostrup Station og Ørestad Station ikke længere betjenes.

Økonomiske konsekvenser:

Samlet årlig besparelse efter fuld indfasning: 9-11 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Glostrup Station bliver fremadrettet et endnu vigtigere knudepunkt, når Letbanen i Ring 3 åbner. Linjen betjener desuden de store erhvervsområder på Avedøre Holme og Ørestad, som sikrer videre forbindelse mod Lufthavnen og rummer store virksomheder, hoteller mv.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Kan tidligst implementeres i forbindelse med kontraktudløb, som forventes at være i 2021-23 – ellers skal der betales bod til operatøren.

Passagermæssige konsekvenser:

Samlet passagertab: 900.000. En række af disse passagerer kan benytte alternative kollektive transportmidler på strækningen, mens en række stoppesteder fremadrettet ikke vil blive betjent.

Konsekvenser for betjening:

Manglende forbindelse mellem Ørestad og Vestegnen.

Linjens funktion:

Det regionale formål med linje 500S er sammenbinding af banenet i Ring 5. Det drejer sig om Kokkedal St., Birkerød St., Farum St., Værløse St., Ballerup St., Glostrup St. Brøndby Stand St. og Ørestad St. Langs Ring 5 findes flere regionale funktioner, bl.a. Hørsholm Midtpunkt, Glostrup Hospital, Fabriksparken i Glostrup, Avedøre Holme og Fields.

Movias vurdering:

Afkortningen vurderes at have markante passagermæssige konsekvenser, ligesom linjen er tænkt som en central tilbringerlinje til den kommende letbane i Ring 3. Derfor gennemføres i de kommende år forventeligt investeringer i +Way/BRT på strækningen, blandt andet med finansiering via aftalen om letbanen i Ring 3. Forbindelsen mellem vækstområdet i Ørestad og Avedøre Holme – Brøndby – Glostrup har i de senere år haft stigende passagertal.

Linje: 500S (frekvensreduktion)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Linjens frekvens foreslås reduceret til 15 min. drift i stedet for den nuværende 10 min. drift. Det vurderes dog på delstrækninger og i visse tidsrum at indebære kapacitetsproblemer på grund af for høj efterspørgsel.

Økonomiske konsekvenser:

Årlig besparelse efter fuld indfasning: 5-7 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Uændret betjening, dog med lavere frekvens.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Kan tidligst implementeres i forbindelse med kontraktudløb, som forventes at være i 2021-23 – ellers skal der betales bod til operatøren.

Passagermæssige konsekvenser:

Forventet passagertab: 250.000 passagerer.

Konsekvenser for betjening:

Reduceret frekvens opfattes negativt af passagererne og vil give længere ventetid ved skift til øvrige busser eller tog.

Linjens funktion:

Det regionale formål med linje 500S er sammenbinding af banenettet i Ring 5. Det drejer sig om Kokkedal St., Birkerød St., Farum St., Værløse St., Ballerup St., Glostrup St. Brøndby Stand St. og Ørestad St. Langs Ring 5 findes flere regionale funktioner, bl.a. Hørsholm Midtpunkt, Glostrup Hospital, Fabriksparken i Glostrup, Avedøre Holme og Fields.

Movias vurdering:

Der vurderes at være en relativt stor besparelse forbundet med frekvensreduktionen. Nærmere passageranalyser bør derfor gennemføres for at vurdere, hvorvidt kapaciteten i et reduceret system vil kunne imødekomme efterspørgslen, eller om det kræver samtidig introduktion af større busser.

Linje: 600S (frekvensreduktion)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Reduktion af frekvens til 20 min. drift i myldretider og 30 min. uden for myldretider.

Økonomiske konsekvenser:

Forventet besparelse efter fuld indfasning: 5-7 mio. kr., som dog skal deles med Region Sjælland

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Linjen betjener fortsat hele strækningen

Kontraktmæssige konsekvenser:

Der er indgået ny kontrakt på linjen i 2016, og første mulighed for at reducere i betjeningen ud over kontraktens bestemmelser uden bodsbetaling er derfor i perioden 2022-28.

Passagermæssige konsekvenser:

Samlet passagertab: 550.000 pr. år. Der er i forvejen fuld udnyttelse af kapaciteten på delstrækninger, og reduceret frekvens vil derfor yderligere bidrage til at passagerer efterlades ved en række stoppesteder

Konsekvenser for betjening:

Udbuddet vurderes at blive for lavt til efterspørgslen.

Linjens funktion:

600S kører fra Hillerød i nord til Hundige St. i syd. Linjen krydser således de fleste togsystemer i Regionen; Lokalbanen (Hillerød og Gørlose St.), S-tog (Ølstykke, Greve og Hundige) samt regional- og intercitytog (Roskilde). Linje 600S betjener også DTU Risø samt byerne Freerslev, Slangerup, Jyllinge og Tune. I disse byer er linjen den primære kollektive færdselsåre mod Hillerød, Roskilde og Hundige. I Hillerød og Roskilde udgør linjen en stor del af passagergrundlaget desuden unge til uddannelser i Roskilde og Hillerød. Linjen deles med Region Sjælland.

Movias vurdering:

Linjen har først sent kontraktudløb og finansieres primært af Region Sjælland. Reduktioner kræver derfor aftaler med Region Sjælland, ligesom den økonomiske effekt skal deles med Region Sjælland.

Linje: N-linjer (nedlæggelse)

Beskrivelse af foreslået ændring:
Nedlæggelse af natlinjerne.

Økonomiske konsekvenser:
Den samlede besparelse vil efter fuld indfasning være 2-3 mio. kr.

Vurdering af hensynet til regionale principper:
Der er lav belægning på natlinjer sammenlignet med alle andre linjer og buskoncepter i regionens portefølje.

Kontraktmæssige konsekvenser:
En eventuel nedlæggelse skal indledningsvis aftales med Region Sjælland, som medfinansierer størstedelen af linjerne.

Passagermæssige konsekvenser:
Der estimeres et passagertab i størrelsesordenen 200.000 passagerer

Konsekvenser for betjening:
De få passagerer vil miste muligheden for busbetjening i nattetimerne. S-tog kører natten efter fredag-lørdag, og der er i forvejen drift på en række R- og S-linjer som følge af politisk beslutning i regionsrådet i 2016.

Linjernes funktion:
Linjerne sikrer natbetjening af en række korridorer, som enten i hverdage eller weekender ikke ville have betjening i tidsrummet 00-05. Linjerne overgik i forbindelse med ny linjefordeling fra kommunal til regional finansiering fra 1. januar 2016. Flere linjer samfinansieres med Region Sjælland.

Movias vurdering:
Det vurderes at have begrænset økonomisk betydning at nedlægge de resterende N-linjer. Der bør vurderes kompenserende tiltag på de mest benyttede strækninger i form af senere og tidligere afgang på de ordinære buslinjer. Der er tidligere fremlagt forslag om omlægning af natdriften med fokus på eksisterende linjers drift natten efter fredag og lørdag, hvilket vurderes mest hensigtsmæssig udnyttelse af ressourcerne.

Linje: R-net (frekvensreduktion)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Der er mulighed for at reducere frekvens på hele R-nettet, så der fremadrettet kun er timesdrift, enten:

- Uden for myldretiderne (9-13)
- I hele driftsdøgnet

Der er i forvejen timesdrift efter kl. 20.

Økonomiske konsekvenser:

Nedsat frekvens uden for myldretiderne indebærer en samlet besparelse på 3-5 mio. kr. efter fuld indfasning

Nedsat frekvens i hele driftsdøgnet indebærer en besparelse på 7-9 mio. kr. efter fuld indfasning

Linjernes funktion:

R-nettet udgør et samlet kollektivt trafiksystem i Nordsjælland, som sikrer mindre bysamfund forbindelse til de større byer og Lokaltog, S-tog og Regionaltog.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Der vil med timesdrift blive udfordringer for uddannelsessøgende og erhvervspendlere, som vil have sværere ved at tilpasse transporten til deres mødetider.

Kontraktmæssige konsekvenser:

De enkelte R-linjer er placeret i forskellige kontraktenheder, så der er forskellige muligheder for indfasning af den lavere frekvens uden bodsbetaling til operatørerne.

Passagemæssige konsekvenser:

Samlet passagertab efter fuld indfasning: Op til 850.000 passagerer pr. år.

Movias vurdering:

En samlet reduktion af R-netfrekvensen vil indebære et markant fald i serviceniveauet for store dele af Nordsjælland. Det bør have en forbindelse til ændringer i Lokaltogsfrekvensen, der indgår i et sammenhængende system med R-linjerne.

Konsekvenser for betjening:

Transportudbuddet vil blive reduceret, og dermed vil attraktiviteten af R-nettet falde så meget, at R-netbetegnelsen ikke længere er gyldig. Der vil være lavere frekvens end på Lokaltog, som dermed også vil miste passagerer, og sammenhængen i transportsystemet vil være mindre tydelig.

Linje: Lokaltog (frekvensreduktion)

Beskrivelse af foreslået ændring:

Der er mulighed for at reducere frekvens på dele af Lokaltogsnettet og lavere frekvens aften/weekend. Forslagene indebærer nedsat frekvens på Frederiksværk- og Gribskovbanerne på lørdage, nedsat frekvens på Lille Nord aften og weekend samt ændring af driftskonceptet på Frederiksværkbanen

Økonomiske konsekvenser:

Den samlede besparelse udgør 3-5 mio. kr. efter fuld indfasning.

Linjernes funktion:

Lokaltog sikrer sammen med R-linjer betjening af en lang række bysamfund i Nordsjælland og forbindelse til S-tog og regionaltog.

Vurdering af hensynet til regionale principper:

Den lavere frekvens på Lokaltogsstrækninger vil fortsat sikre transportmuligheder på hele Lokaltogsnettet, men kapaciteten forventes at blive udfordret i myldretiderne. Et ændret driftskoncept med to hurtigtog og et stoptog på Frederiksværkbanen vil dog styrke de regionale principper om bedre adgang til regionale rejsemål.

Kontraktmæssige konsekvenser:

Tiltagene kan gennemføres i perioden 2018-2020

Passagermæssige konsekvenser:

Samlet passagertab efter fuld indfasning: Op til 80.000 passagerer

Movias vurdering:

Der er halvtimesdrift på R-nettet (busser) frem til kl. 19, og Lokaltog bør derfor som udgangspunkt følge samme tider. Den lavere frekvens lørdag og aften har mindre vidtrækkende konsekvenser.

Konsekvenser for betjening:

Betjeningen vil blive reduceret weekender og aften, som kun i mindre grad forventes at påvirke uddannelses- og erhvervspendlere

Et ændret driftskoncept på Frederiksværkbanen med to hurtigtog og et stoptog vil generere flere passagerer og dermed et reduceret tilskudsbehov, så den forventede besparelse kan opnås



STYRKET GOVERNANCE

Bilag

Baggrund og tilgang til sporet

De bus- og toglinjer, som Region Hovedstaden har bestilleransvaret for, indgår i et komplekst trafikalt samspil med øvrige bus- og toglinjer i den kollektive trafik, herunder ikke mindst de øvrige kommuner i regionen, Region Sjælland, Movia og DSB. Det skal derfor analyseres, hvordan governance mellem Region Hovedstaden, Region Sjælland, kommunerne og Movia i trafikbestillingsprocessen og budgetplanlægningsfasen kan tilrettelægges på en mere hensigtsmæssig måde.

Der har for governance-sporet i nærværende analyse været særligt fokus på styring og organisering mellem Movia og ejerkredsen. Dataindsamling, analyse og anbefalinger er derfor struktureret ud fra følgende kapabiliteter i samarbejdsmodellen:

- 1) Processer
- 2) Roller og ansvar
- 3) Kvalitet i leverancer/KPI'er
- 4) Dokumentation og rapportering.

Tilgang

DATAGRUNDLAG Følgende kanaler er anvendt til dataindsamling:

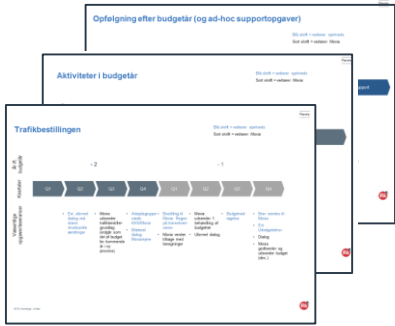
- Eksisterende procesmateriale udleveret af Region Hovedstaden og desk research
- To workshops med centrale repræsentanter fra ejerkredsen og Movia. Fra ejerkredsen har Kollektiv Trafik samt Sekretariatet i CRU fra Region Hovedstaden og trafikale planlæggere fra København og Gladsaxe Kommuner deltaget.
- PA har derudover holdt en intern session med Region Hovedstaden om interne processer.

RESULTAT

- Kapitlet leverer en snitfladebeskrivelse af den nuværende opgaveløsning i de tre overordnede faser
- Der er udarbejdet en modenhedsvurdering af samarbejdsmodellen inden for fire centrale styrings- og organiseringsområder baseret på observationer fra workshops
- Der er for hver af de fire områder udarbejdet anbefalinger til styrkelse af områderne.

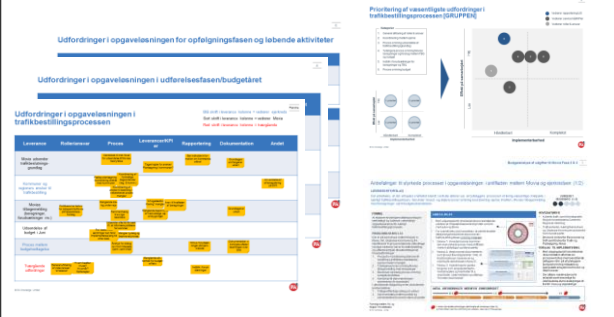
Væsentlige aktiviteter i snitfladen med Movia

Der er på workshops identificeret og valideret aktiviteter i snitfladen mellem ejerkredsen og Movia vedrørende den trafikale opgaveløsning. Disse er efterfølgende dokumenteret og anvendt til at diskutere udfordringer i samarbejdet ejerne og Movia imellem.



Udfordringer, prioritering og anbefalinger

Som led i dataindsamlingen identificeres udfordringer for trafikbestillingen, budgetåret og den opfølgende fase. Disse udfordringer er grupperet og efterfølgende prioriteret i forhold til væsentlighed på samarbejdet og implementerbarhed.

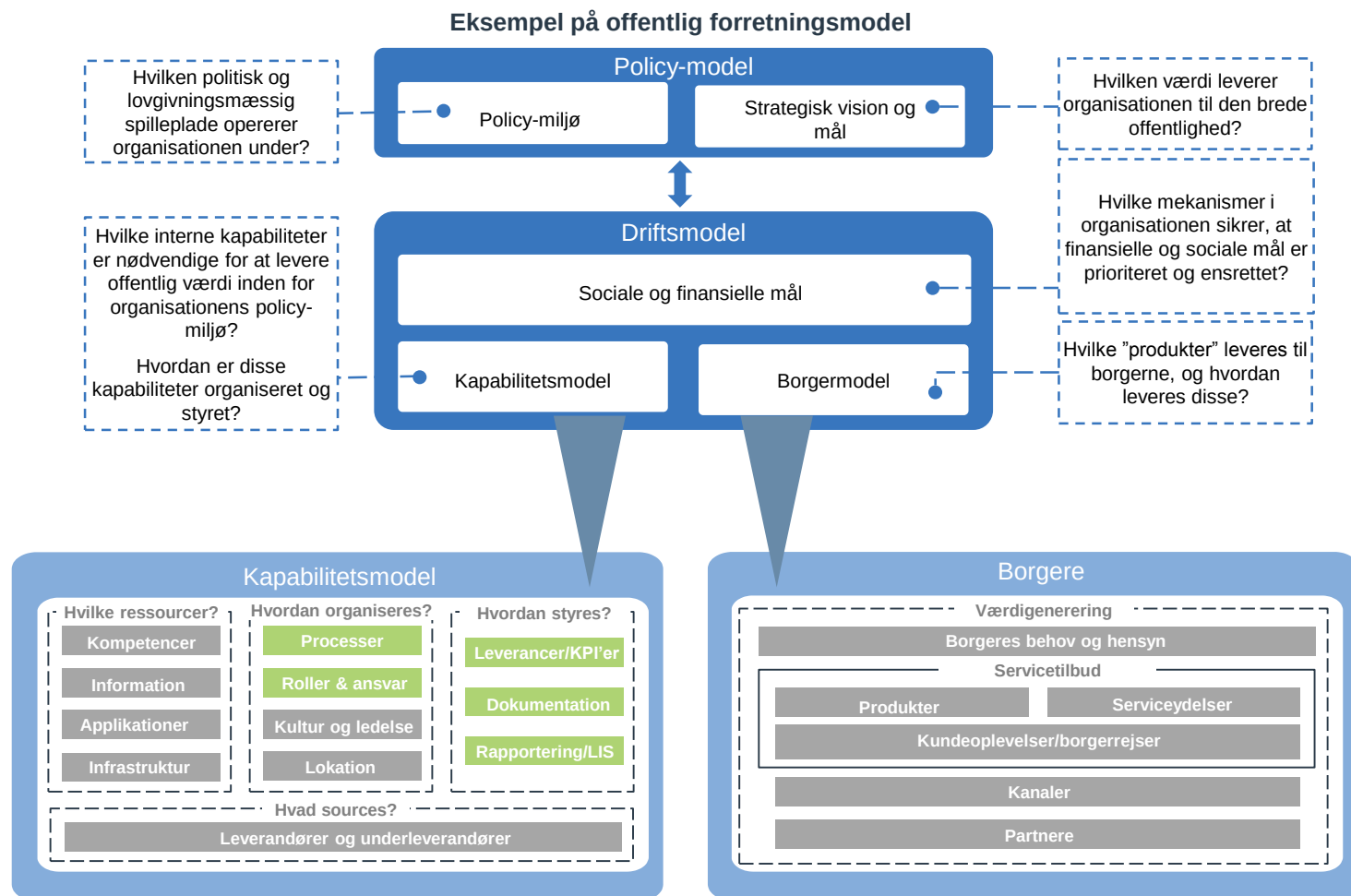


Effektive offentlige samarbejdsmodeller afhænger af, at driftsmodellen for samarbejdet bringer de rette kapabiliteter, mål og serviceydelser i spil for at skabe sammenhæng til den strategiske vision

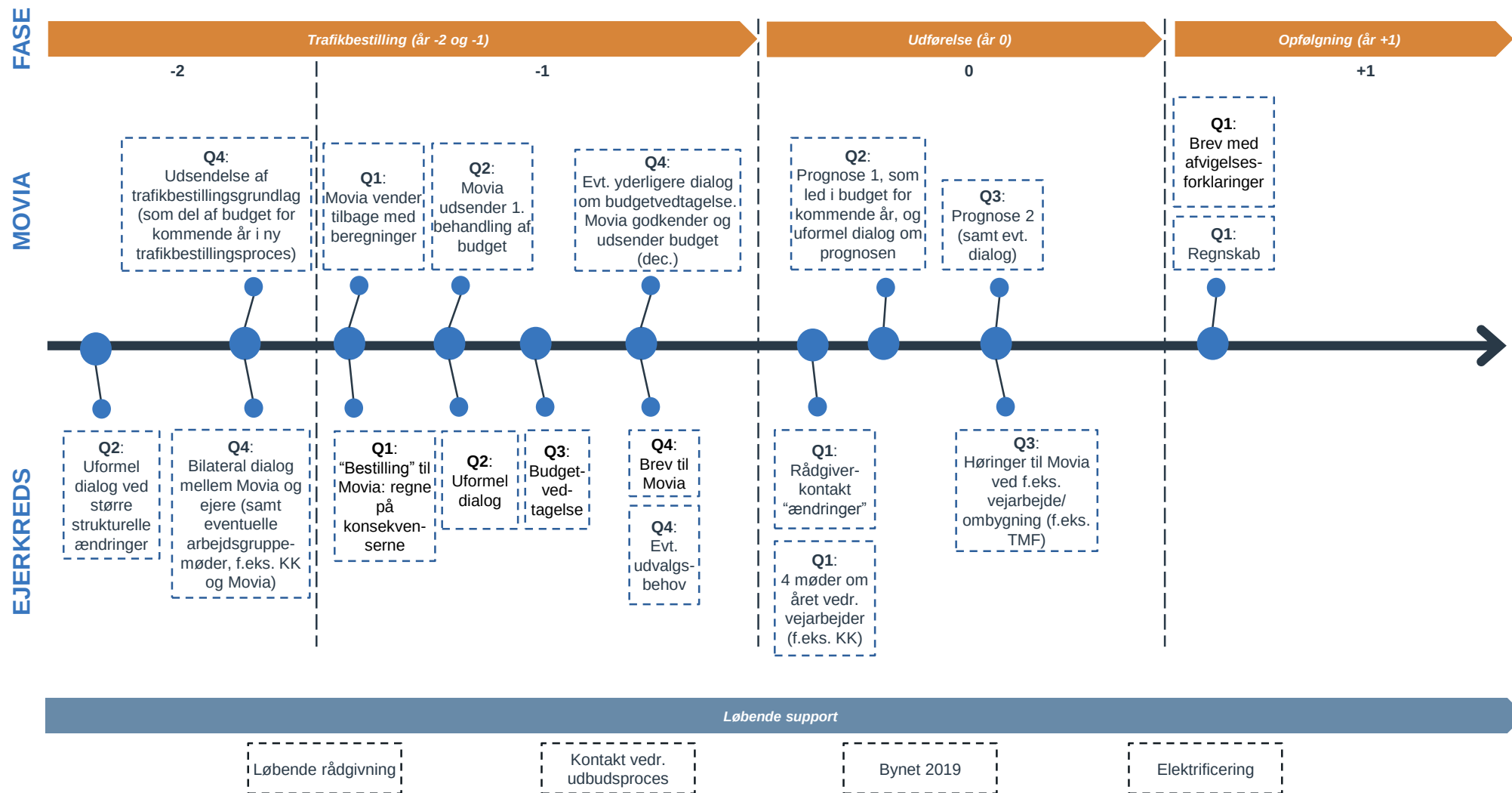
En effektiv offentlig forretningsmodel såvel som samarbejdsmodel afhænger af sammenhængen mellem drift og strategi, som vist til højre. Driftsmodellen skal fungere smidigt, for at denne kan understøtte og levere på den strategiske vision inden for den politiske og lovgivningsmæssige spilleplade, som organisationen arbejder under. Ved at have klare sociale og finansielle mål, stærke kapabiliteter og efterspurgte serviceydelser kan "broen" til strategien og den politiske virkelighed sikres.

Som centralt element i driftsmodellen ligger organisationens kapabiliteter, der består af interne ressourcer, organisering, styring og sourcing. Der har for governance-sporet i nærværende analyse været fokus på følgende kapabiliteter i driftsmodellen mellem Movia og ejerkredsen:

- 1) Processer
- 2) Roller og ansvar
- 3) Kvalitet i leverancer/KPI'er
- 4) Dokumentation og rapportering.



Nuværende aktiviteter i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen i trafikbestillingsfasen, udførelsesfasen, opfølgningsfasen samt i den løbende support*



Anbefalinger til styrkede processer i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen (1/2)

LØSNINGSFORSLAG

Det anbefales, at der arbejdes målrettet blandt centrale aktører på at tydeliggøre processer vedr. væsentlige milepæle i særligt trafikbestillingsfasen, herunder detaljering af leverancer, tidsfrister, ejerskab og kadencer. Ligeledes bør bestillerne afklare behovet for øget koordinering af dagsordener og ønsker til trafikbestillingen samt deltagelse, omfang og forum for denne planlægning.

VURDERET
MODENHED (1-5)



FORMÅL

At etablere et tydeligere aftalegrundlag for rækkefølge og kadence i væsentlige leverancer for særligt trafikbestillingsprocessen.

PROBLEMBESKRIVELSE

Der er på workshops identificeret 17 procesrelaterede udfordringer (se figur nederst). Der er for trafikbestillings- og udførelsesfasen diskuteret følgende hovedudfordringer:

1. Manglende proces for koordinering af ønsker til bestilling samt fælles planlægning ejerne imellem
2. Tydeligere proces for Movias tilbagemelding med beregninger
3. Beskrevet og tydelig proces for budgetudsendelse.

I den løbende rådgivning er der diskuteret to problematikker:

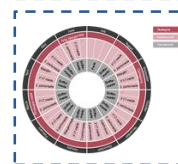
1. Tidligere/flerårige dialog om udbud
2. Sammenhæng mellem politisk og administrativ proces for større projekter (f.eks. Bynet 2019 og elektrificering).

ANBEFALINGER

- Det anbefales, at der udvikles tredelte detaljeringsbeskrivelser af særligt trafikbestillingen for væsentlige leverancer i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen. PA har udarbejdet et eksempel på næste side (niveau 2). De tre niveauer vil typisk være:

1. Niveau 1: Hovedprocesser beskriver den overordnede proces med snitflader mellem afdelinger og interessenter
2. Niveau 2: delprocesser dokumenteres som proces-flow diagrammer mhp. at kortlægge kadencen i leverancer
3. Niveau 3: Vejledninger/e-guides fungerer som arbejdsværktøj for medarbejdere og indeholder bl.a. checklister, skærbilleder mv.

Et milepælsbaseret årshjul kan eventuelt udvikles for at give ejere og Movia et overblik.



- Det anbefales ligeledes at afklare behovet for koordinering bestillerne imellem, særligt i forbindelse med trafikbestilling. Der bør aftales hensigtsmæssigt mødestruktur for dette

HOVEDAKTØRER

- Kollektiv trafik samt Sekretariatet i Region Hovedstadens Center for Regional Udvikling
- Trafikenheder i særligt København og Gladsaxe Kommuner samt andre kommunale parter
- Økonomi, Enhed for Ressourcer og Drift samt Enhed for Trafik og Planlægning Movia.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING

- Med udgangspunkt i eksisterende dokumentation afholdes en procesworkshop med ovenstående deltagere mhp. at tydeliggøre årshjulet over milepæle og igangsætte arbejdet med hoved- og delprocesser
- Der aftales mødekadence for arbejdet samt ansvarlige for udarbejdelse af proces tegninger (f.eks. fra MS Visio) og vejledninger.

ANTAL UDFORDRINGER INDEN FOR EMNEOMRÅDET



Anbefalinger til styrket rolle- og ansvarsfordeling i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen (1/2)

LØSNINGSFORSLAG

Det anbefales, at centrale aktører fra ejerkredsen og Movia udvikler et rolle- og ansvarsdokument for den nye trafikbestillingsproces, der skal sikre, at alle involverede parter er bekendt med de forskellige parters roller og ansvar og kan sammenholde dette med den overordnede leveranceplan. Et sådan dokument bør etableres mht. væsentlige milepæle, hvorfor der er et væsentligt overlap til implementering af procesrelaterede anbefalinger, s. 84).

VURDERET
MODENHED (1-5)



FORMÅL

At sikre en velbeskrevet, tydelig og forankret rolle- og ansvarsdeling i opgaveløsningen for hovedprocesser mellem Movia og ejere.

PROBLEMBESKRIVELSE

Der er på workshops identificeret fire udfordringer vedrørende roller og ansvar (se figur nederst).

Der eksisterer et behov for en tydeliggørelse af roller og ansvar aktørerne imellem samt mellem funktioner internt hos parterne. Dette gør sig i særlig grad gældende for trafikbestillingsprocessen, hvor der fra flere parter er yttret ønske om:

1. Generel afklaring af, hvem der gør hvad
2. Afklaring af "spilleregler" for bestilling.

I den løbende rådgivning efterspørges:

1. En tydeligere rolle for Region H. i forhold til løbende driftsudfordringer
2. Skarpere arbejdsdeling vedrørende udbudsprocesser (f.eks. ift. fossilfri busser).

ANBEFALINGER

- Med udgangspunkt i årshjulet med væsentlige milepæle, hovedprocesser samt evt. detaljerede procesbeskrivelser, udarbejdes en rolle- og ansvarsmatrix for alle hovedprocesser (eksempelvis de tre overordnede faser: trafikbestilling, udførelse og opfølgning). Dette gøres med udgangspunkt i en RACI-inddeling af aktørerne. Derfor bør det aftales, hvilke funktioner internt hos parterne, der i forbindelse med væsentlige leverancer:

1. Er ansvarlige for at levere på leverancen (R)
2. Godkender/reviewer den ansvarliges leverance (A)
3. Konsulteres og søges input hos (C)
4. Holdes orienteret (I).

Rolle- og ansvarsmatrix for hovedarbejdsprocessen «[udfyldes]»
Hovedansvarlig for hele processen: [udfyldes]
Roller og ansvar gennem processen:

Proces-fase	Region H.	Movia H.	Movia L.	Movia K.	Movia E.
Trafikbestilling (1)	1	1	1	1	1
Trafikbestilling (2)	1	1	1	1	1
Trafikbestilling (3)	1	1	1	1	1
Udførelse (1)	1	1	1	1	1
Udførelse (2)	1	1	1	1	1
Udførelse (3)	1	1	1	1	1
Opfølgning (1)	1	1	1	1	1
Opfølgning (2)	1	1	1	1	1
Opfølgning (3)	1	1	1	1	1

Bemærk at RACI-matricen afhænger af definerede hovedprocesser og leverancer for at virke efter hensigten. Der eksisterer derfor for rolle-/ansvarsfordelingen en vigtig afhængighed til arbejdet med tydeliggørelse og forankring af processer.

HOVEDAKTØRER

- Kollektiv trafik i Region Hovedstadens Center for Regional Udvikling
- Enhed for Trafik og Planlægning, Movia
- Trafikenheder i særligt København og Gladsaxe Kommuner samt andre kommunale parter.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING

- En fælles forståelse for arbejdsdelingen blandt hovedaktører er centralt for, at afvigelser minimeres, og opbakning sikres
- Evalueringer af praktiske erfaringer samt eventuel tilretning bør gøres konsekvent og efter aftalt kadence
- Der kan med fordel benyttes en plan, do, study, act-tilgang til implementering (PDSA-cykler*).

ANTAL UDFORDRINGER INDEN FOR EMNEOMRÅDET



* = antal individuelle udfordringer identificeret på workshops inden for emneområdet. En samme udfordring kan således være nævnt flere gange).

* Forbedringsmodel til kvalitetsforbedring anvendt i særligt sundhedssektoren, omend tilgangen er anvendelig uden for denne sektor: <http://www.rkkp.dk/kvalitetshandbog/4.-forbedringsmodellen-til-kvalitetsforbedring/>

Anbefalinger til styrket rolle- og ansvarsfordeling i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen (2/2)

LØSNINGSFORSLAG

PA har udarbejdet et forslag til en rolle- og ansvarsmatrice ud fra et RACI-princip, der baserer sig på de væsentligste leverancer for trafikbestillingen i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen. Leverancerne i venstre kolonne er vist i diagrammet under "anbefalinger til styrkede processer (2/2)". Region Hovedstaden bruges her illustrativt som et eksempel på en ejer. **Matricen er vejledende.**

Nøgle	
R	Leveranceansvarlig
A	Godkender/reviewer leverancer
C	Konsulteres og søges input hos
I	Holdes orienteret

HOVEDPROCES: TRAFIKBESTILLING

Leverancer	Frist	Kollektiv Trafik, Reg. H	Sekretariat, CRU, Reg. H	Trafik og Planlægning, Movia	Ressourcer og Drift, Movia
Udsendelse af trafikbestillingsgrundlag	Primo dec.	I	I	R	A
Bruttokatalog, inkl. overordnet økonomisk ramme/forventninger, signaler om hvad der berøres samt særlige ønsker	Primo feb.	R	A	C	I
Opdatering af TBG, prioriterede forslag og øko. omkostninger i den enkelte kommune og beregninger af indkommende ønsker	Primo apr.	C	I	A	R
Godkendelse af og stillingtagen til kvalitet af opdateringen mhp. politisk behandling	Medio maj	R	A	I	
Supplementsbestilling som afledt konsekvens af økonomiaftale	Ult. juni	R	A	C	I
1. behandling af budget	Ult. juni	C	I	A	R
Supplementsforslag	Medio aug.	C	I	R	A
Outcome for budgetaftale	Medio sep.	R	A	I	I
Forslag til endeligt budget per ejer (som led i 2. behandling)	Medio okt.	I	C	R	A

Anbefalinger til styrket kvalitet i leverancer/KPI'er i snitfladen mellem Movia og ejerkredsen

LØSNINGSFORSLAG

Det anbefales, at ejerne opstiller konkrete mål for Movias beregninger og prognoser baseret på bl.a. sammenlignelige trafikelskaber fra skandinaviske lande, og Movia undersøger muligheden for at styrke prognose- og økonomimodellen. Det vurderes ligeledes, at mindre revisioner til TBG, Movias tilbagemelding med beregninger og afvigelsesbrev kan imødekomme ejernes behov for indsigt i henholdsvis kommende udbud, større vejombygninger og afvigelsesforklaringer.

VURDERET MODENHED (1-5)



FORMÅL

At synliggøre væsentlige udfordringer i leverancer og producere forslag til justering af leverancer.

PROBLEMBESKRIVELSE

Der er på workshops identificeret 11 udfordringer vedrørende kvalitet i leverancer/KPI'er (se figur nederst).

Der er for trafikbestillingsfasen diskuteret følgende hovedudfordringer:

1. Udvidelse af TBG til at inkludere udbud
2. Inkludere beskrivelser af nødvendige vejombygninger samt afvigelsesforklaringer i Movias tilbagemelding med beregninger
3. Fokus på kvaliteten af beregninger.

I opfølgningsfasen og den løbende rådgivning efterspørges:

1. Indsigt i grundlaget bag afvigelsesbrevet ifm. regnskabet
2. Højere prioritering af planlægningsopgaver.

ANBEFALINGER

- Det anbefales, at ejerkredsen overvejer konkrete kvalitetsmål til Movias beregninger, prognoser og forudsætninger for at skabe transparens for ønsker og informationsbehov. Der kan med fordel findes inspiration i sammenlignelige nordiske og internationale trafikelskaber
- TBG og tilbagemeldinger bør suppleres af information om udbud og vejombygninger, hvis muligt. Konkret for afvigelsesbrevet anbefales at implementere et kommenteret Excel-ark med en kolonne, der på linjeniveau beskriver med en sætning, hvad der har forårsaget afvigelsen på linjeniveau (se i øvrigt anbefalinger vedr. rapportering for opstilling af principper for kommentering)
- Det bør undersøges, hvorvidt det er muligt at forbedre præcisionen i Movias prognosticeringsmodel (evt. med inspiration fra Oslo – se afsnit om flerårige bestillinger).

14R	15R	16R	17-E1	17-E1	% ændring (1. aktive år - 17E1)	Afvigelsesforklaring
		1.305	1.299		-0,4	Lorem Ipsum
		30.120	30.035		-0,3	Lorem Ipsum
10.286	10.266	10.509			-100,0	Lorem Ipsum
83	83	98			-18,0	Lorem Ipsum
18	15	19	14		-15,2	Lorem Ipsum
10.387	10.364	42.051	31.423		-20,1	Lorem Ipsum
		58.137	66.273		-14,0	Lorem Ipsum
		55.281	39.241		-29,0	Lorem Ipsum
		41.879	39.535		-5,6	Lorem Ipsum
74.280	72.304	72.416	71.457		-2,4	Lorem Ipsum
		109.879	111.636		1,6	Lorem Ipsum
54.148	54.281	52.684	51.218		-5,5	Lorem Ipsum
80.223	82.559	80.968	80.528		2,9	Lorem Ipsum
32.297	32.666	31.815	31.497		3,0	Lorem Ipsum
240.948	241.810	503.062	491.365		-10,8	Lorem Ipsum
		13.402	13.165		-1,8	Lorem Ipsum
		14.422	13.733		-4,8	Lorem Ipsum
22.174	23.449	24.252	23.123		-4,5	Lorem Ipsum
		15.669	13.665		-25,6	Lorem Ipsum
		13.426	13.244		-1,4	Lorem Ipsum
		18.984	18.054		-4,9	Lorem Ipsum
6.458	6.879				-100,0	Lorem Ipsum
28.632	30.328	100.156	92.985		-21,5	Lorem Ipsum
		6.685	530		-92,1	Lorem Ipsum
		401	405		0,9	Lorem Ipsum

HOVEDAKTØRER

- Kollektiv trafik samt Sekretariatet i Region Hovedstadens Center for Regional Udvikling
- Trafikenheder i særligt København og Gladsaxe Kommuner samt andre kommunale parter
- Økonomi, Enhed for Ressourcer og Drift samt Enhed for Trafik og Planlægning Movia.

FORSLAG TIL IMPLEMENTERING

- Ejerkredsen specificerer det ønskede omfang af afvigelsesforklaringer, hvorefter Movia vurderer muligheden for at levere. Movia udarbejder en "dummy version" til diskussion med relevante ejere, der efterspørger informationen
- Det anbefales ligeledes, at der på chef-niveau drøftes, hvad der konkret kan gøres for at forbedre præcisionen i Movias økonomiske model.

ANTAL UDFORDRINGER INDEN FOR EMNEOMRÅDET





FLERÅRIGE TRAFIKBESTILLINGER

Bilag

Principper for model A

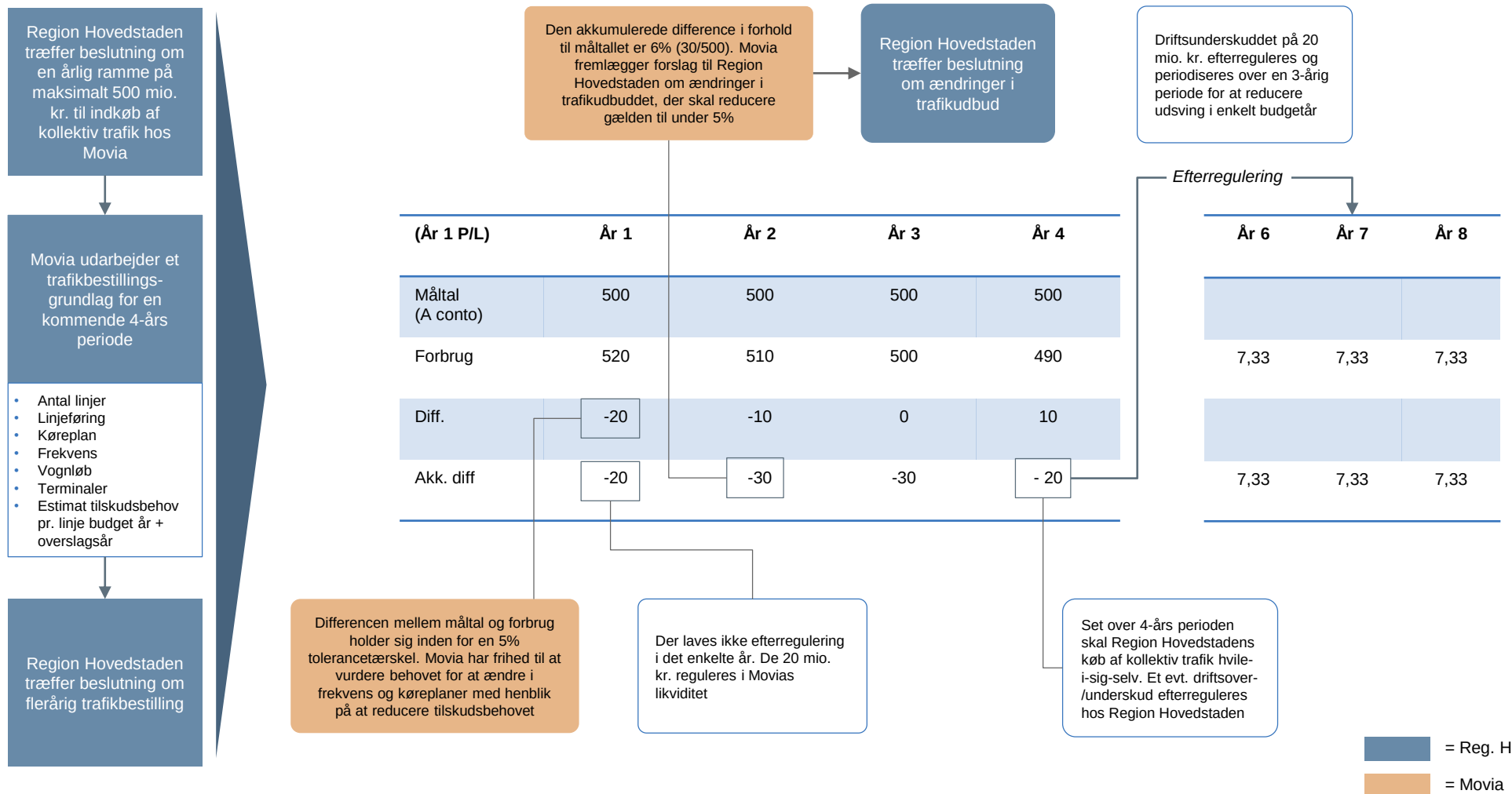
Model A indebærer, at Movia fremlægger et forslag til trafikudbud over en 4-årig periode inden for rammerne af et måltal som Region Hovedstaden beslutter.

I løbet af denne periode har Movia adgang til at foretage mindre justeringer af trafikudbuddet ved ændringer i passagermønstre, omkostninger hos operatørerne mv. Såfremt driftstilskuddet overstiger en fastsat tolerancegrænse på 5% af måltallet, skal Region Hovedstaden godkende Movias forslag til ændringer.

I model A efterreguleres først efter afslutningen af den 4-årige periode. Reguleringer mellem årene inden for perioden forudsættes reguleret i Movias kasse.

ELEMENTER	PRINCIPPER
 Måltal	Regionen beslutter et måltal, som svarer til et forventet køb af trafik hos Movia i et kalenderår. Måltallet gælder for fire på hinanden følgende år. Måltallet udgør rammen for det årlige forbrug af køb af kollektiv trafik hos Movia. Måltallet kan evt. have en profil i opad- eller nedadgående retning. Måltallet P/L reguleres
 A conto-beløb	Region Hovedstaden betaler herefter et a conto-beløb i de fire år, svarende til det fastsatte måltal
 Flerårigt trafikbestillingsgrundlag	Movia udarbejder et trafikbestillingsgrundlag for den kommende 4-årige periode, der skal holde sig inden for måltallets rammer. Grundlaget indeholder på bussen, et antal linjer, linjeføring og køreplan
 Hvile-i-sig-selv princip	Set over en 4-årig periode skal Region Hovedstaden købe af kollektiv trafik hvile i sig selv
 Movias adgang til justering af trafik	Så længe Region Hovedstadens gæld/tilgodehavende i perioden ikke overstiger 5% af det årlige måltal, har Movia frihed til gennemføre ændringer i trafikudbuddet, herunder køreplanændringer, ændringer i frekvens og mindre justeringer af linjeføringen. Dog må der ikke nedlægges linjer eller ændres væsentligt i linjeføringen uden Region Hovedstadens samtykke
 Konsekvens ved overskridelse	Såfremt gælden/tilgodehavendet overstiger 5%, skal Movia fremlægge forslag til ændringer for Region Hovedstaden, som kan bringe trafikudbuddet i balance
 Økonomisk regulering	- Over-/underskud mellem årene håndteres af Movias kasse - Efter en 4-årig periode efterreguleres for den samlede 4-årige periode

Eksempel på model A



Forudsætninger for model A (1/2)

Forudsætninger	Potentiel udfordring	Løsning	Vurdering af realiserbarhed
Model A forudsætter implementering af en likviditetsmodel hos Movia, hvor reguleringer mellem årene inden for en tolerancetærskel kan håndteres i Movias kasse. Endvidere anbefales en periodiseret efterreguleringsmodel, hvor efterreguleringen spredes over flere år.	Likviditetsmæssig kapacitet hos Movia	Reguleringer mellem årene forudsætter en kasseopbygning hos Movia, der kan håndtere de likviditetsmæssige forskydninger over en flerårig periode. Kasseopbygningen kan enten finansieres via up-front tilskud fra ejerne, udvidelse af kreditrammen eller en kombination af de to mhp. at polstre Movia til at håndtere de potentielle likviditetsmæssige stød i perioden. I forhold til udvidelse af kreditter er trafiksselskaberne, jf. trafiksselskabsloven, omfattet af §60 i lov om kommunernes styrelse. Trafiksselskabets adgange til at låne, etablere kassekredit mv. er derfor underlagt de regler, der gælder for kommunale fællesskaber. Af den kommunale lånebekendtgørelses §9 stk. 2 fremgår det, at <i>"Kassekreditten for kommunale fællesskaber, interessentskaber, andelsselskaber, aktieselskaber, anpartsselskaber og lignende med bestemmende kommunal indflydelse må maksimalt andrage 125 kr. pr. indbygger ..."</i> Der er således begrænsninger i Movias adgang til at låne og håndtere likviditetsmæssige udsving via kassekreditten.	Movias bestyrelse har hidtil arbejdet for at reducere gennemsnitslikviditeten til 150 mio. kr. Det svarer til under 14 dages løbende betalinger. Målet blev nået med udgangen af 2014. Ved implementering af en flerårig model skal der gennemføres en risikoanalyse af udsvingene i finansiering mellem årene, herunder omfanget af likviditet der skal tilvejebringes for at dække risikoen. Herefter skal det vurderes, hvordan risikoen skal spredes på henholdsvis kreditter og yderligere up-front tilskud fra ejerne. Der er potentielt tale om væsentlige beslutninger, som vil berøre alle ejere af trafiksselskabet. Det kan derfor være forbundet med vanskeligheder at få udvidet den økonomiske kapacitet i et tilstrækkeligt omfang til at kunne implementere likviditetsmodellen.
	Lovgivning/regler for Movia	Implementering af en likviditetsmodel for Region Hovedstaden kræver forventeligt en ændring af Movias vedtægter. Af §28 a. fremgår det, at <i>"senest den 16. september underrettes regioner og kommuner om størrelsen af de á conto bidrag, der skal udredes i henhold til det af bestyrelsen vedtagne budget for det følgende år."</i> og videre i stk. 3. <i>"Endelig regulering af regioners og kommuners bidrag foretages ved regnskabsaflæggelsen og afregnes i januar måned det næstfølgende år."</i> Det fremgår således, at der skal ske en årlig opgørelse af á conto-betøbet i forhold til det faktiske aktivitetsniveau. I den foreslåede model lægges der netop op til, at denne opgørelse foretages efter en 4-årig periode og ikke årligt.	Vedtægtsændringer i trafiksselskaber er en relativ usmidig proces, idet samtlige kommuner (via repræsentantskabet), de to regionsråd, samt både transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren skal godkende ændringerne. Det er som udgangspunkt ikke fastsat i loven, at kommunerne og regionernes tilskud skal falde i budgetåret (det gør de heller ikke i dag, hvor efterreguleringen falder 2 år efter budgetåret). Det vurderes, at ministeriet vil have en interesse i ikke at skabe forskelle i kommunernes og regionernes finansieringsadgang. En evt. ændring vil derfor med overvejende sandsynlighed skulle gælde alle ejere i trafiksselskabet. En sådan model vil sætte Movias økonomiske kapacitet under et betydeligt pres og reelt ændre den nuværende likviditetsstyring i trafiksselskabet markant.
	Lovgivning/regler for Region Hovedstaden	Der er umiddelbart vurderet ikke-interne regler i Region Hovedstaden, der forhindrer en flerårig mode. Det bør afdækkes endeligt om regionslovens § 21, stk. 1, hvor det fremgår, at der skal angives de poster på årsbudgettet, hvortil regionsrådet ved budgetvedtagelsen har taget bevillingsmæssig stilling for næste års regionale forvaltning, er en hindring for en fast flerårig budgetter.	Det vurderes umiddelbart som muligt inden for de nuværende lovgivningsmæssige rammer at ændre Region Hovedstadens finansieringsmodel af udgifterne til Movia.

Forudsætninger for model A (2/2)

Forudsætninger	Potentiel udfordring	Løsning	Vurdering af realiserbarhed
En flerårig trafikbestillingsmodel forudsætter en præcis og klart defineret snitflade mellem de justeringer, Movia kan foretage, og de ændringer, Region Hovedstaden skal håndtere og involveres i.	Der er i dag ikke et skriftligt, præcist katalog, der definerer, hvilke adgange Movia har til at foretage justeringer, herunder roller og ansvar.	I en flerårig trafikbestillingsmodel er der behov for at definere helt præcist, hvilken kompetence Movia har til at foretage ændringer og justeringer inden for tolerancetærsklen på +/- 5%. Der skal derfor udarbejdes et servicekatalog, der dels definerer, hvad der betragtes som større, henholdsvis mindre ændringer. Endvidere skal bredden i ydelser og instrumenter, som Movia kan bringe i anvendelse, defineres nærmere.	Det vurderes som en realistisk opgave at definere kravene til og opgaverne for henholdsvis Movia og Region Hovedstaden i en flerårig trafikbestillingsmodel. Det er væsentligt at tænke en række forskellige scenarier igennem for at afprøve og teste servicekatalogets anvendelighed som konkret styringsinstrument.
	Roller og ansvar skal gøres tydelige, så det er entydigt, hvordan Region Hovedstaden skal informeres og konsulteres undervejs. Det er endvidere væsentligt, at det bliver tydeligt, hvilke adgange Region Hovedstadens politiske niveau har i løbet af 4-års perioden.	Servicekataloget skal suppleres med et rolle- og ansvarsdokument, der klart definerer Region Hovedstaden og Movias ansvar i processen. Dokumentet skal beskrive, hvem kan træffe beslutning, samt hvilke parter der skal konsulteres og informeres. Det er helt afgørende med en forpligtende og bindende aftalte, der skaber et solidt fundament for parternes samarbejde både før, under og efter den 4-årige periode.	Selve det formelle arbejde med at udarbejde rolle- og ansvarsdokumenter vil være en overkommelig opgave. Det vurderes som meget afgørende, at politikerne i Region Hovedstaden føler sig forpligtet af og respekterer den besluttede kompetence- og ansvarsdeling i en flerårig trafikbestillingsmodel. Hvis der kan rejses tvivl om det, kan det erodere fundamentet for modellen og påføre Movia unødige økonomiske risici.

Principper for model B

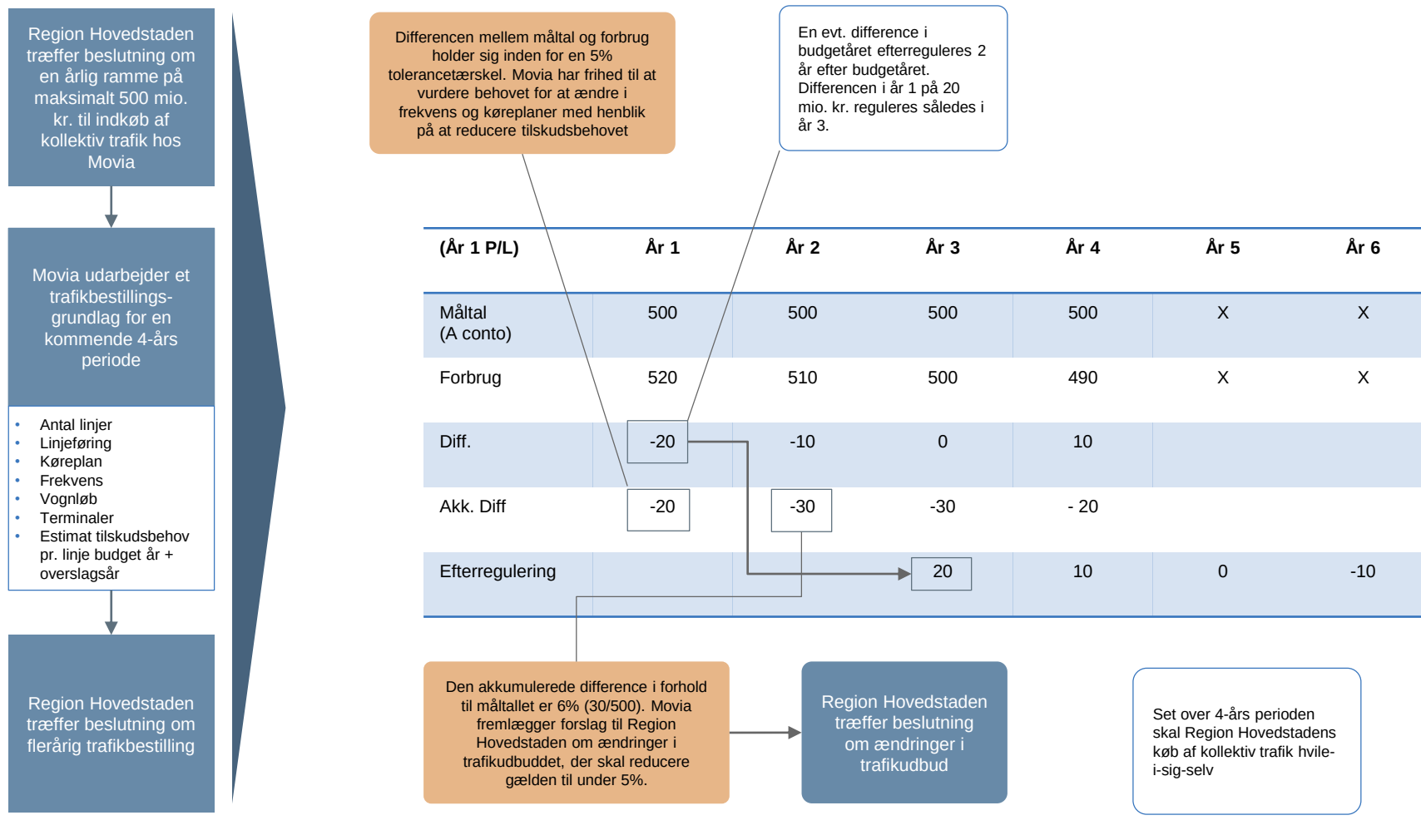
Model B indebærer i lighed med model A, at Movia fremlægger et forslag til trafikudbud over en 4-årig periode inden for rammerne af et måltal, som Region Hovedstaden beslutter.

Tilsvarende har Movia adgang til at foretage mindre justeringer af trafikudbuddet ved ændringer i passagermønstre, omkostninger hos operatørerne mv. Såfremt driftstilskuddet overstiger en fastsat tolerancegrænse på [5%] af måltallet, skal Region Hovedstaden godkende Movias forslag til ændringer.

I model B reguleres mellem årene i Region Hovedstaden som i dag. Efterreguleringen følger også de nuværende mekanismer.

ELEMENTER	PRINCIPPER
 Måltal	Region Hovedstaden beslutter et måltal, som svarer til et forventet køb af trafik hos Movia i et kalenderår. Måltallet gælder for fire på hinanden følgende år. Måltallet udgør rammen for det årlige forbrug af køb af kollektiv trafik hos Movia. Måltallet kan evt. have en profil i opad- eller nedadgående retning. Måltallet P/L reguleres
 A conto-beløb	Region Hovedstaden betaler herefter et et-årigt a conto-beløb svarende til i dag. A conto-beløbet reguleres årligt som led i budgetprocessen.
 Flerårigt trafikbestillingsgrundlag	Movia udarbejder et trafikbestillingsgrundlag for den kommende 4-årige periode, der skal holde sig inden for måltallets rammer. Grundlaget indeholder på bussen, et antal linjer, linjeføring og køreplan
 Hvile-i-sig-selv princip	Set over en 4-årig periode skal Region Hovedstadens køb af kollektiv trafik hvile i sig selv.
 Movias adgang til justering af trafik	Så længe Region Hovedstadens gæld/tilgodehavende i perioden ikke overstiger 5% af det årlige måltal, har Movia frihed til gennemføre ændringer i trafikudbuddet, herunder køreplanændringer, ændringer i frekvens og mindre justeringer af linjeføringen. Dog må der ikke nedlægges linjer eller ændres væsentligt i linjeføringen uden Region Hovedstadens samtykke
 Konsekvens ved overskridelse	Såfremt gælden/tilgodehavendet overstiger 5%, skal Movia fremlægge forslag til ændringer for Region Hovedstaden, som kan bringe trafikudbuddet i balance
 Økonomisk regulering	Over/underskud mellem årene håndteres af Region Hovedstadens kasse med årlige efterreguleringer, fuldstændigt som i den nuværende model. e periode

Eksempel på model B



Forudsætninger for model B

Forudsætninger	Potentiel udfordring	Løsning	Vurdering af realiserbarhed
En flerårig trafikbestillingsmodel forudsætter en præcis og klart defineret snitflade mellem justeringer, Movia kan foretage, og de ændringer, Region Hovedstaden skal håndtere og involveres i.	Der er i dag ikke et skriftligt, præcist katalog, der definerer, hvilke adgange Movia har til at foretage justeringer, herunder roller og ansvar.	I en flerårig trafikbestillingsmodel er der behov for at definere helt præcist, hvilken kompetence Movia har til at foretage ændringer og justeringer inden for tolerancetærsklen på +/- 5%. Der skal derfor udarbejdes et servicekatalog, der dels definerer, hvad der betragtes som større, henholdsvis mindre ændringer. Endvidere skal bredden i ydelser og instrumenter, som Movia kan bringe i anvendelse, defineres nærmere.	Det vurderes som en realistisk opgave at definere kravene til og opgaverne for henholdsvis Movia og Region Hovedstaden i en flerårig trafikbestillingsmodel. Det er væsentligt at tænke en række forskellige scenarier igennem for at afprøve og teste servicekatalogets anvendelighed som konkret styringsinstrument.
	Roller og ansvar skal gøres tydelige, så det er entydigt, hvordan Region Hovedstaden skal informeres og konsulteres undervejs. Det er endvidere væsentligt, at det bliver tydeligt, hvilke adgange Region Hovedstadens politiske niveau har i løbet af 4-års perioden.	Servicekataloget skal suppleres med et rolle- og ansvarsdokument, der klart definerer Region Hovedstadens og Movias ansvar i processen. Dokumentet skal beskrive, hvem kan træffe beslutning, samt hvilke parter der skal konsulteres og informeres. Det er helt afgørende med en forpligtende og bindende aftalte, der skaber et solidt fundament for parternes samarbejde både før, under og efter den 4-årige periode.	Selve det formelle arbejde med at udarbejde rolle- og ansvarsdokumenter vil være en overkommelig opgave. Det vurderes som meget afgørende, at politikerne i Region Hovedstaden føler sig forpligtet af og respekterer den besluttede kompetence og ansvarsdeling i en flerårig trafikbestillingsmodel. Hvis der kan rejses tvivl om det, kan det erodere fundamentet for modellen og påføre Movia unødige økonomiske risici.



ERFARINGER FRA OSLO

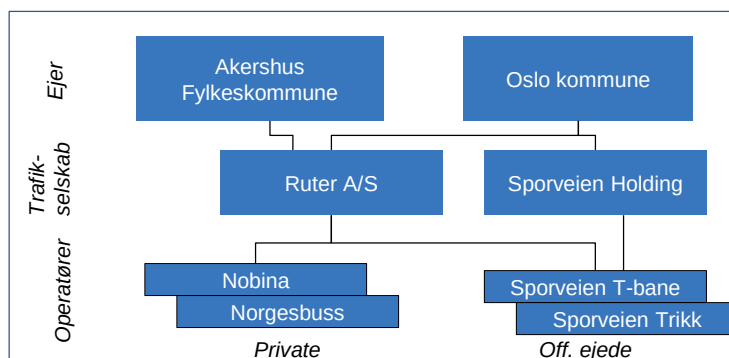
Ruter A/S driver den kollektive trafik i Oslo

Overordnede karakteristika (organisering)

Planlægning og indkøb af kollektiv trafik i Oslo er organiseret i et selvstændigt aktieselskab Ruter A/S, der ejes af Oslo kommune (60%) og Akershus fylkeskommune (40%) i forening. Den kollektive transport, som Ruter har ansvaret for at planlægge, koordinere og indkøbe dækker både lokale og regionale buslinjer, metro, letbane og færgeoverfart i og omkring Oslo. På busområdet varetages opgaven primært af private operatører, hvor tildelingen foregår efter konkrete udbudsforretninger. På baneområdet varetages driften af en række datterselskaber til holdingselskabet Sporveien, som er et aktieselskab, der er enejet af Oslo kommune.

Den regionale og lokale togdrift varetages af de norske statsbaner.

Væsentlige beslutninger i Ruter A/S træffes af selskabets bestyrelse, som er udpeget af henholdsvis Oslo og Akershus. Konsensus-regler sikrer, at Oslo kommune ikke kan træffe beslutninger med vidtrækkende økonomiske konsekvenser for Akershus fylkeskommune.

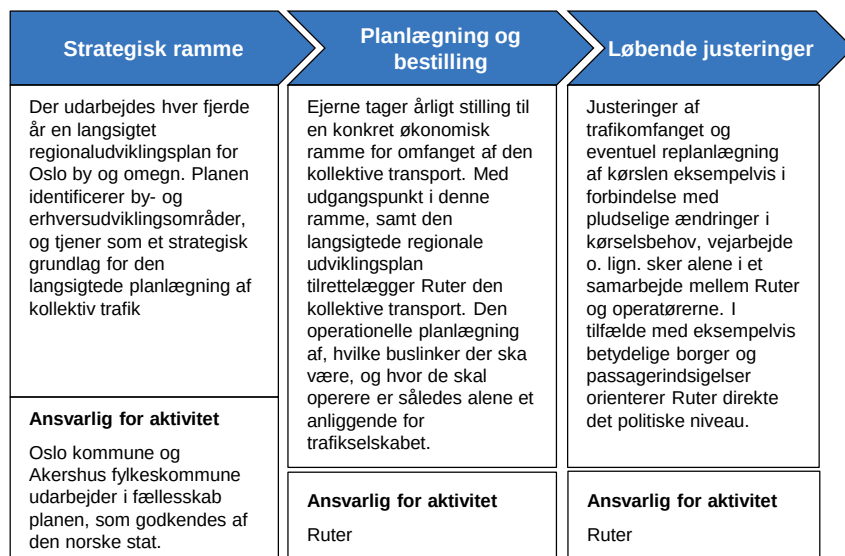


Fakta om Ruters andel af den kollektive trafik i Oslo

Indbyggertal	1.253.000
Antal rejser årligt	310.000.000
Antal rejser årligt (bus)	147.000.000
Antal rejser årligt (færge)	4.600.000
Antal rejser årligt (sporvogne)	53.000.000
Antal rejser årligt (metro)	106.000.000

Ruter A/S har det direkte ansvar for den konkrete trafikplanlægning

Proces for trafikplanlægning og -bestilling



Oslo og Akershus har besluttet en "hands-off-approach" vedrørende de konkrete trafikplaner. Der er dog altid politisk inddragelse i et vist omfang, især når der er mere radikale ændringer, skal disse processer gennemføres grundigt. Typisk er der flere præsenteringsrunder for både regionale og lokale politikere hvor Ruter forklarer, hvordan der planlægges, og modtager synspunkter fra ejerne omkring de forestående ændringer.

Økonomisk styring

Den kollektive transport og Ruters samlede omkostninger finansieres ved billetindtægter, bompenger fra betalingsringen omkring Oslo, samt et offentligt driftstilskud fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Et eventuelt over- eller underskud reguleres i Ruters egenkapital. Der er derfor som udgangspunkt ikke en efterregulering for ejerne, og dermed heller ikke en overførselsproblematik for ejerne. Der er ikke loft over hverken service- eller anlægsudgifter for norske regioner og kommuner.

Budgetprocessen igangsættes ved at Ruter fremlægger et 4-års budget (kommende budgetår + 3 overslagsår) for Akershus og Oslo i april året før budgetåret. 4-års budgettet indeholder Ruters vurdering af behovet for offentligt tilskud. Kommunerne beslutter i juni måned et rammebeløb for den kollektive transport i det kommende år. På baggrund af denne ramme laver Ruter en vurdering i august af ændringer i trafikplanlægningen. Politikerne vedtager herefter et endeligt budget for tilskudsbehovet, som Ruter tilpasser trafikomfanget efter.

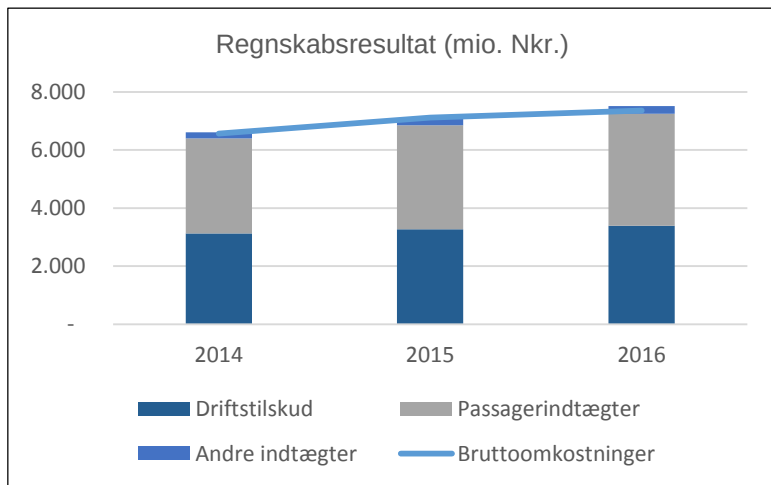
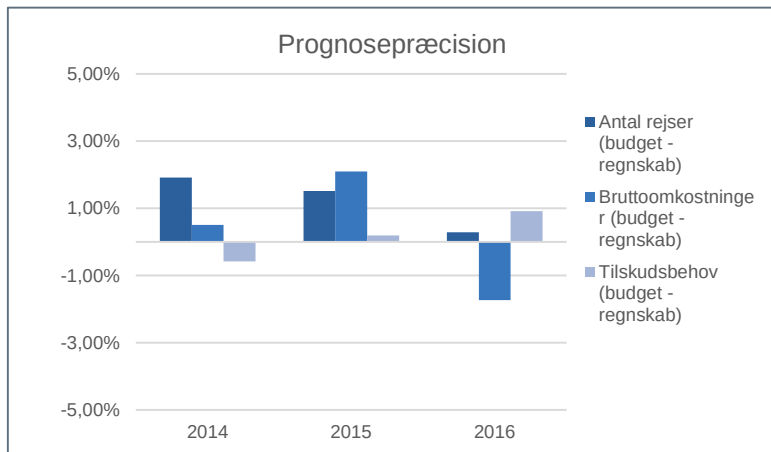
Operatørkonstruktion

På samme måde som hos Movia reguleres aftalerne med operatørerne efter bruttokontraktprincippet. Det betyder, at Ruter finansierer samtlige operatøromkostninger, og at billetindtægterne tilgår Ruter direkte. Der er i kontakterne indarbejdet forskellige incitamentsmodeller vedrørende kvalitet, rettidighed mv.

Kontrakterne er typisk relativt lange 6-8 år, og med en indbygget fleksibilitet ved mindre ændringer i linjeføring, frekvens etc.

Omsætningen er steget mere end driftstilskuddet i perioden 2014-2016

DATA



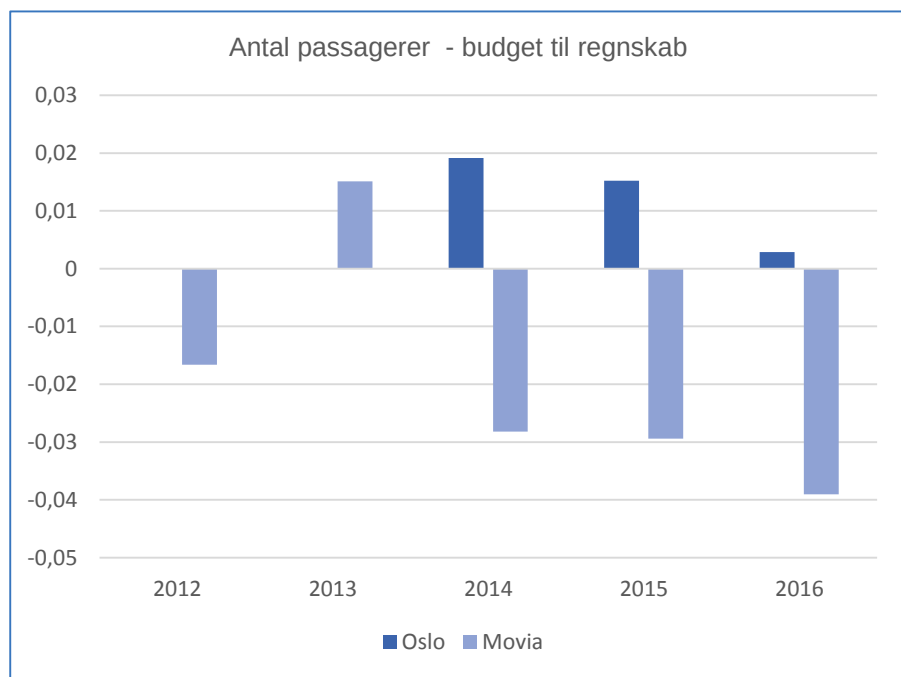
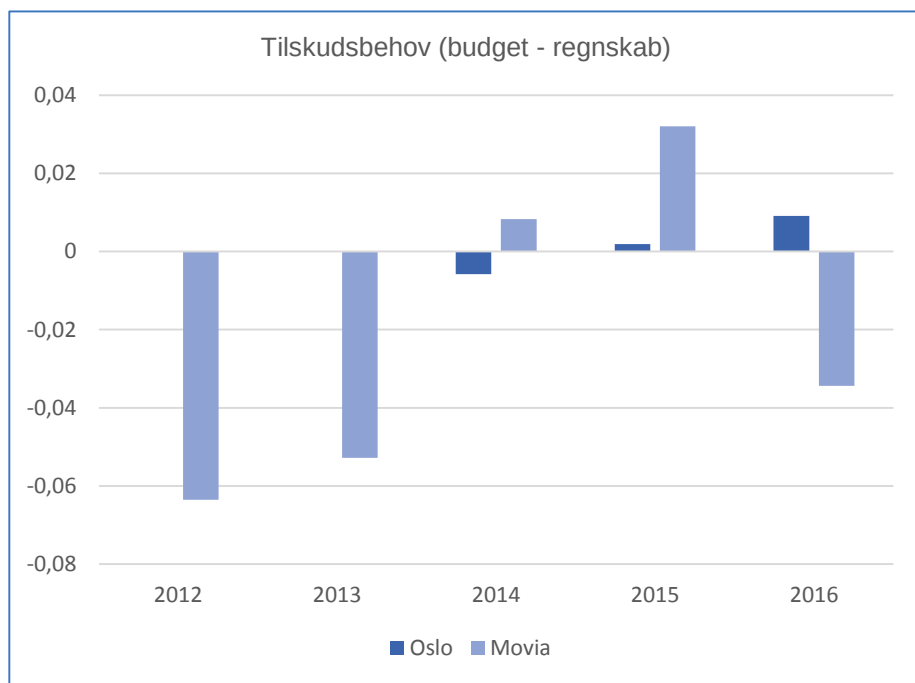
IAGTTAGELSER

- I Oslo er der ikke en egentlig regulering mellem årene, da de økonomiske stød både i negativ og positiv retning bliver reguleret via selskabets egenkapital. Der er derfor ikke i udgangspunktet en styringsmæssig udfordring hos ejerne i forhold til evt. at reservere midler til et merforbrug.
- Der har været en politisk målsætning om at den kollektive transport skal vokse med 3-5% om året. Hertil kommer, at de økonomiske vilkår i Norge har været gunstige også i forhold til de offentlige budgetter. Stigningen i det offentlige driftstilskud har derfor ikke været oplevet som en politisk udfordring, selvom tilskuddet er steget 8,7% i perioden 2014-16.
- Den aktuelle udfordring er, at der har været et stort "overskud" i selskabet, som har ført til en lidt for stor kapitalopbygning. Aktuelt er der derfor interesse i at begrænse det offentlige tilskud til selskabet, så der er en mere balanceret udvikling.
- Oplevelsen både hos ejere og trafikselskab er, at det giver en planlægningsmæssig sikkerhed, og mulighed for at planlægge ud i tid i forhold til operatørerne. Det hører med til billedet, at denne oplevelse udspringer af en situation, hvor det årlige rammebeløb har været støt stigende, og udsvingene har været minimale mellem årene.
- I forhold til planlægning af den kollektive trafik er udgangspunktet de langsigtede mål. Men kortsigtede fald i kundetilfredshed og passageromfang hænder. I de situationer opleves det af trafikselskabet som en udfordring, at politiske aktører forhindrer implementering af fornuftige løsninger.
- Siden etableringen af Ruter i 2008 er der lagt vægt på langsigtet trafikplanlægning. Ruter nævner selv dette forhold som en forklaring på virksomhedens succes med en gennemsnitlig årlig vækst i kollektiv transport på 5%, samtidig med at biltrafikken i byen fortsat befinder sig på 2007-niveau. Men bl.a. den teknologiske udvikling i sektoren, gør at det overvejes om metoden og karakteren af de langsigtede planer bør revideres. Imidlertid forventes det, at langsigtede strategier af en eller anden art altid være kernen i Ruters arbejde, da den kollektive transports komplekse karakter altid er påvirket af både kortsigtede og langsigtede ændringer.

forudsigeligheden af tilskuddet?

Ser man på det samlede driftstilskud i regnskabet og vurderer det i forhold til det budgetlagte driftstilskud, så tegner der ser et billede af, at Ruter i Oslo har været bedre til at forudsige tilskudsbehovet end i Movia. Der er mange faktorer, der kan påvirke et sådant resultat. Det kunne være en overvejelse for Movia at undersøge den norske prognosemodel for at afdække om der er overførbare erfaringer, der kan anvendes hos Movia.

En af de væsentlige drivere i at prognosticere tilskudsbehovet er evnen til at forudsige passagermængderne. Det er en relativ vanskelig øvelse, da mange forhold påvirker passagerens adfærd, herunder stabilitet, fremkommelighed, priser, konjunkturer mv. Det er imidlertid interessant, at Ruter i Oslo de seneste par år har haft en noget bedre træfsikkerhed i forudsigelsen af antallet af passagerer.

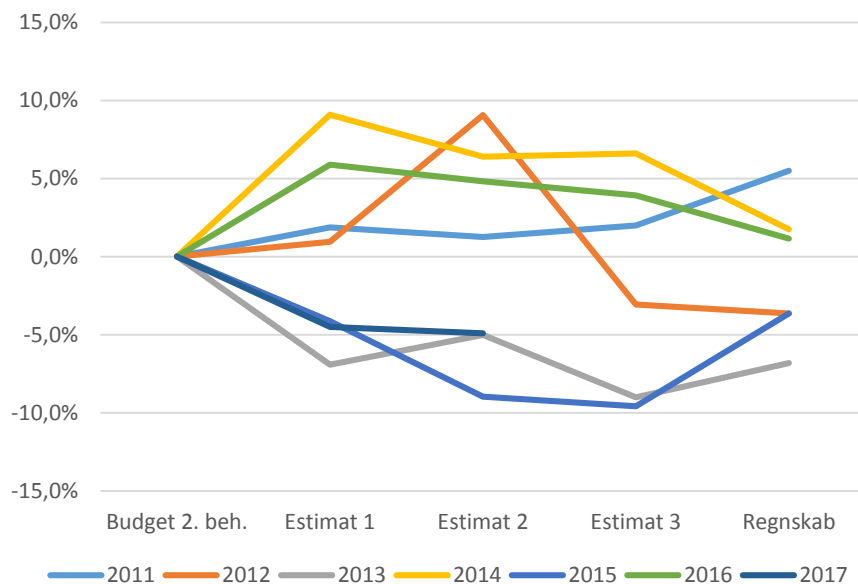


Præcision i Movias prognoser til regionen

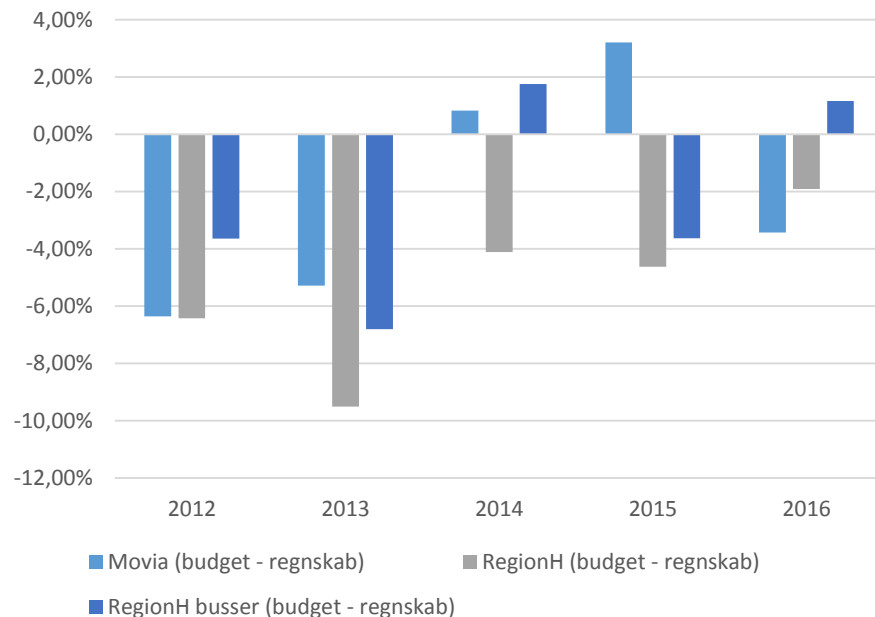
Et væsentligt element i en sikker økonomistyring er et godt prognosegrundlag. Dette er ikke mindst væsentligt nu, hvor det volatile busområde fylder en større del af regionens driftstilskud. Ser man på de løbende prognoser Regionen får vedr. busserne, så er der betydelige udsving i løbet af året. Det gør området svært styrbart.

Ser man på afvigelserne mellem budgettet og det endelige regnskab har udsvingene været mindre de senere år. Især 2016 ligger på et godt niveau tolerancemæssigt. Det kan dog være relevant at vurdere – i lyset af udsvingene i løbet af året – om der er forbedringsmuligheder i budgetlægningen, der kan minimere udsvingene.

Prognosepræcision busser RegionH (ændring i pct. til budget)



Afvigelse tilskudsbehov budget til regnskab i pct.



Punkt nr. 2 - Proces for trafikbestilling 2019 og 2020 (Beslutningssag)
Bilag 1 - Side -1 af 1

Bilag 1

Bevillingsområde - Kollektiv trafik

	B 2017	B 2018	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Mio. kr., 2018-pris- og lønniveau	(2017-P/L)				
Busdrift (Movia)	230,2	238,4	242,4	245,6	243,6
Lokalbaner inkl. leasing (Movia)	117,6	121,6	118,5	118,4	117,1
Fællesudgifter (Movia)	166,5	163,5	152,4	143,8	144,7
Investeringer i lokalbanen	15,0	15,3	15,3	13,2	0,0
Driftsudgifter under anlæg af letbane i Ring 3	0,0	2,0	8,3	8,3	8,3
Ny station - Favrholm (trinbræt)	0,0	0,0	0,0	2,0	17,3
Sti- og brofindelse - Favrholm station	0,0	0,0	4,8	4,8	0,0
Pensionsudgifter til tidligere tj. Ansatte	13,4	13,2	13,1	12,6	11,9
Letbane (Anlæg)	0,0	0,0	0,0	37,1	62,7
Letbane (Drift)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilbagebetaling vedr. 2015	-22,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilbagebetaling vedr. 2016	0,0	-9,4	0,0	0,0	0,0
I alt	520,1	544,6	554,8	585,8	605,6
Måltal (500 mio. kr. i 2016 P/L)	506,3	515,7	515,7	515,7	515,7
Omprioriteringsbidrag B2017 og økonomiaftale 2018	-5,1	-10,7	-10,7	-10,7	-10,7
Justeret måltal (inkl. P/L og omprioriteringsbidrag)	501,2	505,0	505,0	505,0	505,0
Tilførsel af midler i budgetaftale 2017	18,8	19,1	19,1	19,1	19,1
Tilførsel af midler i budgetaftale 2018	0,0	20,5	20,5	20,5	20,5
Måltal inkl. omprioriteringsbidrag og midler budgetaftale 2017 og 2018	520,1	544,6	544,6	544,6	544,6
Samlet tilpasningsbehov	0,0	0,0	10,2	41,2	61,0
Investeringstilskud fra staten	-42,5	-43,3	-43,3	-43,3	-43,3
Nettodriftsudgifter	477,5	501,3	501,3	501,3	501,3

Tabellen er fra side 108 i Region Hovedstadens Budget 2018-2021.

HEALTH CARE CALL TO ACTION ON CLIMATE CHANGE

As leaders of hospitals and health systems from all around the world, we are deeply concerned by the threat that climate change poses to the health of our patients, their communities and the planet we inhabit.

We know that the solution to climate change, transitioning to a low-carbon economy, will generate substantial health benefits by significantly reducing the burden of disease caused by the combustion of fossil-fuels. Climate-smart, low-carbon solutions, can also power health facilities in areas that have traditionally lacked access to health services, adding health equity gains to climate action.

As health care providers, we recognize that many of our institutions have a major carbon footprint and that all of us must do our part to address climate change by implementing renewable energy, clean transportation, green building and sustainable procurement strategies.

We have found through our experience over the past decade that these changes often provide economic benefit as well by reducing cost and waste.

We are also clear that health care must build resilience into our systems and facilities so as to best prepare for expected serious climate-change induced extreme weather impacts. Many of us have already made significant commitments to this type of climate-smart health care, both through our own institutions' actions, and through participation in collective activities such as Health Care Without Harm's 2020 Health Care Climate Challenge.



Punkt nr. 1 - Meddelelser - Region Hovedstaden har underskrevet "Call to action" forud for FN's 2017-klimakonference (COP23)

Bilag 1 - Side 2 af 4

In December 2015, nations signed the Paris Agreement. Less than a year later the treaty entered into force with 169 countries now ratifying it. The Agreement commits nations to significantly reduce their greenhouse gas emissions with the ambition of collectively limiting global warming to an increase of 1.5 degrees Celsius.

Governments have also agreed to support the most vulnerable countries, which will suffer the worst impacts of climate change. As health care providers we have the opportunity and responsibility to align our actions with the Paris Agreement and support its implementation.

As the world's governments meet in Bonn, Germany this November to continue to build on the Paris Agreement, we call on our colleagues in hospitals, health systems and ministries of health, as well as manufacturers of medications, medical devices and supplies around the world, to join us in embracing climate-smart health care¹ by taking action to reduce our carbon footprint, build greater health system resiliency, and generate leadership from our sector in protecting public and planetary health from climate change.

www.noharm.org
www.greenhospitals.net

ENDORSEERS

Hospitals and Health Systems

- Ambulatório Médico de Especialidades Praia Grande (Brazil)
- AME Praia Grande (Brazil)
- Aravind Eye Care System (India)
- Área Salud Catedral Noreste (Costa Rica)
- Associação Adventista Norte Brasileira de Prevenção e Assistência à Saúde (Brazil)
- Associação Hospitalar de Proteção à Infância Dr. Raul Carneiro (Brazil)
- Association of Healthcare Providers (India)
- Bhagat Chandra Hospital (India)
- Bongani Regional Hospital (South Africa)
- Boston Medical Center (United States)
- Buddhist Tzu Chi Medical Foundation (Taiwan)
- Centre Laussanois de Médecine du Sommeil (Switzerland)
- Centro Estatal de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades CEVECE (Mexico)
- CHU Mohammed VI Marrakech (Morocco)
- Clínica Centro (Argentina)
- Clínica Los Rosales S.A. (Colombia)
- Clínica Oncológica Aurora (Colombia)
- Corporación Hospitalaria Juan Ciudad (Colombia)
- Counties Manukau Health (New Zealand)
- County Council in Värmland (Sweden)
- Dignity Health (United States)
- Dirección Comunal de Salud de Talca (Chile)
- Dr. Lal PathLabs Limited (India)
- E.S.E. Hospital San Francisco de Gacheta (Colombia)
- EEL/USP (Brazil)
- Escola de Engenharia de Lorena - Universidad de São Paulo (Brazil)
- Evangelische Elisabeth Klinik, Berlin (Germany)
- Evangelisches Krankenhaus Hubertus, Berlin (Germany)
- Fundação do ABC (Brazil)
- Fundación Alborada (Spain)
- Grey's Hospital (South Africa)

1. See World Bank Group, Climate-smart healthcare:

low-carbon, resilient and inclusive strategies for the health sector-2017



Punkt nr. 1 - Meddelelser - Region Hovedstaden har underskrevet "Call to action" forud for FNs 2017-klimakonference (COP23)

Bilag 1 - Side -3 af 4

- Hackensack University Medical Center (United States)
- Harrison Medical Center (United States)
- HC FMB (Brazil)
- HC/UFPR (Brazil)
- HealthPartners (United States)
- Hospital Adventista de Manaus - HAM (Brazil)
- Hospital Albert Einstein (Brazil)
- Hospital Clínica Bíblica (Costa Rica)
- Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina de Botucatu (Brazil)
- Hospital das Clínicas de Botucatu (Brazil)
- Hospital das Clínicas de Ribeirão Preto (Brazil)
- Hospital de Clínicas Nossa Senhora da Conceição (Brazil)
- Hospital Dr. G. Rawson (Argentina)
- Hospital e Maternidade Brasil S/A (Brazil)
- Hospital Estadual Américo Brasiliense (Brazil)
- Hospital Geral Dr Waldemar Alcantara (Brazil)
- Hospital Infantil Los Ángeles (Colombia)
- Hospital Infantil Pequeno Príncipe (Brazil)
- Hospital Joseph Ravoahangy Andrianavalona (Madagascar)
- Hospital León Becerra (Ecuador)
- Hospital Materno Infantil DR. Hector Quintana (Argentina)
- Hospital Nacional de Niños (Costa Rica)
- Hospital Público Estadual Galileu (Brazil)
- Hospital Regional do Baixo Amazonas do Pará (Brazil)
- Hospital Regional Ushuaia (Argentina)
- Hospital San Jose E.S.E. de Mariquita (Colombia)
- Hospital San Rafael de Pasto (Colombia)
- Hospital Santa Marcelina (Brazil)
- Hospital Santa Teresa (Brazil)
- Hospital São Luiz - Unidade Anália Franco (Brazil)
- Hospital Sírio Libanês (Brazil)
- Hospital Unimed de Araçatuba (Brazil)
- Hospital Universitario Austral (Argentina)
- IBCC (Brazil)
- Instituto de Infectologia Emílio Ribas II BS (Brazil)
- Instituto de Saúde e Gestão Hospitalar (Brazil)
- Instituto do Câncer do Estado de São Paulo (Brazil)
- Instituto Estadual do Cérebro Paulo Niemeyer (Brazil)
- Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Passos (Brazil)
- Kaiser Permanente (United States)
- Kapiri Mposhi District Hospital (Zambia)
- Khoo Teck Puat Hospital (Singapore)
- KIMS Global (India)
- Landspítali - the National University Hospital of Iceland (Iceland)
- Leijerstam Medical AB (Sweden)
- Ministry of Health, Republic of Palau (Palau)
- NHS Ayrshire and Arran (Scotland)
- Nipawin Hospital (Canada)
- Onslow Road Family Practice (Australia)
- OPD Hospital Civil de Guadalajara (Mexico)
- Pio XII Hospital in Misurina (Italy)
- Pró-Saúde Associação Beneficente de Assistência Social e Hospitalar (Brazil)
- Providence St. Joseph (United States)
- Red de Salud del Norte (Colombia)
- Red de Salud Suroriente E.S.E. (Colombia)
- Rede Dor São Luiz (Brazil)
- Sanatorio Finochietto (Argentina)
- Santa Casa de Misericórdia de Passos (Brazil)
- Santa Marcelina (Brazil)
- Secretaría de Salud Municipal de Cali (Colombia)
- Secretaria de Saúde da Saúde de São Paulo (Brazil)
- Servicio de Salud Ñuble (Chile)
- Shanti Med Nepal (Nepal)
- Sisters of St. Paul of Chartres (SPC) Health Care Ministry (Philippines)



- The Capital Region of Denmark (Denmark)
- The University of Vermont Medical Center (United States)
- ThedaCare, INC (United States)
- Universitätsklinikum Erlangen, Bayern (Germany)
- University Health Network (Canada)
- Virginia Mason (United States)
- Vivantes Berlin (Germany)
- Western Cape Government Department of Health (South Africa)
- Yonsei University Health System (South Korea)

Health Organizations

- Canadian Association of Physicians for the Environment (CAPE) (Canada)
- Canadian Coalition for Green Health Care (Canada)
- Chainama College of Health Sciences (Zambia)
- Doctors for the Environment Australia (Australia)
- Escola de Engenharia de Lorena - Universidad de São Paulo (Brazil)
- Faculdade de Medicina do ABC (Brazil)
- Health Professionals for a Healthy Climate (United States)
- Infection Control Africa Network (South Africa)
- International Federation of Medical Students Associations (Global)
- NATHEALTH (India)
- National Neonatology Forum of India (India)
- Occupational Health and Safety Institute (Zambia)
- Philippine Nurses Association (Philippines)
- Physicians for Social Responsibility, Pennsylvania (United States)
- Royal College of Physicians (RCP London) (United Kingdom)
- Synergie Santé Environnement (Canada)
- Yale University School of Nursing (United States)
- Yorkshire Ambulance Service NHS Trust (United Kingdom)

