



Årsberetning

2007



Bestyrelse

Bestyrelsen for Trafikselskabet Movia har ni medlemmer. Der er to medlemmer fra regionerne - ét fra Region Hovedstaden og ét fra Region Sjælland.

Den kommune, der yder det største tilskud til trafikselskabets finansiering, har ret til en plads i bestyrelsen. Det er for Trafikselskabet Movias

vedkommende Københavns Kommune. De øvrige 44 kommuner i Trafikselskabet Movias område udpeger de resterende 6 bestyrelsesmedlemmer.

Bestyrelsen består af:

Finn Aaberg (A), formand

borgmester i Albertslund Kommune

Knud Larsen (V), næstformand

medlem af kommunalbestyrelsen i Vordingborg Kommune

Bent Larsen (V)

medlem af regionsrådet i Region Hovedstaden

Evan Lynnerup (V)

medlem af regionsrådet i Region Sjælland

Jesper Christensen (A)

medlem af Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune

Hans Toft (C)

borgmester i Gentofte Kommune

Olav Aaen (V)

borgmester i Fredensborg Kommune

Ole Find Jensen (A)

borgmester i Frederikssund Kommune

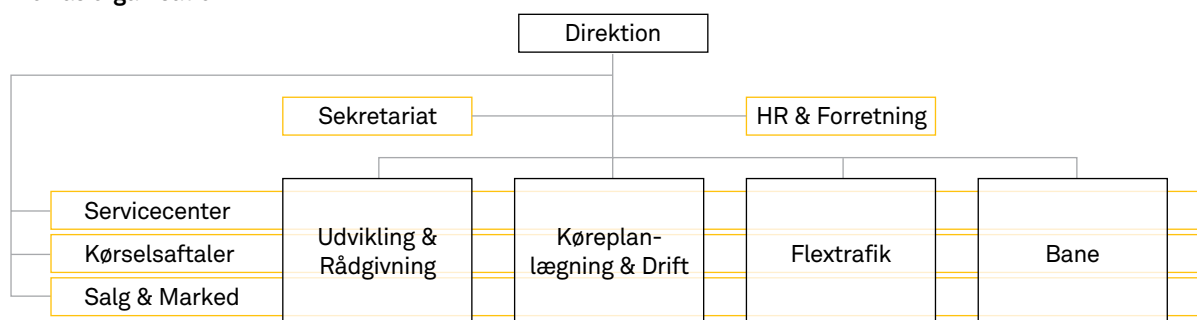
Kaj Petersen (A)

borgmester i Guldborgsund Kommune

Direktion

Johannes Sloth, adm. direktør

Movias organisation





Indholdsfortegnelse

Året der gik	04
Forretningsområde Bus	07
Forretningsområde Bane	08
Forretningsområde Flextrafik	09
Færre kunder trods stor tilfredshed	10
Alt på ét kort	12
Flextrafik fra dør til dør	14
Direkte busser skal overhale bilerne indenom	16
Tre trafiksselskaber blev til ét	18
Tag bussen til klimakonferencen i København	20
Moderne tider på banen	22
Færre biler og mindre CO2	24
Lad bussen komme frem	25
Mindre trængsel med Citybusser	26
Regnskab	27
Indledning regnskab	28
Ledelsespåtegning	29
Revisorerklæring	30
Anvendte regnskabsprincipper	31



Året der gik

2007 var – om noget – et overgangså for Movia. Selskabet blev stiftet og skulle fungere fra 1. januar som en fusion af de tre tidligere trafiksselskaber HUR Trafik, STS og VT. Forud var gået næsten to års intens forberedelse i de tre selskaber med etablering af systemer, ledelse, organisation, politisk overbygning og hvad, der ellers skal til. Alle detaljer var selvfølgelig ikke fuldt ud på plads på skæringsdatoen, men kollektiv trafik har heldigvis en god del indbygget inerti. De kendte systemer fungerer næsten af sig selv. Busserne og togene kører efter deres køreplaner, og det var da også tilfældet for Movia.

Få ændringer

For Movias kerneydelser, bus- og togtrafik, var 2007 kendetegnet ved relativt få forandringer. I den nye

rollefordeling har kommunerne og regionerne afgørende indflydelse som indkøbere af trafik, og det kræver i sagens natur tid at indarbejde denne nye opgave. Året blev derfor brugt til at forberede det kommende vigtige samarbejde med kommunerne og regionerne om den kollektive trafik. Kommunerne og regionerne var derfor indstillet på at videreføre den kendte bus- og togdrift i 2007 og bruge kræfterne på at udarbejde de bus- og togplaner, som skal være grundlaget for de kommende års trafikløsninger. Movia har deltaget aktivt i dette arbejde og er i 2007 kommet langt med at etablere gode samarbejdsrelationer med kommunerne og regionerne.

Princippet om at lade det kendte virke i 2007 gjaldt også på det økonomiske område. Movias budget var således i det væsentlige en simpel

sammenlægning af de tre tidligere trafiksselskabers forlængede 2006-budgetter, men dog væsensforskelligt på ét område: Finansieringen af selskabets nettoudgifter, som efter den nye lov var udlagt til kommunerne og regionerne. Netop fordelingen af udgiftsbyrden mellem regioner og kommuner og kommuner indbyrdes har i 2007 været præget af usikkerhed og uenighed, som det endnu ikke er lykkedes at eliminere.

Det økonomiske resultat for 2007 må på overfladen siges at være tilfredsstillende. Derimod er det ikke tilfredsstillende, at passagertallet faldt med 10 mio. Resultatet af driften – driftens nettoudgifter – er 128 mio. kr. bedre end budgetteret, og det samlede finansieringsbehov er 145 mio. kr. lavere end budgetteret. 123 mio. kr. returneres til kommunerne og regionerne i

Figur 1

Finansieringsbehov fra kommuner og regioner 2007

Mio. kr.	Regnskab 2007	Budget 2007*	Afvigelse
Busruter	1.022,2	1.119,1	-96,9
Flextrafik	111,6	121,7	-10,1
Lokalbaner	239,1	241,1	-2,1
Fællesudgifter	274,0	293,0	-19,0
Driftsresultat i alt	1.646,9	1.774,9	-128,1
Finansielle poster	-6,4	10,5	-17,0
Finansieringsbehov i alt	1.640,4	1.785,4	-145,0
Tilskud fra kommuner og regioner	-1.735,2	-1.697,5	-37,8
Efterregulering	122,7	0,0	122,7
Resultat	27,9		

* Budget korrigeret for tekniske ændringer Note: + = penge ud, - = penge ind



2009, men de er vel at mærke ikke lige-
ligt fordelt. Afgørende er de enkelte
buslinjers nettoøkonomi (figur 1).

Det positive økonomiske resultat
skyldes navnlig en gunstig udvikling i
de prisindeks, som regulerer udgifterne
til busoperatørerne. Det var især
olieprisen, som ikke steg så meget
som frygtet/forventet. Dertil kommer,
at en højere indtægt pr. passager
dækkede en del af den negative
effekt af det faldende passagertal.

Årene der kommer

De kommende års største udfordringer
for Movia fremgår af nedenstående
figurer. Figur 2 viser, at den kollektive
trafik's markedsandel i hovedstads-
området er stærkt faldende, og navnlig
bussen har mistet passagerer. Omsat
til påstigertal i Movias område er
situationen som vist på figur 3.

Den anden store udfordring består
i at imødegå den stigende trængsel
på vejene – både for samfundsøko-
nomiens skyld på grund af den øgede
spiltdid og for Movias skyld – fordi
øget trængsel og dårligere fremkom-
melighed for busserne giver en dårlig
kvalitet i det kollektive trafiktilbud og
dermed øget passagerfrafald (figur 4).

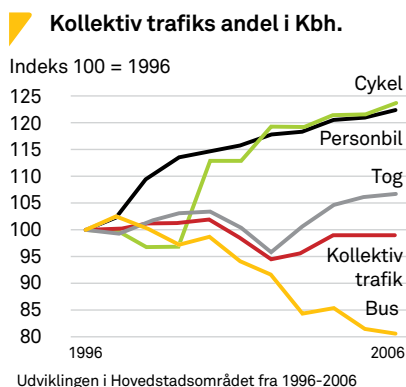
En løsning af de to udfordringer er
på mange måder to sider af samme
sag, og det er derfor naturligt, at
disse problemer har højeste prio-
ritet i den forretningsplan for 2008
– 2010, som Movias bestyrelse har
vedtaget. Forretningsplanen har en
konkret målsætning om, at der i 2010
skal være 10 mio. flere passagerer i
Movias busser og tog, end det var til-
fældet i 2007. Det kan man kalde den
kortsigtede målsætning, for opgaven
med at opsuge den stigende trafik-

mængde i det kollektive system er
ikke løst med dette. Der skal mere til.

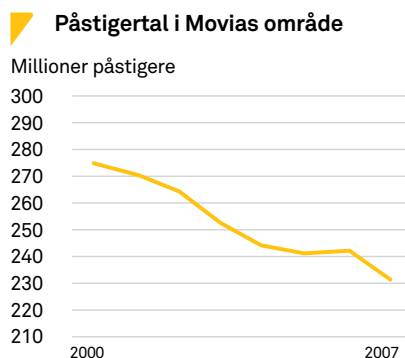
Biltrafikken vokser

Movia har i årets løb peget på, at nok
er det positivt, hvis der i de kom-
mende år investeres massivt i den
kollektive trafik med ny metrolinje,
udvidelse af jernbanen til Ringsted og
eventuelt letbane Lyngby-Ishøj, men
disse store projekter tager mange år
at gennemføre. I mellemtiden vokser
biltrafikken støt og roligt, og der er
derfor behov for supplerende kollektive
løsninger, som kan iværksættes
hurtigt og fleksibelt. Et forslag er at
indføre hurtigt kørende langdistance-
busser ad de store indfaldsveje til og
fra København, hvor et middel til at
sikre en konkurrencedygtig hastig-
hed er at give busserne adgang til
at benytte motorvejenes nødspor.

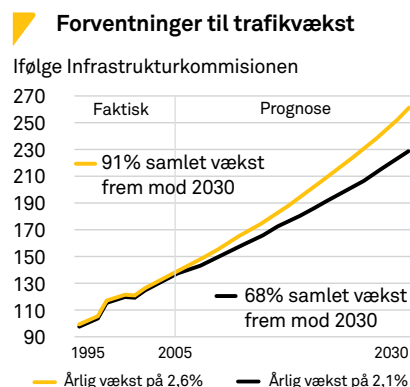
Figur 2



Figur 3



Figur 4





Movia håber, at konkrete forsøg kan etableres i 2009.

Sten på vejen

Hvis den kollektive trafik skal lykkes på trods af de nævnte problemer, er det en forudsætning, at der kan tilbydes et attraktivt og sammenhængende trafiksystem. Det rummer særlige udfordringer for Movia med den nye rollefordeling, hvor der nu er 47 selvstændige beslutningstagere om den kollektive trafik. I det omfang at kommuners og regioners økonomi er presset, vokser risikoen for, at eksempelvis akutte behov for besparelser i enkelte kommuner eller pludselige merudgifter til trafik udløser sparekrav på trafikområdet i disse kommuner eller regioner. Problemet vil være særlig stort i hovedstadsområdet, hvor de fleste buslinjer kører i mere end én kommune. Rammes en sådan buslinje af et ensidigt sparekrav fra en af de deltagende kommuner, er der en åbenbar risiko for, at der træffes en beslutning, som forringer det samlede trafiksystem.

Der forventes i 2008 gennemført en lov, som fjerner adgangen til refusion af energiafgift og CO₂-afgift på brændstof anvendt i kollektiv busstrafik. Ændringen betyder, at busoperatørernes omkostninger til brændstof stiger mærkbart og dermed i sidste ende kommunernes og regionernes

udgifter til buskørsel. Meromkostningerne kompenseres af staten over bloktilskuddet, men ordningen indebærer en skæv fordeling i forhold til kommunernes andel af busstrafikken. Kommunerne i hovedstadsområdet har typisk en trafikandel, som er større end deres befolkningsandel, og derved vil de blive underkompenseret for merudgiften til trafik. Resultatet er en øget risiko for, at der er kommuner, som ser sig nødsaget til at gennemføre isolerede besparelser til skade for den samlede kollektive trafik.

Movia vil udøve de største bestræbelser på at håndhæve helhedshensynet i den kollektive trafik i det løbende samarbejde med kommunerne og regionerne og samtidig arbejde for, at de elementer i lovgivningen om den kollektive trafik, som modarbejder helhedshensynet, bliver justeret.



Forretningsområde Bus

Almindelig rutetrafik med bus udgør Movias dominerende forretningsområde. Mere end 1300 busser udfører 4,6 mio. køreplantimer om året i hele Movias område. Bruttoudgiften til busdriften udgør 2,3 mia. kr. og svarer til tre fjerdedele af alle Movias udgifter.

Cirka halvdelen af udgifterne betales af kunderne, mens resten finansieres af kommunerne og regionerne.

Buslinjerne er opdelt i lokale linjer, som finansieres af kommunerne, og regionale linjer, som finansieres af regionerne. De lokale linjer udgør næsten 90 pct. af den samlede drift.

Regularitet

Busdriften er præget af høj regularitet. Ser man bort fra de arbejdsnedlæggelser, som fandt sted i foråret 2007 i forbindelse med overenskomstforhandlingerne, blev 99,9 pct. af de planlagte busafgange i hovedstadsområdet gennemført. Medregnes arbejdsnedlæggelserne, var udførelsesgraden 99,2 pct.

Uden for hovedstadsområdet var der ligeledes høj regularitet i 2007. Cirka 99,5 pct. af de planlagte ture fandt sted.

Chaufførmangel

2007 bød på stigende problemer med at rekruttere chauffører til busserne – med udgået kørsel til følge. For at

afhjælpe situationen gav Movia i september tilladelse til, at operatørerne i en periode kunne ansætte tyske chauffører. Forsøget var en succes, og antallet af udgåede ture blev nedbragt.

Udbud

Movia har i 2007 truffet afgørelse om to udbud af buskørsel.

Et udbud i hovedstadsområdet, som var igangsat af HUR i 2006, blev afgjort i januar og omfattede 83 busser. Movias mest anvendte buslinje 5A var blandt de udbudte linjer og blev vundet af Partner Bus i Skibby. Dette selskab blev senere opkøbt af norske Nettbus.

Det første rene Movia-udbud blev afgjort i oktober og omfattede 30 busser i Holbæk og Slagelse.

Busoperatørerne

16 busoperatører leverede kørsel for Movia i 2007. Kredsen af selskaber domineres af få store og et større antal små selskaber med Arriva som den markant største leverandør. Arriva leverede således mere end 60 pct. af den samlede buskørsel. Busoperatørernes top-5 liste så i 2007 således ud (figur 5).

Umiddelbart vidner listen om en høj markedsconcentration, men det skal bemærkes, at nye, større selskaber har deltaget ved de to

seneste udbud og har vundet kørsel. Arrivas størrelse i 2007 hænger delvis sammen med, at Arriva købte Veolia Danmark i 2007.

Samarbejde

2007 har været præget af etablering af samarbejdsrelationer til de enkelte kommuner og regioner. Samarbejdet er baseret på, at kommunerne udarbejder busplaner som grundlag for deres bestilling af busstrafik, og Movia står til rådighed med faglig ekspertise i den proces. Movia har i slutningen af 2007 gennemført en undersøgelse af kommunernes tilfredshed med samarbejdet, og svarene fra kommunerne vidner om stor tilfredshed. Det er en god basis for at udvikle samarbejdet endnu mere, når kommunerne får mere rutine i trafikopgaverne.

Figur 5

Busoperatørernes top-5 liste 2007

Busoperatør	Procent af kørslen
Arriva	62
City-Trafik	15
Ditobus	4
Fjordbus	4
De Blå Omnibusser	3



Forretningsområde Bane

Movia overtog fra starten HURs og de tidligere amters aktieposter i lokalbaneselskaberne Lokalbaneln A/S, Hovedstadens Lokalbaneln A/S (infrastrukturselskab for de nordsjællandske baner), Lollandsbanen A/S og Vestsjællands Lokalbaneln A/S. Movia er dermed største aktionær i alle fire selskaber. Hertil kommer, at Movia samtidig overtog ansvaret for Lille Nord-strækningen, som indtil 2007 var drevet af DSB.

På vej mod 100 km/t

Lokalbanelnne gennemgår i disse år omfattende moderniseringer med nye tog, stationsmodernisering og forbedring af skinnenettet, således at hastigheden kan forøges til ca. 100 km/t mod de nuværende ca. 75 km/t. I 2007 har de nordsjællandske baner indsat de sidste 13 af de i alt 27 planlagte nye togsæt, mens Vestsjællands Lokalbaneln har indsat syv nye

tog. Denne opgradering sker i tiltro til, at banerne kan tiltrække flere kunder og derved bidrage til det overordnede mål: at få flere til at vælge den kollektive trafik og begrænse væksten i den private biltrafik.

2007 var imidlertid ikke året, hvor der skete en massiv passagertilstrømning til lokalbanerne. Tværtimod var banerne i lighed med store dele af den øvrige kollektive trafik ramt af passagernedgang. Resultatet for året blev et minus på 3,3 pct. svarende til ca. 270.000 påstigere.

Banerne har i 2007 præsteret en servicegrad på 99,5 pct. Det betyder, at kun 0,5 pct. af de planlagte afgange har været aflyst. En stor del af disse aflysninger skyldtes et større snefald i starten af året, som ramte de vestsjællandske baner hårdt.

Konkurrencen fra andre erhverv

Banerne har i tiltagende grad været

påvirket af mangel på lokomotivførere. Mangelen skyldes en kombination af større konkurrence om de eksisterende lokomotivførere, herunder også konkurrence fra andre erhverv, og en begrænset uddannelseskapacitet, som ikke opfylder behovet for nyuddannede lokomotivførere. Movia har henledt de ansvarlige ministeriers opmærksomhed på dette forhold.

Ny organisering - måske

I samarbejde med de to regionsråd har Movia vurderet, om den nuværende organisering af lokalbanerne i fire aktieselskaber er den mest hensigtsmæssige, eller om en sammenlægning i færre selskaber vil være en styrke for banerne. Movias bestyrelse har besluttet at omdanne de fire selskaber til to regionsopdelte selskaber.



Forretningsområde Flextrafik

Flextrafik er fællesbetegnelsen for de af Movias transportydelser, der ligger ud over rutekørsel med busser og tog. Området yder individuel handicapbefordring efter bestemmelserne i Lov om trafikkselskaber samt diverse kommunale, behovsafhængige befordringsopgaver. Fra 2008 varetager Flextrafik desuden den siddende patientbefordring for den vestlige del af Region Sjælland og kørsel for den Koordinerende Funktion for Specialundervisning, KFS, i de tidligere Frederiksborg og Københavns amter.

Store forventninger

Flextrafik er et vækstområde og står for en af hovedmålsætningerne i Forretningsplan 2008-2010. I perioden forventes Flextrafik at udvide aktiviteterne med siddende patientbefordring til den resterende del af Region Sjælland og til Region Hovedstaden.

Hertil kommer en målsætning om i 2010 at have aftaler med alle kommuner om at udføre den behovsstyrede kørsel. Det totale omfang af dette marked skønnes til én mia. kr. om året.

I 2007 er der lavet aftaler med Stevns og Vordingborg kommuner, og handicapbefordringen i det tidligere Storstrøms Amt er lagt ind i Vest-Tur konceptet.

2007 var kendetegnet ved et stort arbejde med at koordinere de hidtidige trafikkselskabers forskellige administrative systemer inden for især bestilling og styring af handicapbefordring. Sammenlægning og harmonisering af vilkårene for handicapbefordring forventes afsluttet i 2008.

Vigende tendens i Hovedstaden

For handicapbefordringen var der vigende aktivitet i hovedstadsområdet i 2007, både hvad angår antallet af udførte ture og antallet af tilmeldte

kunder, mens den omvendte tendens gjorde sig gældende uden for hovedstadsområdet. Også den kommunale, visiterede kørsel var stigende i 2007 (figur 6).

Figur 6

Handicapkørsel 2007

	Antal kunder		Antal ture		Operatørbetaling	
	Budget	Regnskab	Budget	Regnskab	Budget	Regnskab
Handicap Vest og Syd	2.561	2.474	60.000	71.570	20.463.978	17.348.683
Handicap Hovedstad	13.934	13.297	289.294	258.878	95.884.000	87.561.711
Visiteret kørsel			60.000	77.706	10.618.200	12.313.467
Åben kørsel			20.472	24.813	1.811.340	2.268.914
					128.777.518	119.492.775



Færre kunder trods tilfredshed

Der er stor tilfredshed med Movia blandt passagererne. Alligevel vælger flere og flere at tage bilen i stedet for bussen.

Movias kunder er tilfredse med busturen. Hvert år bliver 20.000 buspassagerer spurgt om deres mening om bussen, chaufføren, kørslen, overholdelse af køreplanen m.m. Og til sidst om deres samlede indtryk af busturen.

– På en skala fra et til fem giver kunderne Movia en karakter på 4,1 for det samlede indtryk. Den karakter er højere end den, såvel DSB som metroen kan præstere, og det er et tal, der har ligget rimeligt fast i de sidste år, siger analysechef i Movia, Jan Rosendahl og tilføjer:

– Alligevel kan vi konstatere, at Movia mister kunder. I 2007 faldt passagertallet fra 203 millioner til 196 millioner. Det er et fald på 3,6 procent, og det er et fald, som vi har oplevet stort set hvert år i de sidste ni år – trods kundernes tilfredshed.

Faldende passagertal

Jan Rosendahl pointerer, at det ikke kun er Sjælland og Lolland-Falster, der kæmper med faldende passagertal. Over hele landet ser billedet ud på samme måde. Og ser man nærmere på tallene i Hovedstadsregionen, viser det sig, at det i de seneste år

først og fremmest er den erhvervsaktive del af befolkningen mellem 20 og 40 år, der svigter busserne.

Bil nr. 2 i stedet for bussen

– Man skulle tro, at vi med rekordhøj beskæftigelse ville have flere i busserne på vej til og fra arbejde. Men en undersøgelse viser, at andelen af kunder mellem 20 og 40 år til og fra arbejde er gået fra at være 42 procent af samtlige buspassagerer til 34 procent. I perioden fra 2006 til 2007 faldt andelen af kunder mellem 20 og 40 år med 1,5 procent – svarende til fire millioner passagerer. Folk bruger i mindre og mindre grad bussen til turen til og fra arbejde.

Faktisk er det efter al sandsynlighed de gode økonomiske tider, der får folk til at vælge bilen i stedet for bussen.

– Flere har fået råd til at købe bil nr. 2. Dermed er det i stigende grad de unge under 18 og de ældre, der sidder tilbage i busserne. De har ikke de samme muligheder for at vælge bilen, siger Jan Rosendahl. Han tilføjer, at antallet af familier med to biler er steget med ni procent i perioden fra 2003 til 2007.

Giv bussen bedre vilkår

Jan Rosendahl mener ikke, at det er prisen på busturen, der i sidste ende er udslagsgivende for, om folk vælger

bussen eller ej. Faktisk er bilen bl.a. på grund af de højere benzinpriser blevet dyrere over for bussen i de sidste par år. Samtidig mener han ikke, at man kan trække nogen klar parallel mellem tilfredshed og antallet af passagerer. Tilfredsheden er høj, og alligevel falder passagertallet.

– Vi må konstatere, at hvis bussen fortsat skal have en fremtid, er vi nødt til at give bussen prioritet, siger Jan Rosendahl og tænker hermed først og fremmest på at give bussen bedre vilkår i form af særlige busbaner, signalprioritering og måske ligefrem bomløsninger ind til byen for biler. Det vil kunne få flere til at vælge bus frem for bil. Han tilføjer:

– Man skal huske, at bussen også løser andre behov end lige mobilitet. Miljømæssigt er det en bedre løsning, og det gælder også, når man taler trængsel – et stadigt stigende problem. En enkelt bus kan fjerne 40 biler og bidrage med en trafik, der glider bedre – både for biler og busser.



40 år og troløs

Movias gennemsnitskunde er en kvinde. Hun er 39,8 år og tager typisk bussen til og fra arbejde 4,7 dage om ugen. Hun tilbringer 17 minutter om bord hver dag og er tilsyneladende tilfreds med turen. I hvert fald giver hun den en karakter på 4,1 på en skala fra 1 til 5. Men pas på, for hun er troløs. Så snart hun får råd til det, køber hun sig en bil – og så er det “bye-bye” til bussen.

17 år og kritisk

Tilbage i bussen sidder en 17-årig pige. Det er hende, der er flest af i bussen i dag. Hun bruger typisk bussen på vej til og fra skolen/sit uddannelsessted 4,7 dage om ugen. Hun er mere kritisk over for busturen i sin vurdering. Alligevel er en stadig stigende del af buspassagererne studerende. Men den dag hun får kørekort og råd til en bil, er det ikke sikkert, at hun bliver siddende.

Stadig flere kvinder

62 procent af buspassagererne er kvinder. Tallet er steget fra 2002, hvor kun 56 procent var kvinder. Samtidig er andelen af passagerer, der bruger bussen til og fra arbejde, faldet fra 43 procent i 2002 til 31 procent i 2007.

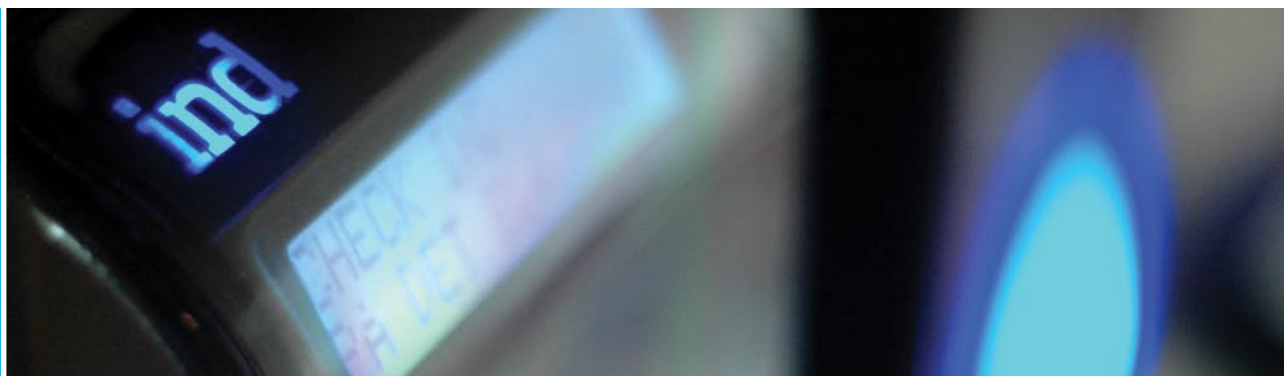
Chaufføren scorer toppoint

Hvis chaufføren smiler, kører godt og yder en god service, så er kunderne som hovedregel tilfredse med busturen. Chaufføren er med andre ord vigtigere end en ren bus, tilpas temperatur og et acceptabelt støjniveau. Det er hovedkonklusionen i 121.000 observationer i Kvalitetsmålingerne 2002-2007. 92 procent af kunderne var tilfredse eller meget tilfredse med busturen, og næsten halvdelen af de meget tilfredse angav chaufførens service og fremtræden som grund.

Figur 7

Stor kundetilfredshed

Meget tilfreds	15,1%
Tilfreds	77,5%
Både/og	6,1%
Utilfreds	1,1%
Meget utilfreds	0,1%
Ved ikke	0,05%



Alt på ét kort

Med Rejsekortet får Danmark som det første land i verden et landsdækkende kort, der gælder til alle rejser med bus og tog. Rejsekortet skal efter planen gå i pilotdrift på Sjælland med udgangen af 2008.

Flere kunder i busser og tog – det er et af hovedmålene med at indføre Rejsekortet. Med kortet er det slut med at ransage sine lommer for ubrugte klip eller gå på jagt efter den nærmeste automat. Så længe der er penge på kortet, har man altid en gyldig billet på sig, og dermed fjernes en væsentlig barriere for at benytte den kollektive trafik.

Samtidig vil Rejsekortet give trafik-selskaberne langt mere præcis information om kundernes rejsemønstre, end de har i dag. Det giver grundlag for bedre planlægning og en mere rationel drift.

Unik model

Den danske model af Rejsekortet er unik, fordi den omfatter et helt land.

– De løsninger, man kender fra andre lande, er typisk regionale. I Danmark er man gået sammen om at skabe et nationalt kort, og det er givetvis den rigtige løsning for os. Det vil blive alt for dyrt for de mindre trafik-selskaber at skulle udvikle deres eget kort, og samtidig slipper man for at skulle opfinde det samme ti gange,

siger Henrik Skov Nielsen, som er projektleder på Rejsekortet i Movia.

En landsdækkende løsning stiller store krav til samarbejdet mellem de regionale trafik-selskaber.

– Vi skal selvfølgelig være enige, men på det område har vi allerede én succes-historie at fortælle – om Rejseplanen, som alle er glade for. Rejsekortet er en lidt anderledes opgave, som skal fungere ikke bare i cyberspace, men også i den virkelige verden. Men vi forsøger i størst muligt omfang at 'genbruge' de tanker, der lå bag Rejseplanen, siger Henrik Skov Nielsen.

Mange i Movia er involveret

Ideen om Rejsekortet går mere end 15 år tilbage. I 2005 kom der handling bag, da Rejsekort A/S indgik en kontrakt med konsortiet East-West Denmark ApS. Konsortiet ejes af franske Thales, som har en samarbejdsaftale med TDC om installation af systemet, og Accenture, der samarbejder med IBM om driften af Rejsekortet.

Projektet er forsinket med halvandet år i forhold til 2005-aftalen. Det skyldes først og fremmest, at teknikken driller. Det er en meget stor opgave – Thales har et sted mellem 100 og 200 medarbejdere på projektet – og der er kun få spillere på verdensplan, der kan løfte den.

Movia bruger sammenlagt 20-25

årsværk på projektet, svarende til 7-8 procent af medarbejderskaren. Rejsekortet berører samtlige afdelinger i huset.

I december 2007 begyndte den første testkørsel. Op mod 50 pionerkunder på Sjælland bruger en pilotudgave af Rejsekortet i de opstillede kortlæsere, når de stiger på toget i Roskilde, Lejre, Hvalsø og Tølløse. Målet er i første omgang at afprøve teknik og stabilitet i systemet.

Landsdækkende i 2010

Siden følger pilotdrift i både busser og tog i Roskilde-området.

– Målet er, at vi inden udgangen af 2008 kan gå i gang med 10 måneders pilotdrift, hvor alle de kunder, der ønsker det, kan få lov at prøve kortet. Pilotdriften vil omfatte 10 stationer og ca. 40 busser fordelt på et antal linjer. Her får vi mulighed for at teste de systemer, der ligger bagved, og få en fornemmelse af, hvad kunderne siger. Intentionen er, at vi har en landsdækkende løsning i 2010 for de selskaber, der er tilsluttet på nuværende tidspunkt, siger Henrik Skov Nielsen.

Inden man kommer så langt, er der dog en række spørgsmål, der skal afklares.

– Vi skal være enige om kortets udformning. Der er lagt op til, at Rejsekortet findes i tre forskellige



udgaver: et anonymt kort, et flexkort, som kan benyttes af flere, og et personligt kort. Vi ser gerne, at de tre korttyper har ens udseende. Det vil gøre det lettere at opgradere f.eks. fra et anonymt til et personligt kort uden at skulle skifte kortet ud. Vi skal også have fastlagt principper for, hvordan vi vil betjene kunderne. Det duer jo ikke, at man får ét svar hos DSB og et helt andet, hvis man ringer til Movia.

Kræver kundernes tillid

Tillid er helt afgørende for, om Rejsekortet slår an hos kunderne.

– Rejsekortet betyder et opgør med den prisstruktur, vi kender fra det nuværende periodekort, hvor man betaler samme pris, uanset om man kører lidt eller meget. Med Rejsekortet bliver du trukket, hver gang du har været ude at køre. Det betyder, at det bliver billigere for nogle, mens andre kommer til at betale mere end i dag. Men for alle gælder det, at de skal have tillid til, at systemet regner rigtigt og trækker det korrekte beløb. Det har de opnået i London med Oyster card, og det skulle vi også gerne, siger Henrik Skov Nielsen.

Hvad er Rejsekortet?

Rejsekortet er et såkaldt smart card. Det består af et plastkort med en

indstøbt chip. Når kortet køres igennem en kortlæser ved ind- og udstigning, udregner systemet automatisk rejsens pris og en eventuel rabat. Når kortet er tømt for penge, tankes det op via en aftale med trafikselskabet, på nettet eller i en særlig automat på stationerne.

Elektroniske billetter i form af smart cards findes allerede i en række byer og regioner verden over – i London, Hong Kong, Skt. Petersborg, Washington D.C., Helsinki og Göteborg. Flere er på vej, bl.a. i Holland og i Oslo.



Flextrafik fra dør til dør

Behovsstyret trafik er et forretningsområde, hvor Movia forventer stærk vækst i de kommende år.

Navnet Flextrafik dækker over en stor og voksende del af Movias aktiviteter. Flextrafik kombinerer handicapkørsel med befordring af siddende patienter til behandling og en såkaldt åben ordning. Den sidste indebærer kørsel af almindelige borgere i tyndt befolkede områder til omkring halvdelen af prisen for en taxitur.

Flextrafik skal først og fremmest sikre mobilitet for de kunder, som af den ene eller anden grund ikke kan benytte den normale kollektive trafik.

Ved at koordinere de forskellige kørselsordninger udnytter man den ledige kapacitet i minibusser og taxier, som ellers ville køre halvtomme rundt.

Vestsjællandsk succes

Ideen med at samle forskellige typer af passagerer i ét og samme køretøj blev oprindeligt lanceret i 2000 af det daværende Vestsjællands Trafik-selskab. Her har man i en årrække gennemført den med succes under navnet VestTur.

På forhånd var der en vis skepsis over for tanken, mindes en af dem, der var med dengang. I dag er Jens Peter Langberg chef for behovsstyret trafik i Movia.

– Den umiddelbare reaktion var, at det da ikke kunne lade sig gøre at få puslespillet med korte og lange ture til at gå op. Selv var jeg mest spændt på, hvordan brugerne ville reagere. Hvad ville den handicappede sige til at skulle køre sammen med Børge fra bodegaen? Og hvad med pigen, der kommer lige fra rideskolen og

lugter af hest. Hvordan vil hun blive modtaget? Men det viste sig, at skeptikerne tog fejl, og brugerne tog i det store og hele godt imod deres nye medpassagerer, siger Jens Peter Langberg.

Stor opgave fra Region Sjælland

Nu er systemet gradvist ved at blive udbredt til resten af Østdanmark. I løbet af 2007 har Movia overtaget VestTurs opgaver og handicapkørslen i det tidligere Storstrøms Amt. Næste store skridt blev taget den 1. februar 2008, da Movia Flextrafik fik ansvaret for kørsel af siddende patienter til og fra behandling i hele Vestsjælland. Opgaven, der tidligere lå hos Falck, omfatter 170.000 ture på årsbasis og udføres for Region Sjælland.

Hver tur lægges ind i systemet enkeltvis, og det er betaleren, Region



Sjælland, der visiterer til ordningen. Forud for overtagelsen af opgaven fra Falck har Movia Flextrafik haft folk ude på samtlige sygehuse i Vest-sjælland for at lære forholdene og geografien at kende.

400.000 ture om året

Med virkning fra 1. oktober 2008 udvides kørslen af siddende patienter til hele det tidligere Storstrøms Amt, og i begyndelsen af 2009 følger den tilsvarende opgave i det tidligere Roskilde Amt. Det betyder, at al kørsel af siddende patienter til og fra behandling i hele Region Sjælland fra midten af 2009 vil ligge hos Movia Flextrafik. Kørslen udføres af lokale vognmænd.

– Vi regner med at skulle køre godt 400.000 ture om året, når systemet er fuldt udbygget. Vi tror på, at beho-

vet vil stige i takt med, at sygehuse flytter, og specialer samles, siger Jens Peter Langberg.

Ordrebogen hos Flextrafik er fuld. Nu går øvelsen ud på at udvikle produkter, der passer til.

Børn til specialundervisning

Movia Flextrafik overtager fra 1. oktober 2008 transporten af børn til og fra specialundervisning på vegne af KFS – Koordinerende Funktion for Specialundervisning.

KFS er en fælleskommunal enhed i Hovedstadsregionen og blev etableret som en midlertidig enhed i forbindelse med kommunalreformen, da ansvaret for specialundervisning af børn i Københavns og Frederiksborg amter overgik til kommunerne i de to tidligere amter.

26 af disse kommuner ønsker, at

Movia Flextrafik skal stå for kørslen af børnene. Det indebærer, at ca. 3.000 børn dagligt skal køres til og fra specialskoler og andre institutioner. Movia har derfor ansat en rutechef til at bygge sektionen op og indsamle viden om området. Aftalen vil blive sendt i EU-udbud.



Direkte busser skal overhale bilerne indenom

Færre bilkøer på vejene og flere passagerer til den kollektive trafik med nyt net af direkte busser

Movia er klar med et forslag, der binder Sjælland sammen med hovedstaden via et højklasset net af hurtige, direkte busser. De direkte busser skal skaffe flere kunder til den kollektive trafik og mindske køerne på motorvejene. Det vil være klar til at køre fra 2009, hvis forslaget bliver vedtaget.

I første omgang er det tanken, at 8-10 linjer skal binde de større byer på Sjælland sammen. Busserne, der skal stoppe meget få gange ved særligt udvalgte knudepunkter undervejs, skal køre fra fem morgen til midnat med en halv times drift i myldretiden og i timedrift resten af tiden.

Billetterne skal være en del af det fælles billetsystem og skal kunne kombineres med bybus, S-tog, metro og tog. Man skal effektivt kunne skifte mellem de direkte busser og bil og/eller tog. Desuden skal busserne være af høj kvalitet med aviser, tv, radio, trådløst internet og let forplejning, så man kan udnytte tiden undervejs. Pladsgaranti indgår.

Bedste våben mod trængsel

Infrastrukturkommissionen har allerede defineret trafiktrængsel som det allerstørste problem i fremtidens trafikudfordringer. En

del af løsningen er ifølge kommissionen at udbygge toglinjer – f.eks. København-Ringsted. Men det vil tage mindst 8-10 år, og i mellemtiden er trafikproblemerne og ikke mindst køerne på vejene mangedoblet.

De direkte busser kan derimod sættes ind i løbet af kort tid. Det er den fleksible løsning, og en løsning, der ikke kræver kæmpestore investeringer. Tværtimod vil busserne efter Movias beregninger i høj grad være selvfinansierende.

Overhaler indenom i nødsporet

Foreløbige undersøgelser viser, at de foreslåede linjer tilsammen vil få lidt over fire millioner passagerer årligt, og at busserne vil være tæt på at være selvfinansierende på driften.

Dertil kommer så anlægsudgifterne, for ideen med busserne er, at de skal kunne komme så hurtigt frem, at de for alvor kan få bilisterne til at droppe bilen til fordel for bussen.

Tanken er, at busserne skal kunne køre i nødsporet på motorvejene, så de kan overhale bilkøerne indenom og på den måde komme hurtigere frem.

Det vil flere steder kræve en forstærkning og udvidelse af nødsporene. For eksempel regner Movia med, at det vil koste ca. 200 millioner kroner i anlægsudgifter at udvide nødsporet på hele Køge Bugt motorvejen i begge retninger. Sammenlignet

med hvad en udbygning af toglinjerne koster, er det forholdsvis beskedne investeringer, og det kan gøres hurtigt. Desuden vil man kunne reducere anlægsudgifterne ved at koncentrere sig om de strækninger, hvor der er kø.

Succes i Norge og Sverige

Alle undersøgelser tyder på, at direkte busser totalt set vil skaffe flere passagerer til den kollektive trafik – både til bussen og til toget.

Det har man set i Norge og Sverige, hvor man begge steder har gode erfaringer med direkte busser.

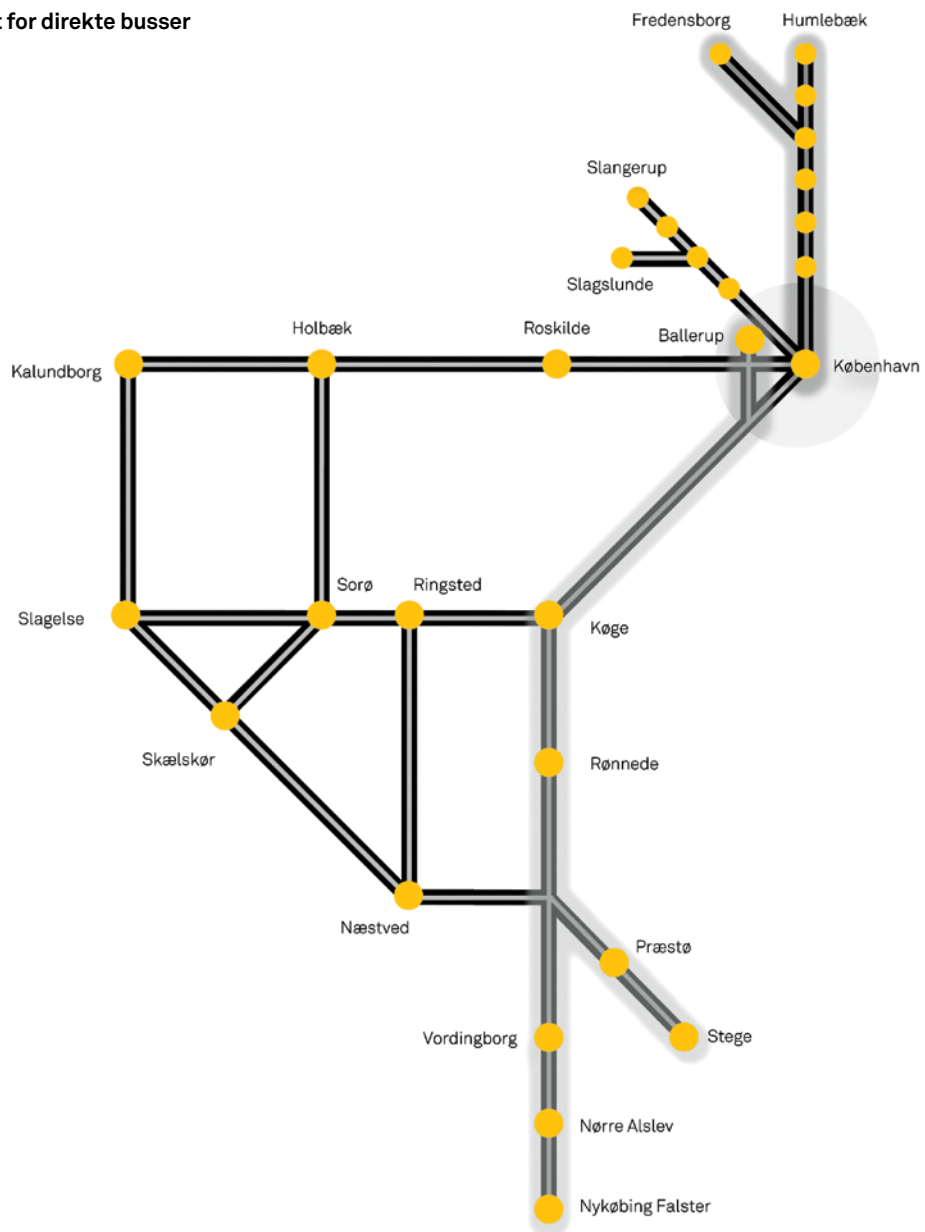
I Norge var to tredjedele af passagererne i de direkte busser tidligere bilister. Resten kom fra toget, der lynhurtigt kompenserede for tabet med nye kunder, så det samlede brug af den kollektive trafik steg. I Sverige resulterede de direkte busser i en stigning i den kollektive trafik på 6 procent fra 2005 til 2006. Såvel i Norge som i Sverige kører busserne i nødsporene på motorvejen og har ganske få stop undervejs.

Hurtig løsning

En direkte bus vil kunne erstatte en kilometer kø på motorvejen. Det vil være et nyt tilbud til folk om at stige om bord på den kollektive trafik. Og det er simpelthen den hurtigste måde at gøre noget effektivt ved de stadig mere påtrængende bilkøer på vores veje.



Muligt rutenet for direkte busser





Tre trafiksselskaber blev til ét

Fusionen af HUR Trafik, VT og STS indvarslede nye tider for både Movia og operatørerne. 2007 vil blive husket som et hektisk år, hvor det meste lykkedes.

At få tre trafiksselskaber med tilsammen 300 medarbejdere og vidt forskellige traditioner til at smelte sammen til en velfungerende enhed kræver både tid og hårdt arbejde.

Mange ændringer er allerede gennemført, og hele vejen har der været fokus på at få processen til at glide bedst muligt.

– Vi har prøvet at gøre det hensigtsmæssigt for alle parter, siger kørselsaftalechef i Movia, Søren Englund.

– 2007 var et hektisk år, hvor mange flere interessenter – kommuner og regioner – kom i spil. Men når vi ser tilbage på det, lykkedes det egentlig ganske godt. Kunderne kom med busserne, og operatørerne fik deres penge til tiden, siger Søren Englund.

2007 var også året, hvor Movia sendte sine første udbudsbetingelser på gaden.

– I fremtiden vil vi fokusere mere på kvalitetsopfølgning og måle kvaliteten, som den opleves af kunderne. For nogle operatører er det helt nyt, at man spørger kunderne, hvad de synes. Men det er vigtigt, hvis vi skal bevare dem som kunder, siger Søren Englund.

Bud efter både store og små

For Movia er det magtpåliggende, at alle operatører uanset størrelse får en fair chance for at være med, når der skal bydes.

– Vi ønsker ikke at begrænse konkurrencen, og sådan er det heller ikke gået. Vi har lagt mange ressourcer i at servicere operatørerne i forbindelse med udbuddet. På forhånd var der en vis frygt blandt operatørerne for, at de mindre ville have svært ved at gøre sig gældende, men faktisk har en af vores mindste operatører vundet i første udbudsrunde. Vi har brug for både de små og de store aktører, og der skal være plads til begge slags. De små har et lokalkendskab, som vi slet ikke kan undvære, siger Søren Englund.

Incitamenter virker

Et vigtigt element i aftalen mellem Movia og operatørerne er incitamenter i form af en bonus eller en bod, alt efter hvordan operatøren opfylder sin del af aftalen.

Incitamenter fandtes i aftalerne mellem operatørerne og det daværende HUR Trafik, men er nye i både VT- og STS-området.

– Movia benytter incitamenter, fordi de virker. Operatørerne retter fejl hurtigst muligt, og vores ærinde er at levere det, kunderne gerne vil have, så det nytter ikke, at ruteskiltet

viser forkert, eller at billetmaskinen ikke virker, siger Søren Englund.

Movia har ca. 50 medarbejdere ansat til at kontrollere, at busserne lever op til en række kvalitetskrav.

– Nogle opfatter vores kontrol-lører som en slags politi, men det er ikke meningen. Vi vil da hellere yde kundeservice eller "chaufførservice" og ikke bare notere flest mulige kvalitetsbrister. Hvis en operatør på forhånd melder, at han f.eks. har et problem med skiltningen, men at det vil blive rettet, når bussen kører i garage, vil han aldrig blive trukket i betalingen. Hvis man gør, hvad man kan, vil vi ikke forlange mere.

Forholdet mellem Movia og operatørerne bygger på dialog og samarbejde, og sådan skal det blive ved med at være.

– Vi ser os selv som samarbejdspartner for operatørerne – ikke som modstander. Vi tror på en dialog med operatøren, og vi har et rigtigt godt samarbejde, som hele tiden bliver bedre. Vi ved, hvad vi vil have, og operatørerne ved, hvad de skal levere. Vi arbejder i et modent marked, hvor det grundlæggende er i orden, og derfor kan vi nu også fokusere på kundeservice. Vi har aldrig tidligere leveret så høj en kvalitet, som vi gør nu. Det bemærkes selv af vores udenlandske gæster, siger Søren Englund.

Trafiksselskabet Movia

**Chaufføren i centrum**

Chaufføren er en nøglefigur, når man spørger til kundernes oplevelse. Og netop chaufføren indkasserer den højeste score i Movias kundetilfredshedsundersøgelser. På grund af chaufførens centrale rolle vil opmærksomheden i fremtiden blive rettet mod medarbejderen bag rattet.

– Vi vil gerne vise chaufførerne, at vi ved, de har denne vigtige rolle i forhold til vores fælles kunder, og at vi værdsætter det. Sammen med operatøren vil vi opstille mål for chaufførens indsats. Det element har nok manglet indtil nu, men det kommer i fokus i 2008 og fremover. Det vil forhåbentlig også bidrage til

at gøre chaufførjobbet mere attraktivt og give det et bedre image, siger Søren Englund.

Figur 8

Fordelingen af kørsel i Movia

Timer pr. operatør/år (oktober 2008)	Procent (april 2008)	København	Region Syd	Region Vest	Total	Procent (oktober 2008)
ARRIVA Danmark A/S	56,01	1.954.432	222.831	148.055	2.325.318	52,64
City-Trafik A/S	16,05	662.522		46.600	709.122	16,05
Fjord-bus A/S	3,64	160.810			160.810	3,64
De Hvide Busser	4,70	177.752			177.752	4,02
Dito Bus A/S	5,30			234.271	234.271	5,30
De Blaa Omnibusser	3,45	152.419			152.419	3,45
Concordia Bus Danmark	0,00	178.639			178.639	4,04
Østtrafik A/S	1,93		85.049		85.049	1,93
Netbus A/S	5,50	242.831			242.831	5,50
Kruse A/S	1,02		44.993		44.993	1,02
Skørringe Turistbusser	0,94		41.514		41.514	0,94
Bent Thykjærs Turistbusser	0,68			30.219	30.219	0,68
Busserne A/S	0,39			17.201	17.201	0,39
Funchs Turisttrafik	0,04		1.740		1.740	0,04
Torbens Rute- og turistbusser	0,20			8.719	8.719	0,20
Gislinge Turistfart ApS	0,11			5.061	5.061	0,11
Sven Enevoldsen	0,04			1.665	1.665	0,04
Total	100,00	3.529.405	396.126	491.790	4.417.321	100,00



Tag bussen til klimakonferencen i København

Movia forbereder sig på en større transportopgave, når over 10.000 konferencedeltagere indtager København i 2009

Når København til næste år er vært for FN's store klimakonference, bliver der ekstra fokus på miljø og CO₂-udslip. Faktum er, at man får mest miljø for pengene ved at vælge den kollektive trafik. Derfor er det også oplagt, at de over 10.000 konferencedeltagere i vid udstrækning dropper taxi'en og vælger bussen, når de skal frem og tilbage mellem Bella Center og deres hotel i København eller omegn.

Movia er i samarbejde med Udenrigsministeriet og en række operatører ved at planlægge den shuttlebus-service, der skal fragte de mange konferencedeltagere rundt i København og omegn. Deltagerne vil efter planen blive kørt i nye, miljøvenlige Movia-busser. Busserne vil efter konferencen indgå i de almindelige køreplaner i København og på Sjælland. Men under konferencen skal de så vidt muligt erstatte den ellers endeløse strøm af taxi'er i konferencens kølvand og dermed være med til at lægge låg på politikernes og embedsmændenes eget CO₂-udslip.

Det er imidlertid ikke det eneste miljøudspil, der planlægges fra Movias side ved konferencen. Mens

verdens miljøbevidste øjne hviler på København, har Movia chancen for at kunne præsentere den hotteste, nye miljøteknologi – for eksempel inden for brintteknologi.

Og hvis samarbejdet med Risø's forskere går efter planen, vil man også kunne have premiere på fremtidens busstoppested. Det får sin energi fra solceller og anvender såkaldt LED-belysning – de små lysdioder, der bruger en brøkdel af den energi, som traditionel belysning sluger.

Med solcelle-stoppesteder vil man få et CO₂-neutralt stoppested, og så kan man undgå de store udgifter, der normalt er til kabellægning på øde strækninger. Det vil betyde, at langt flere af de i alt 15.000 – 20.000 stoppesteder på Sjælland og Lolland-Falster fremover kan blive forsynet med lys og kunne give besked om, hvor mange minutter, der er til næste bus.

Og skulle nogen af konferencedeltagerne være i tvivl om det fornuftige i at tage bussen i stedet for bilen, når CO₂-regnskabet skal gøres op, planlægger Movia at tilbyde de mange deltagere en speciel CO₂-rejseplanlægger. Her vil de selv kunne beregne CO₂-gevinsten ved at vælge den kollektive trafik.

Mindre CO₂ på literen

Flere og flere kommuner beslutter sig for at betale ekstra for en ny type

miljøvenlige letvægtsbusser, der kører længere på literen og dermed sparet miljøet for mange tons CO₂ hvert år.

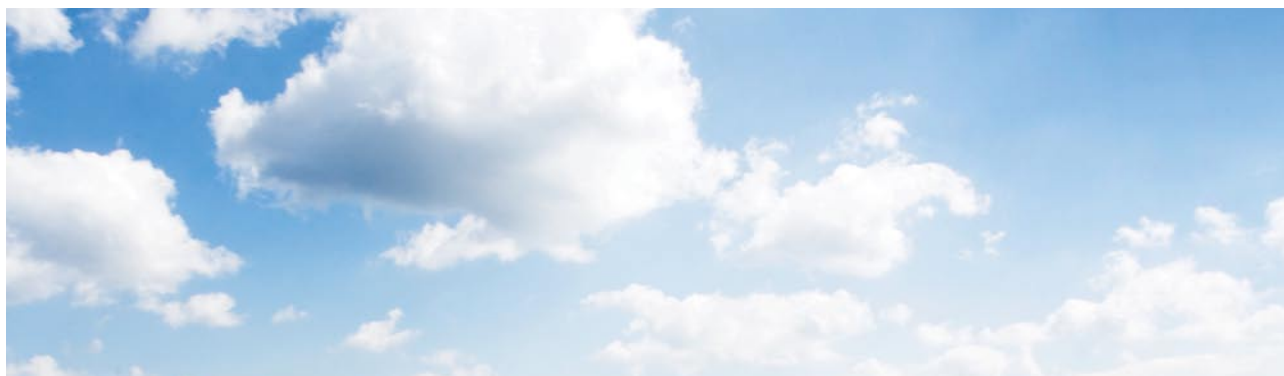
I Helsingør gik man allerede over til "bus-light" sidste år. Her står letvægtsbusserne for 70 procent af kommunens busdrift. Busserne kører 10-15 procent længere på en liter diesel, og for Helsingørs vedkommende betyder det en besparelse for miljøet på 200 tons CO₂ om året. Samtidig slider busserne mindre på vejene. Til oktober vil man i alt kunne køre i letvægtsbusser på otte buslinjer i Fredensborg, Helsingør, Hillerød og Gribskov kommuner.

Københavns Kommune har også valgt at investere i miljøvenlige busser til linje 5A, der er Danmarks største buslinje med 65.000 passagerer om dagen. Busserne på linje 5A er udstyret med Euro 5-motorer, der først bliver et EU-lovkrav i 2009.

I april introducerede Holbæk og Slagelse også den nye letvægtsmodel med Euro 5-motor. Euro 5-motoren betyder en yderligere reduktion af partikeludslippet – først og fremmest kvælstofoxider – og det er ensbetydende med mindre smog i byerne.

Miljøet vinder på nye busser

De tre store buslinjer – 300S, 400S og 600S – får helt nye miljøvenlige busser



til efteråret. Busserne er udstyret med EEV-motorer. De kører på diesel, som med den sidste nye motorteknologi er stort set ligeså miljøvenlig som busser, der kører på naturgas. Udledningen af sundhedsskadelige partikler fra EEV-motorerne er stort set fjernet, og busserne vil fremover spare miljøet for omkring 70 procent af de skadelige kvælstofoxider.

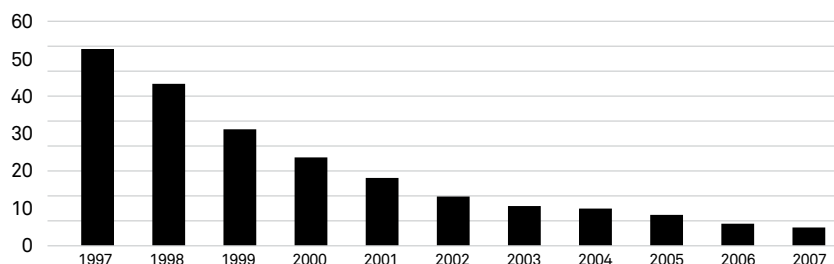
Det er Region Hovedstaden og Region Sjælland, der står for betalingen til de tre buslinjer, der dagligt har omkring 40.000 passagerer. Danmarks største buslinje – 5A – kører med nye busser med Euro 5-motorer. Desuden kører der miljøvenlige letvægtsbusser i bl.a. Helsingør, Slagelse og Holbæk. Man kan kende dem på den grønne sommerfugl.



Figur 9

Udledning af partikler pr. år i perioden 1997-2007

Partikel (PM), tons



Indsatsen på miljøområdet har givet resultat. Fra 1997 til 2007 er udledningen af sundhedsfarlige partikler i det tidligere HUR-område faldet fra over 50 ton til under tre ton om året. Den positive udvikling skyldes en konsekvent satsning på miljøvenlig motorteknologi, filtre og katalysatorer.

Udviklingen i Hovedstadsområdet fra 1997-2007



Moderne tider på banen

Nye tog og opjustering af sporene betyder større komfort og kortere rejsetider for kunderne på de øst-danske lokalbaner. Fire selskaber skal fusioneres for at give mere muskelkraft til at løfte fremtidens investeringer.

I 2007 blev de sidste af i alt 27 nye tog leveret til Lokalbaneln i Hillerød. Dermed kan alle rejsende på de nordsjællandske strækninger glæde sig over at komme frem på en hurtigere og mere komfortabel måde med togene af typen Coradia LINT 41. Togene erstatter de røde Y-tog, IC2- og Desiro-togene på Frederiksværk-, Gribskov- og Hornbækbanen samt Lille Nord.

Også andre steder på Sjælland er der sat nyt materiel i drift. På de to vestsjællandske lokalbaner med udgangspunkt i Holbæk og Slagelse kører der nu LINT-tog, mens der på Lollandsbanen er indsat nyere tog af IC2-typen.

Kun på Østbanen på Stevns må kunderne vente lidt endnu på de nye

tider. Her indsættes de første LINT-tog efter planen i 2008-09.

Flere tog – hurtigere forbindelser

Nye tog giver basis for kortere rejsetider, men det kræver mange steder en opjustering af skinnenettet, før toget kan sætte farten op. I begyndelsen af 2008 færdiggøres opgraderingen af Frederiksværkbanen, så togene kan køre op til 100 km/t. Frederiksværkbanen har haft svært ved at skaffe tilstrækkeligt med lokomotivførere. Den planlagte overgang til 20-minutters drift er derfor udskudt til 2009.

På Odsherredbanen mellem Holbæk og Nykøbing Sj. opgraderes ligeledes til 100 km/t. Det giver mulighed for at indføre halvtimesdrift på hverdage fra januar 2009 og dermed bedre korrespondance med DSB fra Holbæk.

Endelig vil Østbanen på Stevns sætte farten op til 100 km/t. Det betyder, at der fra sommeren 2009 bliver halvtimesdrift på strækningerne Køge-Fakse Ladeplads og

Køge-Rødvig, og fire tog i timen mellem Køge og Haarlev.

Opgraderingen af Østbanen vil give en køretidsforbedring på syv minutter mellem de to endestationer og Køge, hvorfra S-toget kører til København. Med en samlet rejsetid på godt en time vil toget være et interessant alternativ for de mange tilflyttere, som Stevns og Faxe kommuner ser frem til at modtage i de kommende år.

Gratis internet på Lollandsbanen

Rejsende på Lollandsbanen kan se frem til gratis internet i fremtiden. Movia og Region Sjælland har i samarbejde med TV2 besluttet at tilbyde internet i samtlige IC2-tog på Lollandsbanen. Løsningen, der er finansieret med støtte fra EU, skal være klar til sommeren 2008.

Nyt stationskoncept i Nordsjælland

Moderniseringen af stationerne i Nordsjælland er kommet et stort skridt videre i 2007. Den nyrenoverede Hanehoved station på Frederiksværkbanen, som åbnede i



foråret, er prototypen på fremtidens lokalbanestation. Den nye station er modulopbygget, nem at vedligeholde og kræver kun få typer af reservedele, fortrinsvis af træ. Der er valgt en ensartet belysning, og information til kunderne om køreplaner m.m. er samlet i såkaldte infozoner.

Stationerne vil blive moderniseret i prioriteret rækkefølge, så de mest nedslidte renoveres først. Gilleleje stod klar i ny skikkelse i slutningen af 2007, og i løbet af 2008 kommer turen til bl.a. Holløse, Godhavn, Vejby og Mårum.

Katalog til kommunal inspiration

I 2007 har Movia påbegyndt en screening af stationerne, taget kommune for kommune. Målet er at få et samlet katalog, som kan inspirere kommunerne til at udvikle de kommunale arealer, der grænser op til stationerne. Kommunerne er positive over for ideen. Dog kniber det nogle steder med at finde den nødvendige finansiering. Ved mange stationer er bygninger blevet ledige i forbin-

delse med lukning af billetsalg etc.

For at sikre et godt helhedsindtryk går Movia gerne ind i overvejelsen af bygningernes fremtidige brug.

Selskaber fusioneres

Movia er hovedaktionær i selskaberne Lokalbaneln A/S, Hovedstadens Lokalbaneln A/S, Lollandsbaneln A/S og Vestsjællands Lokalbaneln A/S. For at styrke de enkelte baner i forhold til fremtidens konkurrence er det besluttet at omdanne de fire til to regionsopdelte selskaber. Det overordnede ansvar ligger hos Movia Bane.



Færre biler og mindre CO2

15-20 procent dropper bilen med Erhvervskortet

Movia har oplevet en voldsomt voksende interesse for Erhvervskortet i det sidste halve års tid. Omkring 600 virksomheder er i dag tilknyttet ordningen, og ved nytår gik Gladsaxe som den første kommune ud og tilbød Erhvervskortet til sine 5.000 ansatte. Flere kommuner og offentlige institutioner står på spring. Og hvor det tidligere mest var de små og mellemstore virksomheder, der gik med, melder de helt store virksomheder sig også nu.

Erhvervskortet er egentlig et almindeligt periodekort. Det blev introduceret i 2005, og det er gratis for virksomhederne at tilbyde det til deres ansatte. Udgiften bliver trukket på den enkelte medarbejders løn-

seddel – vel at mærke inden skatten bliver beregnet.

Det betyder, at det er en fordel for alle, der har kortere end 35-40 km til arbejde. Besparelsen ligger typisk på mellem 2.500 og 3.500 kr. efter skat om året. Og der er også penge at hente, selv om man ikke bliver heltidskolektivist. Man kan køre i bil 8-10 dage om måneden og alligevel spare penge på befordringen med Erhvervskortet.

Undersøgelser viser, at mellem 15 og 20 procent af alle, der vælger Erhvervskortet, er hidtidige bilister. Baseret på forsigtige beregninger skønner Movia, at Erhvervskortet årligt mindsker bilkørslen med 1,4 mill. km i Hovedstadsregionen. Det svarer til en mindsket CO2-udledning på 210 tons.



Lad bussen komme frem

Bussen skal have første prioritet. Det vil få flere til at droppe bilen, og det er vejen til at løse problemerne med de lange bilkøer her og nu.

Hvert år spilder danskerne kilometervis af tid i bilkøer. Omregnet til fuldtidsstillinger svarer det årlige tidsspilde til 16.000 fuldtidsstillinger i Hovedstadsområdet, og i penge lyder regningen på 6 mia. kroner.

Og det bliver bare værre og værre. I 2015 vil køerne være endnu længere, og regningen vil lyde på 15 mia. kr. Hvert år vil der ifølge Infrastrukturkommissionen komme mellem 2,1 til 2,6 procent flere biler på vejene, og i 2030 regner man med, at der vil være 70-90 procent mere biltrafik i Danmark end i dag.

Det er ikke bare bilisterne, der rammes. Farten er aftaget støt for Movias busser. Undersøgelser har vist, at forsinkelsen for buspassagererne i A- og S-busserne og på Ring 3 var lige så stor, som den bilisterne på alle motorveje omkring København sammenlagt oplevede.

En oplagt løsning

– Og det er ekstremt dårlige nyheder, når netop flere passagerer til den kollektive trafik er den absolut mest oplagte løsning på trængselsproblemerne, siger Movias udviklingschef Per Gellert og tilføjer:

– Busserne betjener flere passagerer end baner og metro tilsammen, og indtil baner, metro og motorveje er udbygget om tidligst ti år, er bussen det eneste middel til at skaffe mere kapacitet i trafikken.

Den onde spiral

Trængslen og de lave kørehastigheder er nemlig med til at sætte en ond spiral i gang for hele busdriften.

– Rejsetiden bliver længere, pålideligheden dårligere, kunderne forsvinder, indtægterne falder, og driftsudgifterne øges, siger Per Gellert. Han kan i den forbindelse oplyse, at fra 1991 til i dag er bussernes hastighed i København faldet med 15-20 procent. Det svarer til øgede driftsudgifter på mere end 100 mill. kr. – vel at mærke for et dårligere produkt.

Fortrinsret for bussen

Løsningen er at give bussen bedre vilkår i form af særlige buskørebaner, busprioritering i lyskryds og anden intelligent trafikstyring. Hvis bussen på den måde kan komme hurtigere frem, kan den konkurrere mere effektivt med bilerne, og det vil være med til at vende den onde spiral: Hurtigere rejsetid, flere passagerer, flere indtægter og faldende omkostninger. Movia regner således med, at man kan sænke de samlede driftsomkostninger med 12 millioner om året for hver 0,1

km i timen, man kan hæve farten. Det skyldes, at man med et hurtigere og bedre flow behøver færre busser for at bevare det samme serviceniveau.

Kæmpe succes i Norge

At det i høj grad kan lade sig gøre, viser erfaringerne fra linje 6A, der kører fra Roskildevej over Vesterbrogade og Tagensvej til Emdrup. Her har man kappet syv minutter af køretiden og samtidig har man kunnet pille tre busser ud af driftsplanen. Et helt nyt forsøg med linje 5A på Nørrebrogade i sommeren 2008 vil også kunne bidrage med nyttige erfaringer.

– Også fra udlandet ved vi, at man kan få hurtige og markante resultater på trængselsproblemerne ved at investere i at give busserne fortrinsret, siger Per Gellert. Han nævner, at man i Oslo besluttede at investere 200 millioner for at hæve hastigheden på den kollektive trafik med 20 procent. Sporvognene har allerede nået målet, og busserne er godt på vej.

– Det har været en kæmpe succes, siger Per Gellert og tilføjer, at kundernes tilfredshed stiger i takt med, at rejsetiden mindskes, og pålideligheden stiger.

– Dertil kommer, at det ikke bare er busserne, der kommer hurtigere frem. Med flere kollektive passagerer og færre biler på vejene, kører trafikken lettere, så alle kommer hurtigere frem.



Mindre trængsel med Citybusser

København får nye, eldrevne mini-busser i den gamle middelalderby

Citybusserne er kun halvt så lange som en almindelig bus. De er lydløse og miljøvenlige, og så kan de sno sig i de små gader i den indre by.

Det er Movia og Københavns Kommune, der senere i år introducerer de nye, eldrevne Citybusser, der kan vinke til at stoppe langs ruten, der går fra Rådhuspladsen via Hovedbanegården, Frederiksholms Kanal, Højbro Plads, Det Kongelige Teater, Nyhavn, Dr. Tværgade, Nørreport og Gammel Torv og tilbage til Rådhuspladsen.

Ikke megen ventetid

Der bliver kun seks minutter mellem afgangene, så der bliver ikke megen ventetid, og de ni busser på linjen vil derfor heller ikke få en egentlig

køreplan. Der vil heller ikke være mange stoppesteder, for på de fleste strækninger skal man bare vinke til chaufføren, hvis man vil med bussen.

Med de nye miljø- og handicapvenlige busser håber Movia og Københavns Kommune på at komme lidt af trafiktrykket og trængslen til livs i den indre by. De ni busser af typen Tecnobus Gulliver får plads til ti siddende og 15 stående passagerer.



Regnskab



Indledning regnskab

2007 er Trafikselskabet Movias første leveår. Selskabet er dannet som følge af Lov om trafikselskaber og er i praksis en fusion af de tre selskaber HUR-trafik, Vestsjællands Trafikselskab (VT) og Storstrøms Trafikselskab (STS).

Delingsaftalerne for de tre selskaber er lagt til grund for Movias åbningsbalance, som har været forelagt Movias bestyrelse den 15. november 2007 og efterfølgende godkendt med revisorpåtegning den 6. marts 2008.

2007 har på det regnskabsmæssige område været præget af praktiske problemer omkring fusionen. IT-systemer har skullet sammenlægges og kontoplaner harmoniseres. På budgetområdet har der været den særlige udfordring, at Movias budget i det væsentlige er blevet udarbejdet i foråret 2006 for at være klar til 1. behandling i de to forberedelsesudvalg på Sjælland i juni 2006. På det tidspunkt var der fortsat mange uafklarede forhold omkring det nye trafikselskab.

I takt med, at de endelige løsninger for selskabets organisation og økonomi er fundet, har det derfor været nødvendigt at foretage tekniske korrektioner i det vedtagne budget, som afspejler den nye viden.

På regnskabstidspunktet er der fortsat en del forhold omkring Movias økonomi, som ikke er endeligt afklaret. For det første valg af beregningsmetodik til fordeling af underskud på kommuner for buslinjer, som krydser en eller flere kommunegrænser. I budgettet og den løbende acontobetaling er anvendt den såkaldte "Sjællandsmo-

del", om hvilken Transportministeriet har udtalt, at den strider mod bestemmelserne i Lov om trafikselskaber. Det forventes, at repræsentantskabet beslutter, at en anden fordelingsmodel skal anvendes i 2007. Regnskabet indeholder derfor ikke denne fordeling på kommuner.

For det andet er der spørgsmålet om afgrænsning af "rutespecifikke udgifter" over for administrative udgifter, og for det tredje spørgsmålet om byrdefordeling for ydelser på selskabets langfristede gæld. Regnskabsaflæggelsen på de to sidstnævnte områder baserer sig på de principper og beslutninger, som er lagt til grund for det vedtagne budget 2007.



Ledelsespåtegning

Movias direktion har behandlet og godkendt årsregnskabet for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2007.

Årsregnskabet er aflagt i henhold til gældende lovgivning og efter de retningslinjer, der er fastlagt af Velfærdsministeriet i Budget- og regnskabssystem for kommuner. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig således, at årsregnskabet giver et retvisende billede af aktiver og passiver, samt den finansielle stilling.

Movias årsregnskab er godkendt på bestyrelsesmødet den 22. maj 2008.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Johannes Sloth'.

Johannes Sloth
Administrerende direktør



Den uafhængige revisors erklæring

Til Bestyrelsen i Movia

Vi har i overensstemmelse med danske revisionsstandarder revideret årsrapporten for Movia for regnskabsåret afsluttet 31. december 2007, hvorfra regnskabssammendragene er foretaget. I vores revisionspåtegning dateret 22. maj 2008 udtrykte vi en konklusion uden forbehold på det regnskab, hvorfra regnskabssammendraget er uddraget.

Det udførte arbejde

Vi har planlagt og udført vores arbejde i overensstemmelse med den danske revisionsstandard om den uafhængige revisors erklæring på revisionsopgaver med særligt formål med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed for, at regnskabssammendraget i al væsentlighed er i overensstemmelse med den årsrapport, som det er uddraget af.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at omstående regnskabssammendrag i al væsentlighed er i overensstemmelse med den årsrapport, som det er uddraget af.

For bedre at forstå virksomhedens finansielle stilling og resultat samt omfanget af den foretagne revision, skal regnskabssammendraget læses i sammenhæng med den årsrapport, som regnskabssammendraget blev uddraget af, herunder den tilhørende revisionspåtegning.

København, den 10. juni 2008

KPMG C. Jespersen

Statsautoriseret Revisionsinteressentskab

Torben Kristensen
statsaut. revisor

Kurt Gimsing
statsaut. revisor



Anvendte regnskabsprincipper

Nedenfor gennemgås de regnskabsprincipper, der er anvendt i årsregnskabet.

Regnskabet aflægges i henhold til gældende lovgivning og efter de retningslinier, der er fastlagt af Velfærdsministeriet i Budget- og regnskabssystem for kommuner.

God bogføringskik

Selskabets bogføring foretages i overensstemmelse med god bogføringskik.

God bogføringskik kan beskrives som den praksis, der til enhver tid anses for god skik og brug blandt kyndige og ansvarsbevidste fagfolk inden for bogføringsområdet.

Det er en forudsætning for god bogføringskik, at reglerne i Budget- og regnskabssystem for kommuner samt øvrige relevante forskrifter er fulgt.

Regnskabsmateriale omfatter de faktiske registreringer, herunder transaktionsspor, beskrivelser af bogføringen, herunder aftaler om elektronisk dataudveksling, beskrivelser af systemer til at opbevare og fremfinde opbevaret regnskabsmateriale, bilag og anden dokumentation og oplysninger i øvrigt, som er nødvendige for kontrolsporet, regnskaber og revision.

Indregning af indtægter, udgifter og omkostninger

Indtægter indregnes i såvel regnskabsopgørelse som resultatopgørelsen i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet.

Salgsindtægterne er medtaget i forhold til det opgjorte antal påstiger og den forventede indtægt pr. påstiger, således som den er opgjort i de takstfællesskaber, Movia deltager i.

Driftsudgifter i regnskabsopgørelsen og omkostninger i resultatopgørelsen indregnes i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet, forudsat at de er kendte for Movia inden udløbet af supplementsperioden. Supple-

mentsperioden kan løbe indtil 28. februar i det nye regnskabsår.

Omkostninger til kontraktkørsel er opgjort i forhold til afholdte omkostninger til operatører samt de forventede reguleringer, der i henhold til kontrakterne vil finde sted.

Anlægsudgifter indregnes i regnskabsopgørelsen i det/de regnskabsår, hvori anlægsudgiften er anskaffet/ endeligt færdigopført og klar til anvendelse. I resultatopgørelsen afskrives der første gang på et aktiv i det regnskabsår, hvori anlægget tages i brug.

Udgiftsbaseret regnskabsopgørelse

Præsentation af Movias årsregnskab tager udgangspunkt i det udgiftsbaserede regnskab.

Årsregnskabets primære funktion er at kunne sammenholde regnskabet med budgettet, der er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

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

Omkostningsbaseret resultatopgørelse

Årsregnskabet indeholder overordnet en præsentation af det samlede regnskab, opgjort efter de omkostningsbaserede principper, fastlagt i Budget- og regnskabssystem for kommuner.

Formålet med resultatopgørelsen er at specificere årets resultat, som indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug.

Opstillingsformen vil følge udgiftsregnskabet.

BALANCEN

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes og optages på transaktionstidspunktet.



Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældens opståen indregnes i resultatopgørelsen under finansielle indtægter og omkostninger.

ANLÆGSAKTIVER

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, når aktivets værdi kan måles pålideligt, og når aktivet har en værdi, der svarer til eller er højere end den beløbsmæssige bagatelgrænse på 100.000 kr.

Udgifter på over 100.000 kr., der medfører en væsentlig forbedring af et aktivs egenskaber eller en væsentlig forlængelse af et aktivs levetid, aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye levetid. Udgifter til mindre reparationer og lign., som ikke har en væsentlig indflydelse på aktivets levetid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som aktiver, der ejes af Movia. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod eller en tilnærmet værdi for denne som diskonteringsfaktor. Der optages grupperede aktiver i balancen i det omfang, grupperingen overstiger minimumsbeløbet for aktivering.

Grunde og bygninger

Grunde og bygninger anskaffet før 1. januar 1999 optages til seneste offentlige vurdering, mens grunde og bygninger anskaffet efter 1. januar 1999 optages til kostpris

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet til anskaffelsen indtil det tids-

punkt, hvor aktivet er klar til brug. Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

• Grunde	Afskrives ikke
• Bygninger	50 år
• Indretning af lejede lokaler	10 år

Anlæg under opførelse

Materielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Igangværende materielle anlægsaktiver måles til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet. Der afskrives ikke på igangværende anlægsaktiver. Når aktivet er færdigmeldt og taget i brug, overføres den samlede værdi til materielle anlægsaktiver, hvorefter afskrivning påbegyndes.

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

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

• Tekniske anlæg og biler	3-7 år
• Anlæg u. opførelse	Afskrives ikke

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag for salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes under fællesudgifter.

Immaterielle aktiver

Væsentlige udviklingsprojekter aktiveres i resultatopgørelsen til anskaffelsespris. Interne udviklingsprojekter optages ikke som aktiver, men udgiftsføres i takt med projektets færdiggørelse.

Patenter til stoppesteder værdiansættes ikke.



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

- Udviklingsprojekter 3-10 år
- Patenter Afskrives ikke

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele, som Movia har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. senest foreliggende årsregnskab, som svarer til Movias ejerandel.

OMSÆTNINGSAKTIVER

Varebeholdninger og forbrugsmaterialer

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til Movias eget brug udgiftsføres i takt med, at udgifterne afholdes. På områder, hvor varebeholdninger udviser væsentlige udsving fra år til år, og hvor værdien er over kr. 1.000.000, medtages varebeholdninger i balancen opgjort til kostpris eller dagspris, hvor denne er lavere. Der vurderes for evt. ukurans.

Grunde og bygninger til videresalg

Grunde og bygninger til videresalg omfatter aktiver, hvor der er truffet beslutning om salg, og aktivet ikke længere anvendes direkte i "produktionen". Der foretages ikke afskrivninger på bygninger til videresalg.

Grunde og bygninger til videresalg optages til den seneste offentlige vurdering, såfremt anlægget er købt før 1.1. 1999. Anlæg købt efter denne dato optages til anskaffelsessum tillagt forbedringer og fradrag for tidligere afskrivninger.

Forefindes ingen offentlig vurdering, optages aktiverne til valuar vurdering. Vurderingen foretages af eksterne valuarer.

Tilgodehavender

Tilgodehavender værdiansættes til nominal værdi. I det omfang Velfærdsministeriets Budget- og regnskabsystem for kommuner stiller krav herom, foretages der nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for, at tilgodehavendet ikke kan betales. Denne vurdering vil ske på basis af en gennemgang af den totale debitor masse. Når tabet er endeligt konstateret, udgiftsføres dette i regnskabet. I regnskabet vil det fremgå, hvor meget der er udgiftsført som konstaterede tab, samt hvor meget der er hensat til tab. I henhold til kasse- og regnskabsregulativet skal disse poster godkendes af bestyrelsen.

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

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år, indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver.

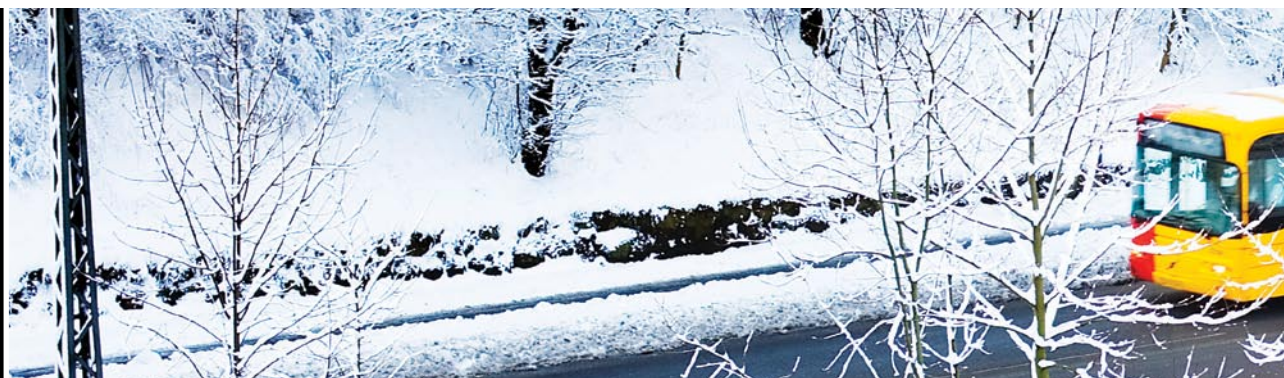
Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

HENSÆTTELSER

Pensionsforpligtelser

Et begrænset antal af Movias medarbejdere er tjenestemandsansatte. Movia har endvidere indgået pensionsaftaler med visse personalegrupper. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er beregnet aktuariemæssigt ud fra forudsætninger fra Velfærdsministeriet. Minimum hvert 5. år foretages en aktuariemæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenestemænd. Velfærdsministeriet har fastlagt en pensionsalder på 62 år og en grundlagsrente på 2%. Bevælgelsen af denne hensættelse føres via balancekontoen.



Andre hensatte forpligtelser

Fratrædelsesbeløb ved udløb af åremålsansættelser optages til nominel værdi i overensstemmelse med de indgåede aftaler.

Omkostninger til miljøforpligtelser og garantiforpligtelser indregnes alene, når Movia som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at indfrielse af forpligtelsen vil medføre et forbrug af Movias økonomiske ressourcer.

LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE

Leasinggæld

Movia anvender i overensstemmelse med Velfærdsministeriets retningslinier finansiel leasing, når betingelserne herfor er opfyldt. Finansielt leasede aktiver indregnes i anlægskartoteket og afskrives. Den kapitaliserede leasingforpligtelse indgår under finansielle forpligtelser.

Kortfristede gældsforpligtelser

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

Skyldige omkostninger tager udgangspunkt i transaktionsprincippet og omfatter leverede varer eller ydelser, hvor faktura først fremkommer til registrering efter regnskabsårets afslutning.

Balanceposten "Mellemregning mellem årene" opgøres netto, og medtages således udelukkende under passiverne.

Feriepengeforpligtelsen vedrørende tjenstemandsansatte, medarbejdere ansat på tjenstemandslignende vilkår og funktionæransatte beregnes af den ferieberettede løn. Bevægelsen af denne hensættelse føres via resultatopgørelsen.



Resultatopgørelse

Figur 10

I mio. kr.	Regnskab 2007	Budget 2007*	Afvigelse
Busruter:			
Indtægter	-1.407,2	-1.405,8	-1,3
Operatørudgifter	2.334,1	2.426,2	-92,1
Rutespecifikke udgifter	95,3	98,7	-3,4
TOTAL BUSRUTER	1.022,2	1.119,1	-96,9
Flextrafik			
Brugerbetaling	-26,6	-27,0	0,4
Operatørudgifter	119,5	128,8	-9,3
Administration	18,7	19,9	-1,3
TOTAL FLEXTRAFIK KØRSEL	111,6	121,7	-10,1
Lokalbaner			
Indtægter	-127,2	-129,1	1,9
Operatørudgifter	282,5	280,3	2,2
Tilskud hl a/s	25,6	27,7	-2,0
Anlæg	58,1	62,2	-4,1
TOTAL LOKALBANER	239,1	241,1	-2,1
Fællesudgifter			
Administration og personale	273,0	290,5	-17,4
Tjenestemandspensioner	1,0	2,5	-1,5
TOTALE FÆLLESUDGIFTER	274	293,0	-19,0
DRIFTSRESULTAT	1.646,9	1.774,9	128,1
Finansielle poster			
Renter	-6,4	10,5	-17,0
TOTALE FINANSIELLE POSTER	-6,4	10,5	-17,0
FINANSIERINGSBEHOV	1.640,4	1.785,4	145,0
Finansiering			
Tilskud fra kommuner og regioner	-1.735,2	-1.697,5	-37,8
Efterregulering	122,7	0,0	122,7
TOTAL FINANSIERING	-1.612,5		
RESULTAT	27,9		

* Budget korrigeret for tekniske ændringer · Note: + = penge ud, - = penge ind

Movias regnskab 2007

Det samlede økonomiske resultat for 2007 er sammenfattet af et resultat for driften, finansielle poster, tilskud fra kommuner og regioner og efterregulering.

Resultatet af driften og finansielle poster giver et samlet finansieringsbehov på i alt 1.640 mio. kr. i 2007, hvilket er 145 mio. kr. lavere end budgetteret. Resultatet er totalt set tilfredsstillende, selvom udviklingen i passagertallet ikke er tilfredsstillende.

Årets resultat på 27,9 mio. kr. er en konsekvens af de uafsluttede retssager og projekter fra 2006, som er regnskabsmæssigt overført til Movia. De uafsluttede retssager og projekter finansieres via træk på kassebeholdningen, jf. bestyrelsesbeslutning.

Det indbetalte tilskud fra kommuner og regioner udgør 1.735 mio. kr. Efterreguleringen er forskellen mellem finansieringsbehovet og det indbetalte indskud og udgør 123 mio. kr., som fordeler sig ujævnt på kommuner/regioner. Efterreguleringen udlignes overfor kommuner og regioner i 2008.



Forklaring - Resultat

Figur 11

I mio. kr.	Regnskab 2007
Højesterets kendelse, Arriva-sagen	5,8
Forlig, Næstved Taxa	0,2
Administration	6,0
Genbevilling af anlægsmidler fra 2006	16,6
Opgradering Frederiksværkbanen	5,3
Anlæg - Lokalbaner	21,9
Kassefinansiering, i alt	27,9



Aktiver

Figur 12

I mio. kr.	1. jan. 2007	31. dec. 2007
Anlægsaktiver:		
Grunde og bygninger	70,9	69,0
Tekniske anlæg og biler	108,2	89,3
Anlæg under opførelse	12,1	31,0
Total anlægsaktiver	191,1	189,3
Langfristede tilgodehavender:	458,7	
Aktier og kapitalandele	1,1	517,5
Deposita vedr. indgående lejemaal	459,8	1,2
Total langfristede tilgodehavender		518,6
Kortfristede tilgodehavender:	158,2	
Andre tilgodehavender	15,6	180,1
Tilgodehavender regioner og kommuner	173,8	-3,4
Total kortfristede tilgodehavender		176,7
Værdipapirer:	0,0	
Statsobligationer	0,0	0,0
Total værdipapirer		0,0
Likvide aktiver:	0,2	
Kontante beholdninger	229,7	0,2
Banker	229,9	232,4
Total likvide aktiver	1.054,7	232,6
Aktiver i alt		1.117,2



Passiver

Figur 13

I mio. kr.	1. jan. 2007	31. dec. 2007
Egenkapital		
Balancekonto	-174,9	-240,3
Skattefinansierede aktiver	191,1	189,3
Total egenkapital	16,3	-51,0
Pensionsforpligtelser		
Pensionsforpligtelser	420,0	432,9
Total pensionsforpligtelser	420,0	432,9
Deposita		
Deposita	1,4	1,4
Total deposita	1,4	1,4
Skyldige feriepenge		
Skyldige feriepenge	17,6	18,5
Total skyldige feriepenge	17,6	18,5
Langfristet gæld		
Kommunekredit	250,0	250,0
Leasinggæld	38,4	36,5
Total langfristet gæld	288,4	286,5
Kortfristet gæld		
Indenlandske kreditorer	311,1	471,5
Mellemregningskonti mellem årene	0,0	-42,6
Total kortfristet gæld	311,1	428,9
Passiver i alt	1.054,7	1.117,2

**Tekst**

Københavns Pressebureau
Trafikselskabet Movia

Grafisk design

www.kiberg-gormsen.dk

Fotos

Erik Bjørn & Kompagni
Jasper Carlberg
Mogens Meyer
Ole Plum
Anders Thulin

Oplag

2000 stk.

ISBN-nr. 87-991802-1-9



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00
www.moviatrafik.dk