

Performance Management i Movia

Paper udarbejdet til Ålborg Trafikdage 2010

Henrik Visborg Thune
Teamleder budget og økonomistyring
Movia

Baggrund og formål:

Med kommunalreformen i 2007 skiftede det økonomiske fokus på busdriften. Fra et fokus på den samlede busdrift og den økonomiske optimering heraf, er der i dag lang højere fokus fra kommuner og regioner på den lokale økonomi i kommunen/regionen. Det giver en særlig udfordring i forhold til Movias rolle som bl.a. er fortsat at sikre det sammenhængende trafiksystem, men i særlig grad giver det en udfordring i forhold til at oversætte de driftsøkonomiske drivere som traditionelt bruges i trafikoptimeringen til den nettoøkonomi som kommuner og regioner i sidste ende fokuserer på og som Movia derfor må styre efter.

Formålet med indlægget er at give trafikplanlæggere, beslutningstagere i kommuner og regioner samt andre interesserede et øget indblik i den komplekse økonomiske struktur for busdriften i Østdanmark.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde:

Kommuners/regioners nettofinansiering af busdrift tager udgangspunkt i en opgørelse af indtægter og udgifter *pr. buslinje*.

På indtægtsområdet er det statistiske materiale meget varierende fra gode passagertællinger på stoppestedsniveau til stort set ingen viden ud over en samlet indtægt. Movias drift er opdelt i tre takstområder, hvor registreringen af indtægterne fungerer forskelligt, og dermed giver forskelligt datagrundlag. I Hovedstadsområdet er Movia deltager i et takstfællesskab med de øvrige trafikselskaber: DSB, DSB S-tog, Metro og DSB First. De samlede indtægter i takstområdet fordeles mellem trafikselskaberne ud fra passagertal og 2 årlige billetundersøgelser. Movias passagertal registreres ved hjælp af 100 tællebusser som cirkulerer på alle busruterne. Der kører i alt ca. 1.300 busser for Movia. Datagrundlaget for passagertal er derfor en mindre andel af de samlede antal rejser. I Takstområde Vest foretages manuelle stikprøve tællinger i begrænset omfang. Dette giver et upræcist grundlag for passagertal på linjeniveau. I Takstområde Syd registreres hovedparten af indtægterne elektronisk på den enkelte linje.

På udgiftssiden skal de komplekse kontraktsammenhænge oversættes til de enkelte buslinjer. Movia har valgt at fordele udgifter for hver enkelt kontrakt på de buslinjer som indgår i kontrakten, hvilket genererer et stort regnearbejde og stiller store krav til datakvaliteten. I kontrakterne indgår dels faste udgifter og dels variable udgifter. Disse udgifter reguleres med indexudviklingen. Ud over de kontraktmæssige udgifter fordeles en række udgifter på buslinjerne. Det drejer sig om provision, indkøb af rejsehjemmel, IT-systemer, stoppesteder, chaufførlokaler, billetkontrol mm. Alle udgifter fordeles på busruter efter relevante fordelingsnøgler.

Efter beregning af nettoudgift pr. buslinje fordeles nettoudgiften for lokale buslinjer der kører i mere end én kommune på de aktuelle kommuner. Fordelingen foregår efter en kompliceret model hvor de variable er antallet af køreplantimer pr. kommune, og den indbyrdes pendling mellem kommunerne. Dette betyder, at pendlingen er en væsentlig faktor for beregningen af kommunens andel af en buslinje og en faktor som kommunen ingen indflydelse har på (i hvert fald ikke på kort sigt).

Kommunens mulighed for direkte at påvirke finansieringsandelen i egen kommune er derfor umiddelbart begrænset til

- Driftsomfanget

På lidt længere sigt og mere indirekte kan kommunen påvirke følgende faktorer:

- Indtægten pr. passager kan påvirkes via rejselængden. Attraktive busser og attraktive busruter kan give længere rejselængder. Kommunen kan bl.a. påvirke dette i den årlige køreplanlægningsproces og ved nye udbud i kommunen.
- Antal passagerer kan påvirkes gennem en række virkemidler bl.a. markedsføring, kvalitet af busstoppesteder, kvalitet af busserne, korrespondancer, linjeføring mm.
- Kontraktprisen kan påvirkes ved nye udbud i form af bl.a. kravene til materiellet og en hensigtsmæssig planlægning

Movia har i økonomisystemet samlet informationer om de væsentligste økonomiske drivere: indtægter, påstigere, køreplantimer, antal busser, indbyggere, indexudvikling, kontraktpriser og pendling. En kompleks model oversætter dette til linjeøkonomi og kommune/regions finansiering. På kommuneniveau er de økonomiske drivere sammenlignet med nettofinansieringen af busdriften for at finde de væsentligste faktorer.

For at kunne sammenligne resultater mellem kommunerne er der beregnet nye nøgletal hvor faktorerne er sat i forhold til andre nøgletal. Sammenhængen mellem nøgletal og nettofinansieringen er analyseret på følgende nøgletal:

- Passagerer pr. indbygger
- Indtægter pr. passager

- Passagerer pr. time
- Passagerer pr. bus
- Timer pr indbygger
- Busser pr. indbygger
- Gennemsnitlige kontraktpriser

Sidstnævnte er ikke sat i forhold til noget, da sammenligning mellem kommuner kan foretages umiddelbart.

Resultater:

Ved hjælp af statistikprogrammet JMP er foretaget en multipel lineær regressionsanalyse for at undersøge hvilke af de analyserede parametre der har størst betydning for kommunernes selvfinansieringsgrad.

De 4 nøgletal der har størst betydning for kommunens selvfinansieringsgrad er

- Indtægt pr. passager
- Passagerer pr. timer
- Timer pr. indbygger
- Kontraktpris

Dette resultat er fundet på basis af følgende nøgletal for Movias budget 2010:

Kommune	Selvfinansieringsgrad	Indtægt pr. passager	Passagerer pr. time	Timer pr. indbygger	Kontraktpris
Dragør	61	7,47	86	1,66	1.053
Frederiksberg	53	5,40	80	1,94	827
København	56	5,87	62	2,72	649
Tårnby	58	6,41	60	2,05	662
Albertslund	50	7,35	48	1,34	707
Ballerup	48	7,43	36	1,47	566
Brøndby	40	6,59	40	1,10	652
Egedal	31	8,59	31	1,01	852
Furesø	29	7,13	29	1,01	717
Gentofte	49	6,70	52	1,48	711
Gladsaxe	46	6,90	47	1,59	709
Glostrup	43	7,06	33	1,77	546
Herlev	45	6,72	41	1,69	613
Hvidovre	48	5,74	66	1,62	789
Høje-Taastrup	45	7,21	42	1,59	672
Ishøj	36	8,36	31	0,61	735
Lyngby-Taarbæk	50	7,49	42	1,72	641
Rudersdal	47	8,15	39	1,83	673
Rødovre	52	6,22	66	2,37	798
Vallensbæk	39	7,10	49	0,62	886
Allerød	31	8,23	28	1,36	747
Fredensborg	37	9,61	33	1,37	865
Frederikssund	35	11,08	21	1,47	676
Gribskov	33	11,58	27	0,93	920
Halsnæs	28	9,20	23	0,48	770
Helsingør	42	8,65	34	1,71	697
Hillerød	43	7,27	36	1,97	611
Hørsholm	53	10,14	36	1,85	690
Faxe	25	12,00	15	0,49	720
Greve	33	8,01	30	0,60	736
Guldborgsund	30	12,31	17	1,08	716
Holbæk	39	6,95	37	0,99	654
Kalundborg	27	7,13	26	1,22	681
Køge	36	8,25	26	1,53	588
Lejre	34	11,82	22	2,22	769
Lolland	22	11,11	14	1,56	719
Næstved	42	14,88	19	1,11	693
Odsherred	24	7,16	21	1,02	639
Ringsted	28	8,06	23	1,37	652
Roskilde	37	7,36	35	1,39	694
Slagelse	43	8,79	33	1,34	684
Solrød	32	9,57	32	0,76	956
Sorø	26	8,81	21	1,02	717
Stevns	26	9,14	24	0,88	856
Vordingborg	33	13,90	17	1,17	715
Region Hovedstaden	63	9,62	50	0,17	757
Region Sjælland	42	13,65	21	0,33	690

Kommunerne har meget forskellige geografiske rammebetingelser. Det er derfor svært at sammenligne på tværs af alle kommuner. For at foretage denne sammenligning på en ny måde som tager højde for geografien, er nøgletallene illustreret på et landkort. Dette giver et helt andet indblik kommunernes forskellighed.

Selvfinansieringsgrad

Dette generelle billede er en højere selvfinansieringsgrad i hovedstadsområdet sammenlignet med det øvrige Sjælland. Der er enkelte afvigelser til det generelle billede. I de større byer på Sjælland: Holbæk, Slagelse, Næstved er selvfinansieringsgraden højere end de øvrige kommuner. I Furesø kommune i hovedstadsområdet er selvfinansieringsgraden lavere end i de øvrige kommuner.

De fire analyserede nøgletal er herefter gennemgået ud fra en tilsvarende geografisk illustration for at finde forklaringer på dette billede af de forskellige selvfinansieringsgrader.

Indtægt pr. passager

Det generelle billede er en lavere indtægt pr. passager i Københavnsområdet, og en højere indtægt pr. passager i landkommunerne.

Den høje indtægt pr. passager kan forklare den høje selvfinansiering i Næstved Kommune.

Passagerer pr. time

Det generelle billede er mange passagerer pr. time i Københavnsområdet og få passagerer pr. time i Sydsjælland.

Slagelse og Holbæk kommuner har et højt passagertal pr. time hvilket kan forklare den højere selvfinansiering i disse kommuner.

Timer pr. indbygger

Illustreret på et kort fås et meget blandet billede med en tendens til flere timer pr. indbygger i hovedstadsområdet.

Kalundborg og Lolland kommuner har et højt antal timer pr. indbygger sammenlignet med den omliggende geografi. Dette kan forklare den lave selvfinansieringsgrad i disse kommuner.

Kontraktpris

Illustreret på et kort fås et meget blandet billede.

Der er en tendens til høje kontraktpriser i Sydsjælland og Københavnsområdet uden for København. Dette kan forklare den lave selvfinansieringsgrad i flere Sydsjællandske kommuner samt i Furesø kommune i hovedstadsområdet.

Konklusion:

De økonomiske faktorer der er bestemmende for selvfinansieringsgraden i kommunernes busdrift kan ikke umiddelbart måles på kommuneniveau. De fleste nøgletal opgøres på buslinjeniveau og oversættes til kommuneniveau via den særlige finansieringsmodel for Østdanmark.

Selvfinansieringsgraden er højest i Københavnsområdet og lavest på Vest- og Sydsjælland. Der er enkelte afvigelser til det generelle billede. I de større byer på Sjælland: Holbæk, Slagelse, Næstved er selvfinansieringsgraden højere end de nærliggende kommuner. I Furesø kommune i hovedstadsområdet er selvfinansieringsgraden lavere end i de øvrige kommuner i hovedstadsområdet.

De væsentligste forklaringsfaktorer på selvfinansieringsgraden er:

- Indtægt pr. passager
- Passagerer pr. timer
- Timer pr. indbygger
- Kontraktpris

Kommunerne har meget forskellige geografiske rammebetingelser. Det er derfor svært at sammenligne på tværs af alle kommuner. Sammenligning via illustration på et landkort giver et mere nuanceret indblik kommunernes forskellighed.