

# Trafikselskabet Movia

*Budget 2009*

*2. behandling*

*11. september 2008*

111922 - 341825

Udarbejdet af  
Trafikselskabet Movia  
Økonomi

Udgivet af  
Trafikselskabet Movia  
Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00  
[www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk)

## Indhold:

<b>1.</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>4</b>
1.1.	Den økonomiske udfordring for Movia er intakt.....	4
1.2.	Movia møder udfordringen .....	4
1.3.	To versioner af budgettet.....	5
1.4.	Forretningsområde Bus .....	6
1.5.	Forretningsområde Flextrafik.....	7
1.6.	Forretningsområde Bane.....	7
1.7.	Fælles udgifter .....	8
<b>2.</b>	<b>Budgetoversigt .....</b>	<b>9</b>
<b>3.</b>	<b>Bus.....</b>	<b>11</b>
3.1.	Overblik og perspektiv .....	12
3.2.	Væsentlige budgetforudsætninger og rammebetingelser.....	12
3.2.1	Selvskabte budgetforudsætninger .....	12
3.2.2	Udefra kommende rammebetingelser .....	13
3.3.	Busdriftens økonomi .....	15
3.4.	Operatørudgifter .....	16
3.5.	Passagertal og -indtægter .....	16
3.5.1	Indtægter .....	17
3.6.	Rutespecifikke udgifter .....	18
<b>4.</b>	<b>Flextrafik.....</b>	<b>22</b>
4.1.	Generelle budgetforudsætninger .....	22
4.2.	Handicapkørsel.....	23
4.3.	Åben og kommunal ordning.....	24
4.4.	Siddende patientbefordring .....	25
4.5.	Flextrafik, Rute .....	25
<b>5.</b>	<b>Bane .....</b>	<b>27</b>
5.1.	Generelle budgetforudsætninger .....	27
5.1.1	Passagerindtægter .....	27
5.1.2	Operatørudgifter, herunder drift af infrastruktur (HL).....	28
5.1.3	Leasingudgifter i forbindelse med toganskaffelser .....	28
5.1.4	Aktier i lokalbanerne .....	29
5.2.	Baneselskabet for Region Hovedstaden .....	29
5.3.	Baneselskabet for Region Sjælland .....	30
<b>6.</b>	<b>Fællesudgifter .....</b>	<b>33</b>
6.1.	Generelle budgetforudsætninger .....	33
6.2.	Administration og personale .....	34
6.3.	Pension.....	35

6.4.	Renter og lån .....	35
<b>7.</b>	<b>Projekt Rejsekort .....</b>	<b>37</b>
<b>8.</b>	<b>Særlige forhold i budget 2009 .....</b>	<b>40</b>
8.1.	Ophævelse af refusion af energifgifter .....	40
8.2.	Cross-border leasing .....	40
8.3.	Rutespecifikke udgifter .....	40
8.4.	Finansiering af lån og renter .....	41
8.5.	Passagertællinger i Hovedstadsområdet.....	41
<b>9.</b>	<b>Finansiering .....</b>	<b>42</b>
9.1.	Kommunal finansiering .....	42
9.2.	Regional finansiering .....	42
9.3.	Betaling af tilskud .....	43
9.4.	Regulering af tilskud .....	44
<b>10.</b>	<b>Balance.....</b>	<b>45</b>
<b>Bilag 1 A Kommunal finansiering pr. kommune Version 1, udgifter fordelt som budget 2008 .....</b>		<b>47</b>
<b>Bilag 2 A conto betaling pr. kommune Version 1, udgifter fordelt som budget 2008.....</b>		<b>48</b>
<b>Bilag 3 Betaling efter forbrug pr. kommune Version 1, udgifter fordelt som budget 2008 .....</b>		<b>49</b>
<b>Bilag 4 Budgetversion 2: fordeling af udgifter som anbefalet i revisorundersøgelse.....</b>		<b>50</b>

## 1. Indledning

Klimaændringer, køproblemer og trafikinvesteringer er kommet højt op på den politiske dagsorden. Der er udbredt enighed om, at der skal arbejdes målrettet på at flytte en større del af den samlede trafik over på cykel, bus, tog og metro. Det afhjælper trængslen og reducerer energiforbruget. Og den enkelte familie vil kunne opnå en besparelse på husholdningsbudgettet. Hvis det skal lykkes, forudsætter det, at der findes et attraktivt alternativ til privatbilen. Det har vi ikke i dag, hvis man afkoder kundernes transportvalg. Igennem de seneste 10 år er det samlede passagertal i den kollektive trafik været stabilt til svagt faldende i et stigende marked. Hele væksten er faldet på bilen og i centralkommunerne også på cyklen.

Metroen og A-busserne har haft passagerfremgang. Det understreger vigtigheden af hyppige afgang, pålidelighed og kort rejsetid. Kunderne ønsker ikke at vente. Hvis udviklingen i passagertilslutningen skal vendes, er det nødvendigt at forbedre den kollektive trafiks kvalitet.

Movia har i sin forretningsplan sat sig et ambitiøst mål om at vende passagerudviklingen: "10 i 10"; vi skal have 10 mio. flere rejsende i 2010, svarende til en passagerfremgang på små 5%. I forretningsplanen er anvist en lang række initiativer, der skal føre til målet. Dette budget er en økonomisk oversættelse af forretningsplanen.

### 1.1. Den økonomiske udfordring for Movia er intakt

Det økonomiske pres på den kollektive bus- og togtrafik initieret af stigende kundetal i 2007, høje lønstigninger og høje prisstigninger på især diesellole i 2008 vil også være en dominerende rammebetingelse i 2009. Hertil kommer, at fritagelsen for energi- og kuldioxidafgift for den kollektive bustrafik nu ophæves, hvilket for Movia skønnes at medføre en årlig omkostningsstigning på 184 mio. kr. for busdriften, hvortil kommer 8,5 mio. kr. for Flextrafik. Der udestår de nødvendige forhandlinger med operatørselskaberne om de konkrete prisreguleringer på de enkelte trafik købskontrakter. Meromkostningen skal i sidste ende betales af kommuner og regioner, som på den anden side kompenseres via bloktilskuddet efter DUT-princippet. Movia og en række kommuner har påvist, at compensationen fordeles skævt i forhold til den øgede byrde, de enkelte kommuner vil opleve, fordi deres andele af den kollektive bustrafik er større end deres andele af befolkningen, som er fordelingsnøgletallet i relation til bloktilskud. Konsekvensen er, at kommuner med et højt serviceniveau - mange bustimer pr. indbygger - underkompenseres. For hovedstadsregionen drejer det sig om et betydeligt mio. beløb. De nøjagtige tal kendes ikke endnu, men vi estimerer, at det drejer sig om 80 mio. kr. på årsbasis.

Endelig skal nævnes, at Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2009 på 3,1 pct., som kun kan inddække en lille del af omkostningsstigningerne.

Den økonomiske rammebetingelse for 2009 er altså, at kommuner og regioner må imødesee højere á conto betalinger til Movia i 2009, end det er tilfældet i 2008.

### 1.2. Movia møder udfordringen

På hvert af de tre forretningsområder vil Movia aktivt møde de økonomiske udfordringer. Fællesnævneren hedder Movias Forretningsplan 2008-2010, som bestyrelsen vedtog i starten af 2008, og som har det bærende synspunkt, at den mest holdbare vej til at møde de økonomiske udfordringer er at øge selvfinansieringen gennem flere passagerindtægter.

Endvidere har Movia introduceret ideen om, at supplere tognettet på Sjælland med et net af ekspresbusser, der på dele af strækningen kan køre på motorvejenes nødspor. Ideen er blevet godt modtaget og håbet er, at

konceptet finder plads i den investeringsplan, Regeringen vil fremlægge i efteråret, så de første konkrete afprøvninger af konceptet kan sættes i værk i slutningen af 2009. Der er ikke afsat midler til forsøget og den senere drift i nærværende budget. En realisering af ideen forudsætter efter administrationens vurdering en underskudsgaranti fra statens side.

Budgettet er - på bussiden - præget af de stærkt stigende priser på brændstof. Prisen på olie er steget med 60 pct. siden medio 2007. For Movia betyder det alene en merudgift til operatørbetalingerne på mere end 100 mio. kr. på årsbasis. De stigende lønninger og renter trækker reguleringsindekset i samme retning. Hertil kommer den øgede olieafgift på 184 mio. kr.

Det samlede billede er broget. På den ene side er der et udtalt og stort behov for at hæve serviceniveauet. På den anden side indebærer prisudviklingen på brændstof og lovgivningen en betydelig udgiftsstigning på op mod 270 mio. kr. alene ved at fastholde det nuværende serviceniveau. Merudgiften kan ikke dækkes alene ved flere passagerer. Det ville forudsætte mere end 35 mio. flere påstigere eller en passagerfremgang på knap 20%. Og det er helt urealistisk. Derfor skal en væsentlig del af stigningen dækkes via en stigning i bidraget fra regionerne og kommunerne. Konsekvensen af lovgivningen er, at bustrafikken sættes under et stort økonomisk pres i de dele af landet, hvor trængselsproblemerne og dermed behovet er størst.

Lokalbanerne, der finansieres af regionerne, er inde i en opbygningsfase. Alle banerne har fået eller får i løbet af kort tid nye tog. Infrastruktur (skinner, stationer, signaler m.v.) opgraderes, så de nye togs potentiale kan udnyttes. Flere afgang og højere rejsehastighed skal omsættes i flere passagerer efter flere års passager tilbagegang. Banerne skal levere 0,9 mio. flere passagerer i 2010 svarende til en fremgang på 12 %. Målet understøttes af en reorganisering af banerne, så der fra 1. januar 2009 er to selskaber; et for hver region.

Flextrafik, der omfatter al bestillingskørsel, er inde i en meget ekspansiv periode. Hovedaktiviteten har været handicapordningen med 15.000 visiterede medlemmer. Andre kommunale kørselsopgaver - bl.a. kørsel af børn til specialundervisning - kommer til. Den største udvikling sker på området "siddende patientbefordring", hvor Movia har overtaget opgaven i det tidligere Vestsjællands Amt og senere i 2008/2009 også skal varetage kørselen i Roskilde og Storstrøms amter. Der er tale om en meget stor aktivitetsudvidelse, som kræver en betydelig indsats i Movia. Den samlede omsætning i Flextrafik vokser fra 130 mio. kr. til 424 mio. kr. i perioden. Det er vurderingen, at der er en betydelig synergieffekt (10-20%) ved at samordne de forskellige kørselstilbud.

Det samlede billede er et budget, der er ambitiøst, men som også udtrykker en betydelig stigning i udgifterne. Store investeringer i banerne, stor aktivitetsudvidelse på forretningsområdet Flextrafik, nye afgifter på bus- og flextrafikområderne og stigninger i driftsudgifterne på alle tre forretningsområder på grund af store stigninger i verdensmarkedsprisen på brændstof. Vi kan ikke opkræve et olietillæg, idet billetpriserne kun må stige med 3,1 pct. svarende til den almindelige pris- og lønudvikling. En fastholdelse af serviceniveauet - som budget 2009 er udtryk for - udløser derfor en stigning i bidragene fra kommuner og regioner.

### **1.3. To versioner af budgettet**

Et flertal i bestyrelsen bestående af de kommunale repræsentanter stemte på mødet den 7. februar 2008 for, at opdelingen mellem rutespecifikke udgifter og fællesudgifter skulle foretages i overensstemmelse med den revisorrapport, som Movia lod udarbejde i november/december 2007. Den fordeling indebærer, at 60,7 mio. kr. skal flyttes fra de rutespecifikke udgifter til fællesudgifterne og således fuldt ud belaste regionerne i stedet for busruterne, hvoraf den kommunale andel er ca. 90 pct.

De regionale repræsentanter i bestyrelsen stemte imod og henholdt sig til vedtægtens § 18, stk. 2, efter hvilken "beslutninger, der medfører forøgede udgifter til fælles administration og drift af selskabet kræver 4/5 flertal". Kommunerne accepterede ikke gyldigheden af bestemmelsen i den aktuelle sag, og bestyrelsen besluttede på det grundlag at indbringe spørgsmålet om vetoets gyldighed for Statsforvaltningen.

Henset til den uafklarede situation besluttede bestyrelsen derfor på mødet d. 26. juni 2008 hvor budgettet blev førstebehandlet, at der udsendes to forskellige udgaver af budgetforslaget med anvendelse af henholdsvis kommunernes fortolkning af udgiftsopdelingen og regionernes fortolkning.

Budgetbogens kapitel 1 – 10 og bilag 1 – 3 er opgjort efter hidtidige budgetprincipper.

I bilag 4 er udvalgte tabeller fra budgettet opgjort i overensstemmelse med revisorrapporten.

#### **1.4. Forretningsområde Bus**

De lokale og regionale buslinjer tegner sig for tre fjerdedele af Movias samlede udgifter og 90 pct. af indtægtsdannelsen, og er derfor det dominerende forretningsområde. Af samme årsag bærer busdriften 90 pct. af forretningsplanens målsætning om 10 mio. flere passagerer i 2010. Halvdelen af målet skal nås i 2009.

Movia har nu eksisteret i mere end et år og budgettet for 2009 er udtryk for, at en større del af aktivitetsbudgettet er baseret på aktive beslutninger hos kommuner og regioner som bestillere af kollektiv trafik hos Movia. Flertallet af kommuner har ønsket et uændret serviceniveau i 2009, mens de resterende enten har nedjusteret eller ønsket udvidelser. Samlet set er der tale om en lille reduktion af vogntimeproduktionen.

Kommunerne og regionerne opgraderer i stigende omfang deres planlægningsindsats på det trafikale område, og det giver grobund for gode og holdbare trafikløsninger i kommunerne.

Udgifterne til busdrift påvirkes som nævnt i høj grad af udviklingen i de sammensatte reguleringsindeks. De kraftige stigninger i olieprisen i 2008 forventes at have bragt olieprisen op på et nyt, varigt højt niveau, således at det nuværende prisniveau vil vare ved i 2009.

Også lønudviklingen i samfundet generelt har stor betydning for prisindekset, og de aktuelle forhold på arbejdsmarkedet giver højere lønstigninger, end der er set i mange år. Det afspejles også i prisen for buskørsel.

Den anden vigtige prisfaktor er priserne ved nye udbudsrunder. På trods af koncentrationstendenser på markedet i de senere år i form af selskabsovertagelser er det lykkedes at opretholde en fornuftig konkurrencesituation. Nye aktører har meldt sig ved de seneste udbudsrunder, og ikke blot hos Movia, og derfor forventes fortsat et relativt stabilt prisniveau ved de kommende udbud.

Et endnu udestående spørgsmål på busområdet er opdelingen af en række udgiftsarter på de såkaldt rutespecifikke omkostningsarter og fælles udgifter. Det foreliggende budget er udarbejdet i to versioner. Kapitel 1 – 10 og bilag 1 – 3 anvender forudsætningsvis samme opdeling som i budget 2007 og 2008. I bilag 4 er udvalgte tabeller fra budgettet opgjort i overensstemmelse med revisorundersøgelse af 4. december 2007.

**Tabel 1 Budgetoversigt Bus**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i 2009</b>					
	<b>B2008</b>	<b>pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Indtægter	-1.432,7	-1.497,1	-1.523,0	-1.550,6	-1.576,8	-1.591,9
Operatørudgifter	2.438,4	2.548,2	2.790,1	2.790,1	2.790,1	2.778,9
Rutespecifikke udgifter	108,4	113,3	119,9	146,6	148,1	144,7
<b>Total bus</b>	<b>1.114,2</b>	<b>1.164,4</b>	<b>1.387,0</b>	<b>1.386,1</b>	<b>1.361,4</b>	<b>1.331,7</b>

### 1.5. Forretningsområde Flextrafik

Flextrafik står alene for en af forretningsplanens to hovedmål: at blive udbredt i hele Movias område i 2010. Dermed er Flextrafik det erklærede vækstområde i de kommende år, og der er på forhånd grobund for ambitionen. Flextrafik udvides i 2009 med patientbefordring i hele Region Sjælland samt kørsel til specialundervisning i dele af Region Hovedstaden. Ud over de nævnte aktiviteter varetager Flextrafik den individuelle handicapbefordring i henhold til Lov om trafikkselskaber samt de åbne og kommunale kørselsordninger, som aftales med de enkelte kommuner. På dette område er det ambitionen at være repræsenteret i hele Movias område i 2010, eller i det mindste at have givet et tilbud herom til alle kommuner.

**Tabel 2 Budgetoversigt Flextrafik**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>R2007</b>	<b>B2008</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Billetindtægter	-26,6	-28,9	-26,7	-26,7	-26,8	-26,9
Operatørudgifter	119,5	130,8	424,0	425,1	431,3	436,6
Administration og personale	18,4	24,5	36,5	33,0	32,3	32,3
<b>Total Flextrafik</b>	<b>111,3</b>	<b>126,4</b>	<b>433,8</b>	<b>431,4</b>	<b>436,8</b>	<b>442,0</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007.

### 1.6. Forretningsområde Bane

Banernes andel af forretningsplanens mål er 0,9 mio. flere passagerer i 2010 end i 2007, og det på trods af en vigende tendens i de senere år. Banerne har i stort omfang nyt materiel, og der planlægges køreplanforbedringer og højere kørehastigheder i de kommende år, så der er således skabt gode betingelser for fremgang.

2009 bliver året, hvor en omfattende omorganisering af lokalbanerne skal bringes til at fungere, og det er et bærende element, at den nye organisering i to regionsafgrænsede selskaber skal forstærke det kundevendte fokus i baneselskaberne. Et andet fokuselement er at udnytte de synergimuligheder, der ligger i fusionen af de nuværende fire selskaber til to selskaber.

**Tabel 3 Budgetoversigt Bane**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i 2009</b>					
	<b>B2008</b>	<b>pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Indtægter	-137,9	-144,1	-143,4	-147,9	-147,9	-147,9
Udgifter til togdrift	364,5	380,9	405,4	412,7	412,7	412,7
<b>Total lokalbane</b>	<b>226,6</b>	<b>236,8</b>	<b>262,0</b>	<b>264,8</b>	<b>264,8</b>	<b>264,8</b>

## **1.7. Fælles udgifter**

I forhold til bevillingsniveauet i 2007 er udgifterne til administration inkl. lønsum i 2009 reduceret med godt 25 mio. kr. De 25 mio. kr. er i budget 2008 anvendt til finansiering af rutespecifikke udgifter for i alt 8 mio. kr., 10 mio. kr. til etablering af en pulje til udviklingsaktiviteter samt en reduktion af rammen på 7 mio. kr.

Inden for denne ramme er det i 2009 vigtigt at afsætte tilstrækkelige midler til aktiviteter, der kan understøtte forretningsplanen, herunder ikke mindst målrettede markedsføringsaktiviteter.



## 2. Budgetoversigt

Generelt for budget 2009 gælder, at finansielle data er i 2009 prisniveau. Det gælder budgetåret 2009 samt overslagsårene 2010 – 2012. Finansielle data, der vedrører budget 2008, er anført i 2008 prisniveau samt opregnet i 2009-prisniveau.

**Tabel 4 A Budgetoversigt Version 1, udgifter fordelt som budget 2008**

(mio. kr.)	B2008 i 2009					
	B2008	pris	BF2009	2010	2011	2012
<b>Bus</b>						
Billetindtægter	-1.432,7	-1.497,1	-1.523,0	-1.550,6	-1.576,8	-1.591,9
Operatørudgifter	2.438,4	2.548,2	2.790,1	2.790,1	2.790,1	2.778,9
Rutespecifikke udgifter	108,4	113,3	119,9	146,6	148,1	144,7
<b>Total bus</b>	<b>1.114,2</b>	<b>1.164,4</b>	<b>1.387,0</b>	<b>1.386,1</b>	<b>1.361,4</b>	<b>1.331,7</b>
<b>Flextrafik</b>						
Billetindtægter	-28,9	-30,2	-26,7	-26,7	-26,8	-26,9
Operatørudgifter	130,8	136,7	424,0	425,1	431,3	436,6
Administration og personale	24,5	25,6	36,5	33,0	32,3	32,3
<b>Total Flextrafik</b>	<b>126,4</b>	<b>132,1</b>	<b>433,8</b>	<b>431,4</b>	<b>436,8</b>	<b>442,0</b>
<b>Lokalbaner</b>						
Billetindtægter	-137,9	-144,1	-143,4	-147,9	-147,9	-147,9
Operatørudgifter	311,4	325,4	368,8	376,1	376,1	376,1
Tilskud HL A/S	28,5	29,8	36,6	36,6	36,6	36,6
Anlæg	24,6	25,7	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total lokalbaner</b>	<b>226,6</b>	<b>236,8</b>	<b>262,0</b>	<b>264,8</b>	<b>264,8</b>	<b>264,8</b>
<b>Fællesudgifter</b>						
Administration og personale	295,4	308,7	305,9	312,8	316,6	314,3
Pensioner	5,9	6,1	4,9	7,4	9,9	12,4
Renter	8,0	8,3	4,6	14,7	18,0	18,0
<b>Total fællesudgifter</b>	<b>309,3</b>	<b>323,2</b>	<b>315,3</b>	<b>334,9</b>	<b>344,5</b>	<b>344,7</b>
<b>DRIFTENS TILSKUDSBEHOV</b>	<b>1.776,5</b>	<b>1.856,4</b>	<b>2.398,1</b>	<b>2.417,2</b>	<b>2.407,4</b>	<b>2.383,1</b>

Tilskudsbehovet til busdriften stiger mere end den almindelige pris- og lønudvikling i 2009. Det skyldes, at prisudviklingen på operatørudgifter ikke kan dækkes ind ved takststigninger og de nuværende forventninger til passagerfremgang. Samtidig forventes de første driftsudgifter vedrørende rejsekortet, uden at der i opstartsåret vil være nævneværdige indtægtseffekter heraf. Dette er fortsat billedet i 2010, mens der i 2011 og 2012 forventes både stigende indtægter og driftsbesparelser som følge af rejsekortet. Tilskudsbehovet til busdriften falder derfor i 2011 og 2012.

Flextrafik udvides i 2009 med patientbefordring i hele Region Sjælland samt kørsel til specialundervisning i Region Hovedstaden. Der er ingen passagerindtægter på disse kørselsordninger. Nettoilskuddet til Flextrafik øges derfor markant. I 2010 – 2012 forventes flere ture i åben og kommunal ordning i takt med, at alle kommuner får mulighed for at tilbyde dette til borgerne.

For lokalbanerne forventes som på busområdet, at operatørudgifterne stiger mere end salgssindtægterne i 2009. Operatørudgifterne forventes ikke at stige mere end almindelig pris- og lønudvikling i 2010 – 2012, men der forventes en passagerfremgang, som vil reducere tilskudsbehovet. Anlægsudgifter er udeladt af budgettet, idet der er en særlig bevillingsproces for disse.

Administration og personale reduceres med knap 3 mio. kr. i forhold til almindelig pris- og lønfremskrivning. Det skyldes en teknisk ompostering af lejeindtægter fra egne anlæg, som i budget 2008 var placeret under salgssindtægter. Der er således ingen reel ændring i de administrative udgifter.

Tjenestemandspensioner stiger i hele perioden som følge af tilgang af pensionister. Der er dog et fald i 2009 i forhold til tidligere budgetter, baseret på et lavere realiseret niveau i 2007.

Renteudgifter stiger i hele perioden som følge af optagelse af lån til rejsekortprojektet.

**Tabel 5 A Finansieringsoversigt Version 1, udgifter fordelt som budget 2008**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Finansiering:</b>						
Driftens tilskudsbehov	1.776,5	1.856,4	2.398,1	2.417,2	2.407,4	2.383,1
Anlægsinvesteringer	109,7	114,6	95,6	107,1	0,0	0,0
Anlægsinvesteringer, tidligere år	0,0	0,0	119,5	0,0	0,0	0,0
Rest rejsekortlån 2006			-24,6			
Aktie og ansvarlige lån	24,9	26,0	0,0	25,0	0,0	0,0
Lånoptagelse	-134,6	-140,7	-190,5	-132,1	0,0	0,0
<b>FINANSIERINGSBEHOV I ALT</b>	<b>1.776,5</b>	<b>1.856,4</b>	<b>2.398,1</b>	<b>2.417,2</b>	<b>2.407,4</b>	<b>2.383,1</b>
Finansiering Kommuner	1.129,0	1.179,9	1.547,3	1.547,1	1.531,1	1.510,4
Finansiering Regioner	647,5	676,6	850,8	870,1	876,3	872,7
<b>FINANSIERING I ALT</b>	<b>1.776,5</b>	<b>1.856,4</b>	<b>2.398,1</b>	<b>2.417,2</b>	<b>2.407,4</b>	<b>2.383,1</b>

### 3. Bus

Trafikselskabet Movia varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel (Lov om trafikselskaber § 5).

Movias dækningsområde er Region Sjælland og Region Hovedstaden med undtagelse af Bornholm. Området er yderligere opdelt i 45 kommuner, som har indflydelse på det lokale trafikale serviceniveau. Movias opgave er at koordinere, planlægge, følge op og udbyde den kollektive trafik under hensyn til kommunernes og regionernes ønsker og behov.

Inden for Movias område er der tre takstområder: Vest, Hovedstadsområdet og Syd. I nedenstående figur 1 er Takstområde Vest markeret med lysgrå farve, Takstområde Hovedstaden med mellemgrå farve og Takstområde Syd med den mørkeste grå farve.

Figur 1 Takstområder og kommuner i Movia



### 3.1. Overblik og perspektiv

Offentlig servicetrafik med bus er Movias alt dominerende produkt. Tre fjerdedele af de samlede bruttoudgifter på 4,1 mia. kr. går til busdriften, og busserne står for 90 pct. af de samlede indtægter. Busdriftens vilkår og rammebetingelser er derfor afgørende for Movia.

**Tabel 6 Budgetoversigt for Bus**

(mio. kr.)	B2008 i					
	B2008	2009 pris	BF2009	2010	2011	2012
Indtægter	-1.432,7	-1.497,1	-1.523,0	-1.550,6	-1.576,8	-1.591,9
Operatørudgifter	2.438,4	2.548,2	2.790,1	2.790,1	2.790,1	2.778,9
Rutespecifikke udgifter	108,4	113,3	119,9	146,6	148,1	144,7
<b>Total bus</b>	<b>1.114,2</b>	<b>1.164,4</b>	<b>1.387,0</b>	<b>1.386,1</b>	<b>1.361,4</b>	<b>1.331,7</b>

### 3.2. Væsentlige budgetforudsætninger og rammebetingelser

Budgetforudsætninger og rammebetingelser kan dels være selvskabte, dels udefrakommende.

#### 3.2.1 Selvskabte budgetforudsætninger

##### Kørselsomfang

Omfanget af buskørsel er bestemt af kommunerne og regionerne, som bestiller buskørsel hos Movia. Det er fortsat en relativ ny opgave for de fleste kommuner og regioner at udarbejde planer for den lokale bustrafik, og i et stort omfang foregår det i et samspil med Movia. De fleste kommuner har endnu ikke foretaget større ændringer i serviceniveauet, som derved for en stor dels vedkommende er historisk bestemt. Hertil kommer, at Movias operatørkontrakter er af 6-8 års varighed og har begrænsninger for, hvor meget der kan ændres i driftsniveauet inden for kontrakten. Dette forhold bidrager også til stabilitet i serviceniveauet i de første år af selskabets levetid.

##### Passagerudviklingen (Forretningsplanen 2008-2010)

Det er af afgørende betydning for busdriftens betingelser at få vendt den negative passagerudvikling, som senest kulminerede i 2007 med en nedgang på 10 mio. påstigere. Med kommunernes og regionernes pres på økonomi er flere selvskabte indtægter den eneste realistiske vej til forbedring af serviceniveauet i den kollektive trafik.

Et af to overordnede mål i Movias forretningsplan for de kommende år er at få 10 millioner flere kunder i busser og tog i 2010 sammenlignet med 2007, heraf 9 mio. flere buspassagerer. Halvdelen af målsætningen skal nås i 2009, og strategien er baseret på, at væksten i første række søges, hvor der i forvejen er flest buskunder, det vil sige i Hovedstadsområdet, men også den øvrige del af Movias område skal bidrage til at opfylde målet.

Målet tager udgangspunkt i Movias mission om at øge mobiliteten i Østdanmark på en miljøvenlig måde og visionen om at få flere til at benytte kollektiv trafik. For at nå målet vil Movia de næste 3 år bl.a. arbejde på:

- Flere loyale kunder
- Involvering af kommuner og regioner

- Ny arbejdsdeling med operatørerne
- Det sammenhængende trafiksystem

Forretningsplanens målsætninger er indarbejdet i Budget 2009 og overslagsårene.

### **Udbud**

Movias 1. udbud (A1) er gennemført med driftsstart pr. 1. april 2008, hvor der er indsat en række nye busser - bl.a. letvægtsbusser i Holbæk og Slagelse. 2. udbud (A2) er afsluttet med driftsstart i oktober 2008. Her overtager en ny operatør, Concordia, flere buslinjer i Hovedstadsområdet - bl.a. linje 300S og 400S. Concordia har tilbudt en høj kvalitet og indsætter nye busser.

1. udbud af citybuskørsel (C1) er gennemført, og driften starter i begyndelsen af 2009. Det drejer sig om en ny bustype, der kører på batterier.

3. og 4. udbud (A3 og A4) gennemføres i løbet af efteråret/vinteren 2008-2009 med driftsstart i sidste halvdel af 2009. Det drejer sig om godt 100 busser i Hovedstadsområdet samt yderligere busser med kørsel i Vest og Syd.

Derudover er der gennemført udbud af havnebusser med driftsstart 1. januar 2008, skolebuskørsel med driftsstart 11. august 2008, Flextrafik, Rute med driftsstart oktober 2008, samt servicebuskørsel med hhv. driftsstart januar 2009 samt successiv opstart.

### **Tilskudsfordeling for lokale buslinjer**

Movias repræsentantskab har den 22. maj 2008 truffet beslutning om, at udgifter til lokale buslinjer, der kører i mere end én kommune, skal fordeles efter en anden model end den, der foreløbigt er anvendt i Budget 2007 og 2008. Modellen kaldes den modificerede TRM-model. (TRM er forkortelse af Transportministeriet). Modellen bygger på de principper, der er beskrevet i Lov om trafikkselskaber, og som omfatter trafikomfanget i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendling. Disse principper skal afspejles i de berørte kommuners betaling af de lokale ruter. Principperne indebærer for hver enkelt buslinje, som kører i mere end én kommune, at den eller de kommuner, som har netto udpendling til de øvrige kommuner, betaler en forholdsmæssig større andel af buslinjens nettoudgifter, end hvad der svarer til trafikomfanget i den eller de aktuelle kommuner.

En beskrivelse af modellen samt eksempel på beregning for en buslinje kan fås ved henvendelse til Movias administration.

### **Udgiftsfordeling mellem kommuner og regioner**

På nuværende tidspunkt er der i lighed med Budget 2008 opnået enighed om opdelingen af de rene operatørudgifter. Kommuner og regioner er endnu ikke enige om opdelingen af fællesudgifter og de øvrige rutespecifikke udgifter. Det foreliggende budget er udarbejdet i to versioner. Kapitel 1 – 10 og bilag 1 – 3 anvender forudsætningsvis samme opdeling som i budget 2007 og 2008. I bilag 4 er udvalgte tabeller fra budgettet opgjort som budgetversion 2 i overensstemmelse med revisorundersøgelse af 4. december 2007.

## **3.2.2 Udefra kommende rammebetingelser**

### **Prisreguleringsindeks**

Udgifter til operatørerne for udført buskørsel reguleres månedsvis i takt med et sammenejet prisindeks bestå-

ende af de 6 basisindeks (5 indeks i område Syd og Vest); dieselolie, maskiner og værktøj, løn, forbrugerpriser, renter og reparation eget køretøj.

På budgetteringstidspunktet foreligger der kendte basisindeks for de første 7 måneder af 2008, dog ikke lønindeks, som kun er kendt til og med marts 2008. Derfor omfatter indeksbudgetteringen reelt 17-21 måneder og er behæftet med nogen usikkerhed.

De væsentligste indeks er dieselolie, løn og renter, hvor realiserede samt budgetterede tal kan ses i nedenstående tabel:

**Tabel 7 Udviklingen i indeks for dieselolie, løn og rente**

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Gns
<b>2007</b>													
Dieselolie	138	146	150	164	162	170	172	171	180	182	203	199	<b>170</b>
Løn	149	149	149	150	150	150	152	152	152	154	154	154	<b>151</b>
Rente	4,5	4,4	4,5	4,6	4,8	4,9	4,8	4,8	4,8	4,9	4,8	4,9	<b>4,7</b>
<b>E2008</b>													
Dieselolie	190	205	226	227	267	271	272	250	250	250	250	250	<b>242</b>
Løn	155	155	155	157	157	157	159	159	159	161	161	161	<b>158</b>
Rente	4,6	4,6	4,7	4,9	5,2	5,5	5,4	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	<b>5,0</b>
<b>BF2009</b>													
Dieselolie	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	<b>250</b>
Løn	163	163	163	164	164	164	166	166	166	168	168	168	<b>165</b>
Rente	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	<b>5,2</b>

I 2008 forventes en stigning på dieselolie og løn i forhold til det vedtagne budget.

I budgettet for 2008 var prisindekset for dieselolie budgetteret til 180. De realiserede indeks de første 4 måneder ligger noget højere end dette niveau. Nordea forventer i "Økonomisk perspektiv, april 2008", at olieprisen fortsat vil være høj, og fortsat vil stige i 2009. Budgettet for dieselolieindeks er baseret på denne forventning.

Lønindeks forventes med de igangværende overenskomstforhandlinger at stige med 4,6 % i 2008 set i forhold til 2007 og med yderligere 4,5 % i 2009, hvilket svarer til en stigning på 5,3 % i forhold til budgettet for 2008.

Renten er i 2008 budgetteret til 5,0 pct. De første 4 måneder ligger renten under dette niveau. For resten af 2008 fastholdes 5,0 pct., mens niveauet sættes til 5,2 pct. i 2009

For 2009 forventes i gennemsnit en stigning på 7,3 pct. i niveauet for operatørudgifter i hovedstadsområdet og på 6,9 pct. i Syd og Vest i forhold til budget 2008. Heri er ikke indregnet konsekvensen af ændringen på energifgiftsområdet.

**Tabel 8 Udvikling i indeks opdelt på område**

	<b>Stign. B09 ift. B08</b>	<b>Vægt Ho- vedstaden</b>	<b>Vægt Syd/Vest</b>
Olieindeks	38,9%	7,0%	6,0%
Maskiner og værktøj	4,0%	8,6%	11,0%
Lønindeks	5,3%	65,4%	62,0%
Forbrugerpriser	4,0%	3,3%	0,0%
Rente	4,0%	7,6%	11,0%
Rep eget køretøj	4,0%	8,1%	10,0%
<b>Vægtet indeks</b>		<b>7,3%</b>	<b>6,9%</b>

#### **Bortfald af refusion for dieselolieafgift m.fl.**

Den hidtidige adgang til refusion for energifgifter og CO2-afgifter på olie og gas til busser i offentlig servicetrafik bortfalder ved en lovændring. Ændringen bevirker en omkostningsstigning for den kollektive bustrafik på ca. 7 pct. Regioner og kommuner kompenseres via bloktilskuddene efter de almindelige DUT-regler. Det vil navnlig for kommunerne i hovedstadsområdet betyde, at de bliver underkompenseret, fordi disse kommuner typisk har en større andel af den kollektive bustrafik end, hvad der svarer til befolkningsandelen.

#### **Takststigningsloft**

Med Lov om trafikselskaber er der indført et takststigningsloft for den kollektive trafik. Loftet beregnes af Trafikstyrelsen og er for 2009 fastsat til 3,1 pct. Loftet er klart mindre end den forventede udgiftsstigning, hvilket indebærer, at en forholdsvis større andel af busdriftsudgifterne i 2009 må bæres af kommuner og regioner.

#### **Rejsekortet forsinkes**

I forhold til den oprindelige tidsplan for projekt rejsekortet er den forventede implementering i Østdanmark forsinket i to år. Den økonomiske konsekvens for Movia heraf er, at de forventede gevinster af rejsekortet indtræffer senere end oprindeligt forventet med en forringet business case til følge. Der henvises i øvrigt til afsnit 7.

### **3.3. Busdriftens økonomi**

Tilskudsbehovet til busdriften stiger mere end den almindelige pris- og lønudvikling i 2009. Det skyldes, at stigningen i operatørudgifter ikke kan dækkes ind ved takststigninger og de nuværende forventninger til passagerfremgang. Samtidig forventes de første driftsudgifter vedrørende rejsekortet, uden at der i opstartsåret vil være nævneværdige indtægtseffekter heraf.

Frem til 2010 forventes 9 mio. flere passagerer i busserne i forhold til 2007. Den forventede passagerfremgang eliminerer næsten de øgede driftsudgifter til rejsekortet. I 2010 er der fortsat relativt beskedne indtægtseffekter af rejsekortets indførelse, mens der i 2011 og 2012 forventes både stigende indtægter og driftsbesparelser som følge af rejsekortet. Tilskudsbehovet til busdriften falder derfor i 2011 og 2012.

Busdriften udføres i 2009 med 1.306 driftsbusser, som betjener 573 buslinjer. Kørselsmængden er på 4,6 mio. køreplanstimer årligt, hvilket er på niveau med 2008.

**Tabel 9 Oversigt over busser og køreplanstimer i 2009**

	Vest	Syd	Hoved- staden	Movia	B2008
<b>Antal buslinjer</b>					
Lokal en kommune	94	141	127	362	357
Lokal flere kommuner	19	10	143	172	176
Regional	15	17	7	39	40
<b>Total buslinjer</b>	<b>128</b>	<b>168</b>	<b>277</b>	<b>573</b>	<b>573</b>
<b>Antal busser</b>					
Lokal en kommune	101	142	196	439	435
Lokal flere kommuner	30	15	651	695	699
Regional	44	32	96	172	178
<b>Total busser</b>	<b>175</b>	<b>188</b>	<b>943</b>	<b>1.306</b>	<b>1.312</b>
<b>Vogntimer (1.000 timer)</b>					
Lokal en kommune	259	308	706	1.272	1.228
Lokal flere kommuner	77	35	2.688	2.799	2.784
Regional	137	81	297	515	545
<b>Total vogntimer</b>	<b>472</b>	<b>423</b>	<b>3.691</b>	<b>4.586</b>	<b>4.557</b>

Note: Opgørelse af antallet af buslinjer er ændret, så 2009 og 2008 opgøres efter samme princip

### 3.4. Operatørudgifter

Operatørudgifter forventes at være på 2.790 mio. kr. i 2009.

**Tabel 10 Operatørudgifter**

<i>(mio.kr.)</i>	B2008 i					
	B2008	2009 pris	BF2009	2010	2011	2012
Operatørudgifter	2.438,4	2.548,2	2.790,1	2.790,1	2.790,1	2.778,9

Operatørudgifterne stiger med 8,8 pct. i forhold til budget 2008, hvilket er væsentligt mere end den almindelige pris- og lønfremskrivning på 4,5 pct. Der er ingen væsentlige ændringer i driftsomfanget. Et nyt udbud har medført lavere priser på enkelte buslinjer. Den overordnede forklaring på udgiftsstigningen er den forventede indeksregulering samt bortfaldet af fritagelse for energiafgifter.

### 3.5. Passagertal og -indtægter

En påstiger er defineret som en person, der stiger på et offentligt transportmiddel. Ved skift mellem transportmidler på samme rejse medregnes personen igen som ny påstiger. En personrejse kan således godt omfatte mere end én påstigning, hvis rejsen indeholder et eller flere skift mellem offentlige transportmidler.

Movia forventer 209 mio. påstigere med bus i 2009. I budgettet for 2009 er indarbejdet de generelle effekter af forretningsplanen samt effekter af lokale ændringer i busbetjeningen. Det forventede antal påstigere pr. takstområde fremgår af nedenstående tabel.



**Tabel 11 Antal budgetterede buspåstigere opdelt på takstområde**

<i>(mio. passagerer)</i>	<b>B2008</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Vest	17,7	13,5	13,8	14,1	14,2
Syd	8,2	7,8	8,0	8,2	8,2
Hovedstaden	180,5	187,5	190,8	193,9	195,8
<b>Movia</b>	<b>206,4</b>	<b>208,7</b>	<b>212,5</b>	<b>216,2</b>	<b>218,3</b>

Note: Antal påstigere i Vest i budget 2008 er baseret på Rejsehjemmelundersøgelsen 2003, mens de følgende år er baseret på Rejsehjemmelundersøgelsen 2007 samt påstigertællinger fra 2007.

I Hovedstadsområdet er de største tiltag for at øge passagertallet i den kollektive trafik indførelsen af Metroen på Østamager i 2008, forbedringer af bus/tog samspil i København efteråret 2008, indsættelse af nye servicebuslinjer i København samt introduktionen af en ny el-dreven buslinje i Københavns City.

I takstområde Vest indfører DSB i januar 2009 halvtimedrift for intercitytog til og fra Sorø station. Det forventes, at Sorø Kommune vil udvide busdriften i Sorø by. I Kalundborg er der besluttet en ny skolestruktur med virkning fra skoleåret 2008/2009, hvorefter flere skoleelever forventes befordret med bus.

Påstigertallene pr. linje i takstområde Vest er i budget 2009 baseret på Rejsehjemmelundersøgelsen 2007 samt månedlige påstigertællinger, der er påbegyndt i efteråret 2007. Påstigertallet har i de hidtidige budgetter været baseret på en rejsehjemmelundersøgelse fra 2003. Skiftet i grundlaget for passagertællingerne medfører ikke i sig selv en indtægtsnedgang, selvom antallet af påstigere reduceres, men fordelingen af indtægterne på buslinjer bliver påvirket.

**Tabel 12 Passagertal i forhold til forretningsplanen**

<i>(mio. passagerer)</i>	<b>R2007</b>	<b>E2008</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>Udv. 2007 - 2010</b>
Vest	13,2	13,2	13,5	13,8	0,6
Syd	7,6	7,6	7,8	8,0	0,4
Hovedstaden	182,7	183,4	187,5	190,8	8,1
<b>Bus, i alt</b>	<b>203,4</b>	<b>204,2</b>	<b>208,7</b>	<b>212,5</b>	<b>9,1</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007, mens E2008 estimat 3 pr. 11. september 2008.

Note: Påstigere i Vest i tabel 9 er alle år baseret på Rejsehjemmelundersøgelsen 2007. Jf. tillige note til tabel 11.

Note: Påstigere i Hovedstaden er i R2007 korrigeret for dobbelt indregning på enkelte buslinjer.

Forretningsplanens mål er 9,1 mio. flere påstigere i 2010 i forhold til 2007. Der forventes en beskeden fremgang i 2008. Hovedparten af stigningen forventes at komme i 2009 og 2010. Der forventes flere påstigere i alle 3 takstområder.

### 3.5.1 Indtægter

I 2009 forventer Movia salgsindtægter for busområdet på 1.523 mio. kr.

**Tabel 13 Salgsindtægter opdelt på takstområde**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i 2009</b>					
	<b>B2008</b>	<b>pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Vest	115,8	121,0	119,1	121,3	123,3	124,5
Syd	96,7	101,1	92,7	94,4	96,0	96,9
Hovedstaden	1.220,2	1.275,1	1.311,1	1.334,9	1.357,5	1.370,5
<b>Movia</b>	<b>1.432,7</b>	<b>1.497,2</b>	<b>1.523,0</b>	<b>1.550,6</b>	<b>1.576,8</b>	<b>1.591,9</b>

Indtægten er estimeret ud fra det forventede årspassagertal og den gennemsnitlige indtægt pr. påstiger. Den gennemsnitlige indtægt pr. påstiger er fremdiskonteret med en forventet takststigning på 3,1%.

Takststigningen på 3,1 pct. svarer til takststigningsloftet, som fastsættes af Trafikstyrelsen.

Indtægterne i takstområde Vest stiger i forhold til Budget 2008 med det forventede provenu af takststigningen. I takstområde Syd stiger indtægterne også med provenuet af takststigningen, men i forhold til Budget 2008 falder indtægterne. Det skyldes, at budgettet for 2009 er baseret på de realiserede indtægter i 2007. De realiserede indtægter i 2007 i takstområde Syd blev lavere end budgetteret, og dermed også lavere end budgetudgangspunktet for 2008. I 2008 forventes således lavere indtægter end budgetteret. I takstområde Hovedstaden er det modsatte tilfældet. De realiserede indtægter er højere end budgetudgangspunktet for 2008. Der forventes således højere indtægter end budgetteret i 2008 og en høj stigning fra budget 2008 til budget 2009.

### 3.6. Rutespecifikke udgifter

I forbindelse med busdriften afholder Movia en række udgifter ud over operatørudgifter, som er specifikke for de enkelte busruter. Disse udgifter benævnes rutespecifikke udgifter.

Rutespecifikke udgifter bør som udgangspunkt og med størst mulig præcision henføres til de berørte busruter, for så vidt det er hensigtsmæssigt og praktisk håndterbart. Der er ikke i Movias bestyrelse opnået enighed om, hvorledes dette skal udmøntes. Budget 2009 er derfor udarbejdet i to forskellige versioner, dels baseret på samme principielle opdeling mellem administration og rutespecifikke udgifter som budget 2007 og budget 2008 og dels som anbefalet i revisorundersøgelse af 4. december 2007. I afsnit 3.6 er anvendt det hidtidige princip, men opdelingen som anbefalet i revisorundersøgelsen er vist i bilag 4.

De rutespecifikke udgifter fordeles på buslinjer efter tre forskellige hovedprincipper:

- Fordeling på busruter i forhold til den beregnede passagerindtægt
- Fordeling på busruter i forhold til køreplanstimer generelt (alle busruter)
- Fordeling på berørte busruter i forhold til køreplanstimer

De rutespecifikke udgifter kan ses i nedenstående tabel.

**Tabel 14 A Rutespecifikke udgifter Version 1, udgifter fordelt som budget 2008**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Provision/Distributionsafgift	45,4	47,5	50,3	45,2	25,8	23,6
Køb af rejsehjemmel	4,9	5,1	8,1	11,0	6,6	3,6
Rejsekort afgifter	0,5	0,5	6,0	30,1	54,2	56,0
Tale- og Dataradio	23,0	24,0	24,8	24,8	24,8	24,8
Stoppesteder	7,9	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
Busudstyr	14,6	15,2	15,0	19,8	21,0	21,0
Chaufførlokaler	14,8	15,5	7,1	7,1	7,1	7,1
ABIT	4,0	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
Markedsføring af lokale ruter	0,5	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Diverse omkostninger	0,7	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Billetkontrol	0,0	0,0	4,5	4,5	4,5	4,5
Udgifter flyttet til administration	-8,0	-8,4	-8,4	-8,4	-8,4	-8,4
<b>Rutespecifikke udgifter i alt</b>	<b>108,4</b>	<b>113,3</b>	<b>119,9</b>	<b>146,6</b>	<b>148,1</b>	<b>144,7</b>

#### **Provision/Distributionsafgift**

Udgifter til provision er Movias udgifter til private kortsalgsteder, der forhandler rejsehjemmel. Provision omfatter tillige udligningsbeløb mellem Movia, DSB og Ørestadsselskabet vedr. differencer mellem parternes andele af omsætning og andele af fællesindtægten.

Vurderingen af provisionsudgifter for budget 2009 bygger på en foreløbig opgørelse af udgifterne i 2007. Som konsekvens af bekendtgørelsen om indtægtsdeling i hovedstadsområdet vil der ske en omfordeling af provisionsbetalingerne mellem DSB og ØSS. Omfordelingen forudsættes at være indtægtsneutral for Movia. Provisionen til DSB og ØSS fremskrives på baggrund af den gennemførte takststigning i januar 2008 og den forventede takststigning i 2009.

Med rejsekortets indførelse ændres udligningen for forskelle i salgssandel mellem DSB, ØSS og Movia via provision. Denne provision afløses af henholdsvis distributionsafgift og –honorar i et landsdækkende udligningssystem, som tager højde for salgskanaler, salgssandel mv. Samtidig vil Movia fortsat skulle betale provision til egne salgsteder (kiosker og kæder). Estimerne for effekterne af rejsekortet er forbundet med usikkerhed, idet kundernes købsmønstre er ganske vanskelige at forudsige.

Provisionsudgift, distributionsafgift og –honorar fordeles på de enkelte busruter i forhold til den beregnede passagerindtægt.

#### **Køb af rejsehjemmel**

Køb af rejsehjemmel er de udgifter, Movia har til køb og produktion af de forskellige typer af rejsehjemmel. I forbindelse med overgang til rejsekortet bortfalder disse udgifter til trykte billetter. Der er i budgettet indarbejdet en gradvis reduktion af udgifterne i takt med udbredelsen af rejsekortet.

Ved opstart af driften af rejsekortet i 2009-2011 vil der være store udgifter til indkøb af rejsekort (chip-kort), der budgetteres som rejsehjemmel. Udgifterne falder til et lavere niveau, når kortene er udbredt på Sjælland. Der forventes derfor en stigning i budgetposten i 2009 og 2010 og et fald i 2011 og 2012.

Udgiften til køb af rejsehjemmel fordeles på de enkelte ruter i forhold til den beregnede passagerindtægt.

### **Transaktionsomkostninger til Rejsekort A/S**

Ved tilslutning til Rejsekortet skal Movia betale en rejse- og omsætningsafgift for brug af rejsekortsystemet. Rejseafgiften beregnes på baggrund af antal rejser foretaget med rejsekort, mens omsætningsafgiften beregnes i forhold til rejsekortomsætningen.

Rejsekortafgiften fordeles på de enkelte busruter i forhold til den beregnede passagerindtægt.

### **Tale- og dataradio**

Tale- og dataradioen (NTDR) er det anvendte busradiosystem i det tidligere hovedstadsområde. I forhold til de analoge busradioer giver tale- og dataradioen mulighed for både tale- og datakommunikation. NTDR anvendes bl.a. af Movia og operatører til aktiv trafikstyring.

I 2008 forventes et tilsvarende system implementeret i de busser, der betjener Næstved Station. I Næstved bruges systemet til at styre annoncering og placering af busserne på stationspladsen. Driftsudgiften til systemet i Næstved er budgetteret til 1,1 mio. kr.

Driftsudgiften til Tale- og dataradio omfatter reparation og vedligeholdelse samt serviceaftaler med leverandøren.

Driftsudgiften til tale- og dataradio fordeles på de berørte busruter i forhold til antal køreplanstimer.

### **Stoppesteder**

Udgiften vedrører vedligeholdelse og udskiftning af stoppestandsstandere. Udgiften til de enkelte stoppesteder afhænger af, hvilken type stander der er tale om. I det tidligere VT-område har kommunerne ansvaret for vedligeholdelse af stoppestederne, mens det på det øvrige Sjælland er Movia. Udgiften til stoppesteder fordeles på de berørte busruter i forhold til antal køreplanstimer i det pågældende område.

### **Busudstyr**

Udgifter til busudstyr vedrører hovedsageligt drift og vedligeholdelse af billetteringsudstyr. Med indførelsen af rejsekortet skal der installeres nyt salgsudstyr i busserne og nyt check-in check-ud udstyr. Driftsudgiften til busudstyr vil derfor stige gradvist i takt med implementeringen af rejsekortet.

Udgifter til busudstyr fordeles på de enkelte busruter i forhold til køreplanstimer.

### **Chaufførlokaler**

Udgifterne til drift og vedligeholdelse af chaufførlokaler afholder Movia som udlejer af faciliteterne til operatørerne. Lejeindtægten fra chaufførlokalerne modregnes i driftsudgiften.

I forhold til budget 2008 er udgiften reduceret med knap 8 mio. kr. Det skyldes dels, at lejeindtægterne i budget 2008 var placeret under salgsindtægter. Lejeindtægterne er i budget 2009 placeret sammen med udgifterne til chaufførlokaler således, at budgetposten udtrykker nettoudgiften. Dels skyldes reduktionen fra 2008 til 2009, at der i 2008 var budgetteret med ekstraudgifter til etablering af 3 nye chaufførlokaler, som dog ikke blev realiseret.

Nettoudgiften til chaufførlokaler fordeles på busruter i forhold til antal køreplanstimer.

### **ABIT**

Driften af IT i A-busserne (ABIT) omfatter bl.a. udgifter til drifts- og serviceaftaler med leverandørerne, samt udgifter til kommunikationslinier. Den hidtidige serviceaftale er genforhandlet i 2007. Der forventes uændret

omkostningsniveau. Særlige forhold vedrørende garanti af udstyr og bod/bonus kan dog fordyre aftalen. Der forventes ingen nye A-buslinier i 2009. Efter planen er hovedparten af A-buslinierne i udbud i 2009. Det er dog ikke afklaret, i hvilket omfang de nuværende kontrakter forlænges. Der er ikke i budget 2009 afsat yderligere midler til flytning af udstyr og reetablering af busser.

Driftsudgiften til IT i A-busser henregnes til de berørte busruter og fordeles i forhold til ruternes køreplanstimer.

#### **Markedsføring af lokale ruter**

Markedsføring af enkelte lokale ruter finansieres som udgangspunkt af de(n) enkelte kommune(r). Der er ikke i budget 2009 afsat midler til dette. Markedsføring af busruter generelt er samlet på den administrative bevilling.

#### **Billetkontrol**

Som et 2-årigt forsøg er fra foråret 2008 besluttet at ansætte 10 ekstra medarbejdere i trafiktjenesten med det formål at forstærke den intensive billetkontrol. Det forventes, at der vil være øgede indtægter fra kontrolafgifter i samme størrelsesorden som lønudgiften til de ekstra medarbejdere. Desuden forventes, at snydeprocenten vil falde, således at billetindtægterne stiger. Kontrolafgifter er budgetteret sammen med indtægterne, og fremgår således ikke specifikt af budgettet.

Udgifterne til den øgede billetkontrol fordeles på alle buslinjer i forhold til billetindtægterne.

#### **Udgifter flyttet til administration**

I Budget 2008 blev vedtaget at flytte en ramme på 8 mio. kr. fra rutespecifikke udgifter til administrationsudgifter. Som følge af den fortsat uafklarede situation omkring skellet mellem rutespecifikke udgifter og administration videreføres rammeflytningen i budget 2009. De 8 mio. kr. er pris- og lønfremskrevet fra 8,0 mio. kr. i 2008 til 8,4 mio. kr. i 2009. I Bilag 4, bilag 1B, er de rutespecifikke udgifter opgjort efter principperne i revisorundersøgelsen. Dette antages at være en endelig besluttet løsning, og derfor nulstilles den midlertidige omplacering på 8,4 mio. kr. fra rutespecifikke udgifter til administration i bilag 4.

#### **Diverse omkostninger**

Diverse omkostninger vedrører hovedsageligt udarbejdelse af vognplaner til operatørerne. Udgiften er derfor i forhold til budget 2008 flyttet til operatørudgifter.

## 4. Flextrafik

Flextrafik er Movias forretningsområde for kørsel, der rekvireres af kunder. Flextrafik omfatter handicapkørsel, kørsel indenfor den kommunale og åbne ordning, siddende patientbefordring samt Flextrafik, Rute

**Tabel 15 Budgetoversigt Flextrafik**

(mio. kr.)	R2007	B2008	BF2009	2010	2011	2012
Billetindtægter	-26,6	-28,9	-26,7	-26,7	-26,8	-26,9
Operatørudgifter	119,5	130,8	424,0	425,1	431,3	436,6
Administration og personale	18,4	24,5	36,5	33,0	32,3	32,3
<b>Total Flextrafik</b>	<b>111,3</b>	<b>126,4</b>	<b>433,8</b>	<b>431,4</b>	<b>436,8</b>	<b>442,0</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007.

Flextrafik udvides i 2009 med patientbefordring i hele Region Sjælland samt kørsel til specialundervisning i dele af Region Hovedstaden. Der er ingen passagerindtægter på disse kørselsordninger. Nettotilskuddet til Flextrafik øges derfor markant. I 2010 – 2012 forventes flere ture i åben og kommunal ordning i takt med, at alle kommuner får mulighed for at tilbyde dette til borgerne.

Under hver ordning, men undtagelse af Flextrafik Rute, er opstillet et nøgletal for det forventede antal af passagerer og vognture for de enkelte ordninger. Vognture svarer til bestilte kørsler hos Flextrafik og kan således være flere personer på samme tur fx en handicappet person med ledsager. Antallet af passagerer er det samlede antal personer, der bliver transporteret af Flextrafik. En person indregnes flere gang, hvis personen rejser flere gange på et år.

### 4.1. Generelle budgetforudsætninger

Takststigningen på 3,1% for indtægter for 2009 er brugt til regulering af indtægterne for ordningerne åben og kommunal. I forbindelse med bestyrelsesbeslutningen om sammenlægning af handicapkørselsordningerne blev der også truffet beslutning om en takstmodel og et takstniveau. I denne beslutning lå også, at prisniveauet skulle tages op til særskilt drøftelse på et senere tidspunkt. Sammenlægningen er planlagt til ultimo 2008 og det findes derfor mest hensigtsmæssigt, at de takster, der indføres i den forbindelse videreføres i budget 2009. Det betyder, at taksterne for handicapkørsel ikke reguleres i budget 2009, som Movias øvrige takster.

I operatørudgifterne for 2009 er indarbejdet effekterne af loven om ophævelse af retten til refusion af energiforbrug og CO<sub>2</sub>-afgift for operatører.

Udgifter til administration og personale er reguleret med den generelle P/L sats på 4,5 %. Operatørudgifterne er reguleret efter et sammenvæjet indeks bestående af 90% lønindeks og 10% olieindeks. Der forventes en stigning i operatørudgifter på 8,7% i forhold til budget 2008.

Udgifter til administration og personale er fordelt på de tre ordninger; handicap, åben og kommunal efter antallet af passager inden for de enkelte ordninger. Fordelingen i regnskab 2007 var ikke opgjort på tidspunktet for budgetudarbejdelsen. Administration og personale udgifter for 2007 er derfor beregnet manuelt på baggrund af de enkelte ordningers opgjorte antal ture. Administration og personale for den siddende patientbefordring og rute henføres direkte til de to ordninger. De særlige opstarts- og implementeringsomkostninger, der er i forbindelse med de nye ordninger i Flextrafik, finansieres direkte af de involverede kommuner og/eller regioner.

Budgettet er udarbejdet efter de på budgetteringstidspunktet kendte aftaler med kommuner og regioner. Når nye opgaver for kommuner og regioner aftales, vil der blive ændringer i de driftsafledte udgifter. Disse ændringer vil alene berøre de regioner og kommuner, der gør brug af Movias tilbud om Flextrafik, og da finansieringsprincippet er, at alle nettoudgifter finansieres krone-til-krone af de deltagende kommuner, er det ikke kritisk for Movias budget.

#### 4.2. Handicapkørsel

Movia skal tilbyde individuel befordring til svært bevægelseshæmmede ifølge Lov om trafikkselskaber. Nettoudgifterne skal finansieres af kommunerne for egne borgere. De tilmeldte kunder har ret til 104 ture pr. år, hvor egenbetalingen ikke væsentligt må overstige, hvad en tilsvarende rejse vil koste i den rutebundne kollektive trafik.

Hidtil er handicapkørslen i Movia foregået med forskellige vilkår for hvert af de tidligere trafikkselskaber og med to afregningsprincipper. Det forventes, at handicapkørselsordningen harmoniseres til én ordning ultimo 2008.

Den harmoniserede ordning for hele Movia er baseret på en takstmodel med afstandsbaseret takst. For kommunerne i hovedstadsområdet betyder modellen en ny afregningsmodel, hvor afregningen vil foregå på baggrund af det faktiske køretids- og vogntypebehov. Den gamle afregningsmodel i hovedstadsområdet var baseret på solidaritetsprincip, hvor afregningen blev beregnet efter antal deltagere i kommunen. De økonomiske påvirkninger af sammenlægningen af handicapkørselsordninger er indarbejdet i budgettet for 2009 og budgetoverslagsårene med en ekstra udgift på 1,4 mio. kr.

**Tabel 16 Budgetoversigt for Handicapkørsel**

(mio. kr.)	R2007	B2008	BF2009	2010	2011	2012
Antal deltagere	15.772	16.562	15.000	15.000	15.000	15.000
Antal passagerer	330.386	360.000	379.483	379.483	379.483	379.483
Antal vognture			303.587	303.587	303.587	303.587
Salgsindtægter	-25,3	-27,8	-25,5	-25,5	-25,5	-25,5
Operatørudgifter	104,9	117,7	122,1	122,1	122,1	122,1
Administration og personale	12,2	19,8	18,4	17,4	16,4	15,6
<b>Nettoudgifter</b>	<b>91,8</b>	<b>109,6</b>	<b>115,0</b>	<b>114,0</b>	<b>113,0</b>	<b>112,2</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007.

Antallet af deltagere og passagerer forventes at falde i budgetåret og budgetoverslagsårene i forhold til budget 2008, som er præget af den overkapacitet, der har været i hovedstadsområdet siden 2005, hvor et afstandsbaseret takstsystem blev indført. Antallet af ture og deltagere er baseret på de realiserede tal for 2007, der er lavere end budget 2008.

Salgsindtægter og operatørudgifter er i budget 2009 nedjusteret i forhold til budget 2008 som følge af nedgangen i antallet af deltagere og passagerer. Der har i budget 2008 været indregnet 2,0 mio. kr. i administrationsudgifter til driften af de to systemer til afregning med kommunerne. Disse er fratrukket i budget 2009 og 2010 med 1,0 mio. kr. i hvert af årene som følge af harmoniseringen af ordningerne. Administrationsudgifterne falder yderligere som følge af handicapkørsels relative fald i andelen af de samlede antal ture indenfor de tre ordninger; handicapkørsel, åben og kommunal i budgetoverslagsårene. Faldet er et udtryk for en forventet synergi

i administrationen af handicapkørslen som følge af stigningen i antallet af ture for de to øvrige ordninger og det indbyrdes samspil i administrationen mellem de tre ordninger.

### 4.3. Åben og kommunal ordning

Den åbne kørselsordning er kørsel, der fungerer som supplement til den kollektive trafik for alle. Kørslen er koordineret med kørslen inden for de andre ordninger for handicapbefordring, patientbefordring og kommunal kørsel. Nettoudgifterne finansieres af de kommuner, hvor transporten starter.

Den kommunale ordning er kørsel, som kommunen skal tilbyde til borgerne efter anden lovgivning såsom social- og sundhedslovgivning og skolelovgivningen m.m. Kommunerne kan vælge at lade Movia udføre denne kørsel. Nettoudgiften finansieres af den kommune, der bestiller kørslen uafhængigt af, hvor kørslen foregår.

Begge ordninger falder ind under kørselsordninger, som Movia kan varetage for kommunerne i henhold til Lov om trafikskaber. Det forventes, at de to ordninger tilbydes kommunerne i hovedstadsområdet fra 2010, således at alle kommunerne i Østdanmark har mulighed for at tilbyde sine borgere disse kørsler.

**Tabel 17 Budgetoversigt for Åben ordning**

(mio. kr.)	R2007	B2008	BF2009	2010	2011	2012
Antal passagerer	24.813	26.502	27.002	28.502	30.502	32.502
Antal vognture			23.850	23.850	23.850	23.850
Salgsindtægter	-1,3	-1,1	-1,2	-1,2	-1,3	-1,4
Operatørudgifter	2,3	2,0	2,3	2,4	2,6	2,8
Administration og personale	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3
<b>Nettoudgifter</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,4</b>	<b>2,5</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007.

Antallet af passagerer under den åbne ordning er i budgetåret og overslagsårene svagt stigende. Salgsindtægterne og operatørudgifterne er i de enkelte år opskrevet i forhold til stigningen. Administrationsudgifterne forventes ikke at stige i budgetoverslagsårene, trods den forventede stigning i kørslen.

**Tabel 18 Budgetoversigt for kommunal ordning**

(mio. kr.)	R2007	B2008	BF2009	2010	2011	2012
Antal passagerer	77.706	79.944	99.944	104.944	134.944	159.944
Antal vognture			72.000	72.000	72.000	72.000
Salgsindtægter	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operatørudgifter	12,3	11,1	17,9	18,9	24,9	30,0
Administration og personale	4,8	3,3	4,9	4,8	5,8	6,6
<b>Nettoudgifter</b>	<b>17,1</b>	<b>14,4</b>	<b>22,8</b>	<b>23,7</b>	<b>30,7</b>	<b>36,6</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007..



Budget 2009 for den kommunale ordning er opjusteret med 20.000 passagerer i forhold til budget 2008. Denne opjustering skyldes en stigning i antallet af passagerer i 2007, hvor det realiserede antal passagerer lå højere end budgettet og budgetgrundlaget for 2008. Operatørudgifter er i budgetåret og budgetoverslagsårene opskrevet i forhold til stigningen i antallet af passagerer. Administrationsudgifterne stiger som følge af ændringerne i antallet af passagerer.

#### 4.4. Siddende patientbefordring

Lov om trafikkselskaber giver Movia mulighed for at udbyde og koordinere den siddende patientbefordring. Region Sjælland og Movia har indgået aftale om varetagelse af den siddende patientbefordring i Region Sjælland. Overtagelsen af driften sker i tre etaper i forhold til, hvornår Region Sjællands kontrakter med andre samarbejdspartnere udløber. Første etape var overtagelsen i det tidligere Vestsjællands Amt, der skete den 1. februar 2008. Anden etape er overtagelsen i det tidligere Storstrøms Amt pr. 1. oktober 2008, mens tredje etape, der er overtagelsen i det tidligere Roskilde Amt, sker pr. 1. februar 2009. Det samlede kørselsomfang skønnes at være på 400.000 passagerer pr. år.

**Tabel 19 Budgetoversigt for Siddende patientbefordring**

(mio. kr.)	E2008	BF2009	2010	2011	2012
Antal passagerer	198.000	400.000	400.000	400.000	400.000
Antal vognture		360.000	360.000	360.000	360.000
Salgsindtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operatørudgifter	52,5	131,7	131,7	131,7	131,7
Administration og personale	4,1	7,8	5,4	5,4	5,4
<b>Nettoudgifter</b>	<b>56,5</b>	<b>139,5</b>	<b>137,1</b>	<b>137,1</b>	<b>137,1</b>

Note: E2008 er estimeret 3 pr. 11. september 2008.

Omkostningerne til administration og personale for 2009 indeholder udgifter på 2,4 mio. kr. til nye licenser til koordineringssystemet. Administrationen af den siddende patientbefordring omfatter 9 personer.

Nettoudgifterne finansieres af Region Sjælland og betales månedsvis bagud fordelt på direkte driftsomkostninger til kørslen og administrationsbidrag.

Region Hovedstaden har ved flere lejligheder givet udtryk for, at Movia også kunne komme i betragtning til kørsel af siddende patient i Region Hovedstaden. Da der ikke er indgået aftale om dette med Region Hovedstaden og regionens kontrakter med den nuværende leverandør løber en periode endnu, er der ikke indregnet patientbefordring for Region Hovedstaden i budgettet. Når et samarbejde bliver aktuelt vil der blive udarbejdet et selvstændigt budget og aftale med regionen i lighed med aftalen, der er indgået med Region Sjælland. Efterfølgende vil dette blive indarbejdet i Movias budgetter.

#### 4.5. Flextrafik, Rute

Flextrafik har indgået aftale med kommunerne i de gamle Frederiksborg og Københavns amter om administration af kørslen af elever og brugere til specialskoler og diverse dag- og døgnskoler, den tidligere KFS-ordning (Koordinerende Funktion for Specialundervisning). Dette er sket i henhold til Lov om trafikkselskaber, hvor der er mulighed for, at Movia kan varetage koordinering, planlægning og indkøb af kørselsopgaver for kommuner og regioner. Flextrafik overtager administrationen for kørslen for kommunerne i det gamle Frederiksborg Amt

pr. 1. oktober 2008, mens administrationen for kommunerne i det gamle Københavns Amt overtages 1. februar 2009. Kørslen omfatter 1.200 børn i det gamle Frederiksborg Amt og 1.800 børn i det gamle Københavns Amt. Kontrakten med kommunerne løber til 2011, men det forventes at Movia og kommunerne forlænger kontrakterne herefter, hvorfor dette er indarbejdet i budgetoverslagsåret 2012.

**Tabel 20 Budgetoversigt for Rute**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>E2008</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Salgsindtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operatørudgifter	14,0	150,0	150,0	150,0	150,0
Administration og personale	1,9	4,1	4,0	3,3	3,3
<b>Nettoudgifter</b>	<b>15,9</b>	<b>154,1</b>	<b>154,0</b>	<b>153,3</b>	<b>153,3</b>

Note: E2008 er estimeret 3 pr. 11. september 2008.

Administrationen af Rute vil kræve 5 nye medarbejdere i Flextrafik. Administrationsudgifterne i budgetåret omfatter udgifter til implementering på 0,8 mio. kr. samt udgifter til den daglige drift på 3,3 mio. kr. Implementeringsomkostninger for 2008 finansieres af KFS, mens implementeringsomkostningerne for 2009 på 0,8 mio. kr. afholdes af Movia og finansieres af kommunerne. Disse implementeringsomkostninger omfatter opbygning af kompetencer og udbud af kørselskontrakter fra det tidligere Frederiksborg Amt med kontraktstart oktober 2008. Kontrakterne i det tidligere Københavns Amt forventes udbudt i efteråret 2009 med kontraktstart februar 2010.

I 2010 er der, udover den daglige drift, indregnet udgifter til ekstern bistand i forbindelse med udbud af kontrakter på 0,7 mio.kr.

Nettoudgifterne finansieres af kommunerne i de to tidligere amter og afregnes månedsvist bagud fordelt på direkte driftsomkostninger til kørslen og administrationsbidrag.

## 5. Bane

### 5.1. Generelle budgetforudsætninger

Lokalbanerne i Movias område er i disse år inde i en omfattende moderniseringsproces, som både omfatter nye tog på stort set alle 9 lokalbanestrækninger, samt en opgradering af infrastrukturen, så togene, med undtagelse af enkelte strækninger, i løbet af 2009 og 2010 kan køre 100 – 120 km/t mod nu sædvanligvis 70 – 75 km/t.

Lokalbanerne skal i forbindelse med målene i Movias Forretningsplan 2008-2010 generere i alt 900.000 flere passagerer ved udgangen af 2010 målt i forhold til udgangen af 2007. Dette er til en vis grad søgt afspejlet i budgettet for 2009 samt overslagsårene, men der mangler en væsentlig politisk beslutning i Region Sjælland, for at målet kan opnås fuldt ud. Denne beslutning omfatter en effektivering af de hidtidige strategiplaner for Østbanen og Vestsjællands Lokalbaner, som ud over de igangværende toganskaffelser og infrastrukturopgraderinger, omfatter forslag om udvidede køreplaner på strækningerne til gavn for miljøet og den tiltagende trængsel i pendlertrafikken.

Movias bestyrelse har den 24.april 2008 besluttet at ændre organiseringen af lokalbaneselskaberne, således at banerne beliggende i Region Sjælland (Lollandsbanen, Østbanen og Vestsjællands Lokalbaner) samles i ét selskab inklusive infrastrukturen, og at de nuværende selskaber i Region Hovedstaden (Lokalbanen som operatør og Hovedstadens Lokalbaner A/S (HL) som infrastrukturforvalter) samles i ét nyt selskab, efter at Østbanen er udskilt og overført til selskabet i Region Sjælland.

Implementeringen af den nye organisation vil foregå i sidste halvdel af 2008, så Movias budget 2009 er derfor opdelt som den nuværende organisation. Når de endelige kontrakter er på plads, vil budgettet blive tilpasset hertil.

**Tabel 21 Budgetoversigt Bane**

(mio. kr.)	B2008 i					
	B2008	2009 pris	BF2009	2010	2011	2012
Indtægter	-137,9	-144,1	-143,4	-147,9	-147,9	-147,9
Udgifter til togdrift	364,5	380,9	405,4	412,7	412,7	412,7
<b>Total lokalbane</b>	<b>226,6</b>	<b>236,8</b>	<b>262,0</b>	<b>264,8</b>	<b>264,8</b>	<b>264,8</b>

For lokalbanerne forventes som på busområdet, at operatørudgifterne stiger mere end salgsindtægterne i 2009. Operatørudgifterne forventes ikke at stige mere end almindelig pris- og lønudvikling i 2010 – 2012, men der forventes en passagerfremgang som vil reducere tilskudsbehovet. Anlægsudgifter er udeladt af budgettet, idet der er en særlig bevillingsproces for disse.

#### 5.1.1 Passagerindtægter

Passagerindtægter er de indtægter, der genereres hos togoperatørerne.

Movia har en bruttokontrakt med togoperatørerne, indeholdende incitamenter, hvor togoperatørerne får større betaling ved flere passagerer og fradrag ved færre passagerer i forhold til det mellem parterne aftalte niveau.

Passagerindtægterne fra banedriften tilfalder derfor Movia på samme måde som ved busdriften.

**Tabel 22 Passagertal i forhold til forretningsplanen**

<i>(mio. passagerer)</i>	<b>R2007</b>	<b>E2008</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>Udv. 2007- 2010</b>
Region Hovedstaden	4,8	4,9	5,4	5,5	0,7
Region Sjælland	3,3	3,3	3,4	3,5	0,2
<b>Lokalbaner, i alt</b>	<b>8,1</b>	<b>8,2</b>	<b>8,8</b>	<b>9,0</b>	<b>0,9</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007, mens E2008 er estimat 3 pr. 11. september 2008.

Lokalbanerne forventes at bidrage med ca. 900.000 af de 10 mio. ekstra påstigere i 2010 i forhold til 2007 som er målet i forretningsplanen.

Årsagen til at der i budget 2007 og 2008 har været anført et højere passagertal er, at i løbet af 2007 og 2008 har Lokalbanen A/S implementeret et nyt automatisk tællesystem. Analyser af de hidtidige manuelle tællinger i Lokalbanens tog har vist at disse passagertal generelt har været for høje, hvorfor Movia har måttet nedjustere passagertallet og den tilhørende indtægtsandel fra indtægtsfællesskabet i Hovedstadsområdet. Fra og med regnskab 2007 anvendes det nye tællesystems tal for så vidt angår Lokalbanen. Passagertal fra Lollandsbanen og Vestsjællands Lokalbaner er uændret i forhold til oprindelige budgettal. Der pågår dog stadig drøftelser om det endelige passagertalsgrundlag for banerne i Hovedstadsområdet, herunder Østbanen, hvorfor der desværre stadig må tages et forbehold for de i budgettet angivne passagertal og dermed forbundne passagerindtægter, der vedrører Hovedstadsområdet.

### **5.1.2 Operatørudgifter, herunder drift af infrastruktur (HL)**

Udgiftsposten angiver Movias udgift til trafikøb hos togoperatørerne, samt Movias betaling for infrastrukturdrift og –vedligehold på de strækninger, hvor HL i 2008 er infrastrukturforvalter.

Kontrakterne indeksreguleres med et sammenvejet indeks, hvor løn udgør ca. 55%, desuden indgår olie, forbrugerpriser, rente og reparation. Den sammenvejede indeksstigning er budgetteret til 8,0 pct. i 2009 i forhold til budgettet for 2008.

Udgiftsposten indeholder også Movias udgifter/indtægter vedrørende bonus/bod i forbindelse med togoperatørernes opfyldelse af kontraktens krav til regularitet, pålidelighed og kvalitet.

Der skal udarbejdes nye trafikøbskontrakter inklusive infrastrukturdrift og –vedligeholdelse med de to nye selskaber for henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjælland. Kontrakterne søges udarbejdet, så de i højere grad end tidligere sætter kunden i fokus og afspejler lokalbanernes bidrag til at matche de i Movias Forretningsplan opstillede strategier og satsningsområder. I forbindelse med indgåelsen af kontrakterne vil der ske en teknisk budgetkorrektur af infrastrukturafgiften.

### **5.1.3 Leasingudgifter i forbindelse med toganskaffelser**

Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at statens anlægstilskud til regionerne kan indgå i finansieringen af toganskaffelser, herunder leasingfinansiering.

I budgettet er disse leasingydelser angivet for hvert enkelt bane – i praksis udbetaler Movia ydelserne sammen med kontraktbetalingen.

#### 5.1.4 Aktier i lokalbanerne

Movias ejerandele i de enkelte selskaber pr. 1. juni 2008 er angivet i nedenstående tabel.

**Tabel 23 Movias andel af aktiekapitalen i lokalbaneselskaberne**

Selskab	Movias ejerandel i %
A/S Lollandsbanen	61,00%
Vestsjællands Lokalbaneler A/S	66,95%
Hovedstadens Lokalbaneler A/S	61,49%
Lokalbanen A/S	100,00%

Øvrige aktionærer er primært kommuner, men der forefindes tillige et antal private aktionærer.

De igangværende ændringer af selskabsstrukturen vil sandsynligvis ændre på størrelsen af Movias ejerandele i selskaberne.

#### 5.2. Baneselskabet for Region Hovedstaden

De fem lokalbanestrækninger i Region Hovedstaden (Frederiksværkbanen – Gribskovbanen – Hornbækbanen – Nærumbanen og Lille Nord) trafikeres af en og samme operatør, nemlig Lokalbanen A/S, og med HL som infrastrukturforvalter på de samme strækninger.

I forbindelse med bestyrelsens beslutning om en ændret organisation, vil der ske en sammenlægning af de to nuværende selskaber.

I 2008 er der færdiggjort en del infrastrukturarbejder, herunder en fuldstændig opgradering af Frederiksværkbanen til en strækningshastighed på 100 km/t mod de nuværende 75 km/t. Sideløbende hermed er der også moderniseret et antal stationer i Nordsjælland med ny perronaptering. Moderniseringen af perroner fortsætter i de næste par år i et tæt samarbejde med de stedlige kommuner for at skabe moderne rammer for omstigning mellem den kollektive og den individuelle trafik.

Region Hovedstaden har i sin trafikbestilling for 2009 bestilt uændret driftsomfang på lokalbanerne i forhold til 2008, dog er der bestilt en udvidet køreplan på Frederiksværkbanen med 3 tog i timen på hverdage. Denne udvidelse skal ses som et forsøg, der kan danne baggrund for at vurdere behovet for køreplansudvidelse/-forbedringer på de øvrige strækninger senere.

**Tabel 24 Budgetoversigt lokalbaner i Region Hovedstaden**

(mio. kr.)	B2008	E2008	BF2009	2010	2011	2012
Passagerer (mio.)	6,1	4,9	5,4	5,5	5,5	5,5
<b>Passagerindtægter</b>	<b>-74,2</b>	<b>-68,7</b>	<b>-75,1</b>	<b>-77,2</b>	<b>-77,2</b>	<b>-77,2</b>
Udgifter til togdrift	137,1	139,5	151,3	151,3	151,3	151,3
Andel af tilskud til HL A/S	20,2	21,4	27,5	27,5	27,5	27,5
Leasing af nye tog	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
Anlæg	8,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Togdrift i alt</b>	<b>192,9</b>	<b>188,1</b>	<b>206,0</b>	<b>206,0</b>	<b>206,0</b>	<b>206,0</b>
Synergier	0,0	0,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
<b>Nettoomkostninger</b>	<b>118,7</b>	<b>119,4</b>	<b>128,9</b>	<b>126,8</b>	<b>126,8</b>	<b>126,8</b>
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>118,7</b>	<b>119,4</b>	<b>128,9</b>	<b>126,8</b>	<b>126,8</b>	<b>126,8</b>

Note: E2008 er estimat 3 pr. 11. september 2008.

Den udvidede køreplan på Frederiksværkbanen betyder kortere rejsetider for de fleste på op til 13 minutter fra Hundested til Hillerød. Movia har beregnet, at en sådan køreplansudvidelse kan generere op til 10 % flere passagerer det første år.

Operatørudgifterne er som udgangspunkt fremskrevet med det forudsatte P/L-indeks, ligesom de øgede operatørudgifter til køreplansudvidelsen på Frederiksværkbanen også er indregnet i budgettet.

Omkostningen til infrastrukturdrift og –vedligehold (HL) er forøget med ca. 7 mio. kroner, som dels indeholder kompensation for manglende lejeindtægter vedrørende rullende materiel og dels øgede omkostninger i forbindelse med skærpede normer for banevedligeholdelse.

I forbindelse med den nye organisation er der i budgettet indregnet forventede 2 mio. kroner i synergier.

### 5.3. Baneselskabet for Region Sjælland

Lokalbanerne i Region Sjælland omfatter Østbanen, Lollandsbanen og Vestsjællands Lokalbaner (Holbæk – Nykøbing Sj. og Slagelse – Tølløse). I forbindelse med beslutningen om en ændret organisering, vil der ske sammenlægning af de nævnte baner i ét selskab, inklusive infrastrukturen.

Der foregår i årene 2008 – 2010 omfattende opgraderingsprojekter på Østbanen og Vestsjællands Lokalbaner således, at strækningshastigheden på de nævnte baner øges fra de nuværende 70-75 km/ t til 100-120 km/t.

I 2007 blev der leveret nye tog til Vestsjællands Lokalbaner og i 2009 får Østbanen nye tog. Lokalbanerne får dermed nogle unikke muligheder for at udnytte togenes komfort og hastigheder til stærkt forbedrede køreplaner med korte rejsetider, hvilket er efterspurgt hos passagererne. Det giver også mulighed for et stærkt alternativ til bil.

**Tabel 25 Budgetoversigt over lokalbaner i Region Sjælland**

(mio. kr.)	B2008	E2008	BF2009	2010	2011	2012
<b>Østbanen</b>						
Passagerer (mio.)	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
<b>Passagerindtægter</b>	<b>-14,1</b>	<b>-15,2</b>	<b>-16,2</b>	<b>-16,9</b>	<b>-16,9</b>	<b>-16,9</b>
Udgifter til togdrift	30,8	38,9	45,8	45,8	45,8	45,8
Andel af tilskud til HL A/S	8,4	7,1	9,1	9,1	9,1	9,1
Leasing af nye tog	2,0	2,0	2,0	9,3	9,3	9,3
Anlæg	4,2	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Togdrift i alt</b>	<b>45,4</b>	<b>78,0</b>	<b>56,9</b>	<b>64,2</b>	<b>64,2</b>	<b>64,2</b>
<b>Nettoomkostninger</b>	<b>31,3</b>	<b>62,8</b>	<b>40,8</b>	<b>47,4</b>	<b>47,4</b>	<b>47,4</b>
<b>Lollandsbanen</b>						
Passagerer (mio.)	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
<b>Passagerindtægter</b>	<b>-23,7</b>	<b>-23,6</b>	<b>-24,4</b>	<b>-25,3</b>	<b>-25,3</b>	<b>-25,3</b>
Udgifter til togdrift	50,7	48,8	53,7	53,7	53,7	53,7
Leasing af nye tog	4,6	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8
Anlæg	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Togdrift i alt</b>	<b>60,3</b>	<b>59,6</b>	<b>59,6</b>	<b>59,6</b>	<b>59,6</b>	<b>59,6</b>
<b>Nettoomkostninger</b>	<b>36,6</b>	<b>36,0</b>	<b>35,1</b>	<b>34,3</b>	<b>34,3</b>	<b>34,3</b>
<b>Vestsjællands lokalbaner</b>						
Passagerer (mio.)	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7
<b>Passagerindtægter</b>	<b>-25,9</b>	<b>-25,9</b>	<b>-27,6</b>	<b>-28,5</b>	<b>-28,5</b>	<b>-28,5</b>
Udgifter til togdrift	62,3	61,4	71,1	71,1	71,1	71,1
Leasing af nye tog	13,4	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8
Anlæg	7,0	81,7	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Togdrift i alt</b>	<b>82,7</b>	<b>161,8</b>	<b>89,9</b>	<b>89,9</b>	<b>89,9</b>	<b>89,9</b>
<b>Nettoomkostninger</b>	<b>56,8</b>	<b>135,9</b>	<b>62,2</b>	<b>61,4</b>	<b>61,4</b>	<b>61,4</b>
Synergi, ej udmøntet	-16,7	-11,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>108,0</b>	<b>223,7</b>	<b>133,1</b>	<b>138,0</b>	<b>138,0</b>	<b>138,0</b>

Note: E2008 er estimat 3 pr. 11. september 2008.

Note: Synergi er i estimat 2008 en rammebesparelse, der ikke er udmøntet fuldt ud.

Region Sjælland har i sin trafikbestilling for 2009 bestilt uændret driftsomfang på lokalbanerne i forhold til 2008. Regionen har dog sideløbende hermed anmodet Movia om at udarbejde et beslutningsgrundlag, der belyser de økonomiske aspekter i forbindelse med de foreslåede køreplansudvidelser, således at disse kan indgå i udarbejdelsen af en trafikplan for Region Sjælland.

På Lollandsbanen er der i 2008 færdiggjort et teknologisk projekt, idet der tilbydes passagererne gratis Internetadgang på banens strækning. Et projekt, der er muliggjort ved et økonomisk samarbejde mellem Lollands-

banen, Region Sjælland og Movia. Det er håbet, at idéen kan udbredes, så pendlerne finder det attraktivt at udnytte rejsetiden som mulig arbejdstid.

Operatørudgifterne er foruden den forudsatte P/L-stigning tillige fremskrevet med følgende væsentlige elementer:

- Merudgifter ved drift af nye tog på Østbanen (brændstof og forsikring) på ca. 5,3 mio. kroner.
- Merudgifter til lønsumsafgift til Staten på ca. 2,5 mio. kroner i forbindelse med indgåelse af trafikkontrakter på Lollandsbanen og Vestsjællands lokalbaner.
- Merudgifter i forbindelse med lokoføreruddannelsen på ca. 2,5 mio. kroner jf. bekendtgørelse fra Trafikstyrelsen herom.
- Merudgifter til øget banevedligehold på Vestsjællands Lokalbaner på ca. 2,3 mio. kroner.

Der er i forbindelse med den nye organisation indregnet forventede synergier på 5 mio. kroner i budgettet.



## 6. Fællesudgifter

Fællesudgifter finansieres af regionerne og omfatter administration og personale, tjenestemandspensioner mv. samt renter. Finansieringsbyrden for renter er dog uafklaret jf. afsnit 8.4. I opgørelsen er fratrukket udgifter, der kan henføres direkte til Flextrafik, da disse finansieres af kommunerne i Flextrafikordningerne og Region Sjælland efter forbrug.

**Tabel 26 Budgetoversigt for fællesudgifter**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i 2009</b>		<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
	<b>B2008</b>	<b>pris</b>				
Administration og personale	295,4	308,7	305,9	312,8	316,6	314,3
Pensioner	5,9	6,1	4,9	7,4	9,9	12,4
Renter	8,0	8,3	4,6	14,7	18,0	18,0
<b>Total fællesudgifter</b>	<b>309,3</b>	<b>323,2</b>	<b>315,3</b>	<b>334,9</b>	<b>344,5</b>	<b>344,7</b>

Administration og personale reduceres med knap 3 mio. kr. i forhold til almindelig pris- og lønfremskrivning. Det skyldes en teknisk ompostering af lejeindtægter fra egne anlæg, som i budget 2008 var placeret under salgsindtægter. Der er således ingen reel ændring i de administrative udgifter.

Tjenestemandspensioner stiger i hele perioden som følge af tilgang af pensionister. Der er dog et fald i 2009 i forhold til tidligere budgetter, baseret på et lavere realiseret niveau i 2007.

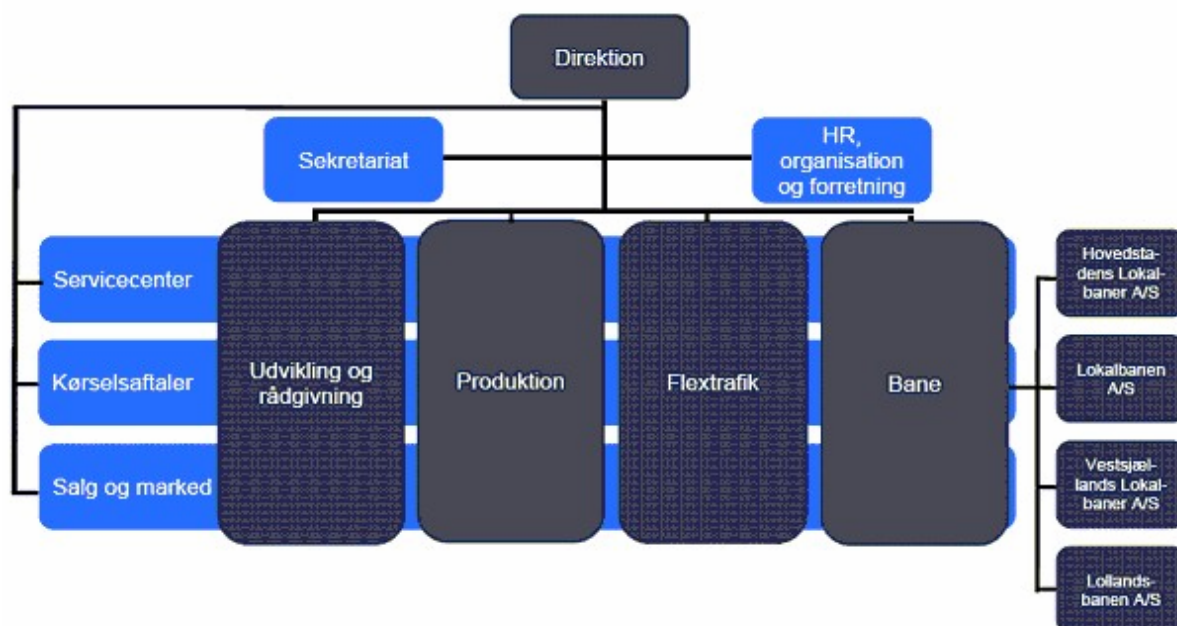
Renteudgifter stiger i hele perioden som følge af optagelse af lån til rejsekortprojektet.

### 6.1. Generelle budgetforudsætninger

#### **Ændringer i 2008**

Den 1. maj 2008 trådte en ny organisationsstruktur i kraft, der bl.a. betød, at de administrative enheder i Sorø og Nykøbing Falster blev flyttet til Valby, og der blev etableret to nye afdelinger Udvikling og Rådgivning samt Produktion. Driftsenhederne i Sorø og Nykøbing Falster blev tillige samlet i Næstved.

Figur 2 Movias organisation pr. 1/5 2008



I forhold til bevillingsniveauet i 2007 er udgifterne til administration inkl. lønsum i 2009 reduceret med godt 25 mio. kr. De 25 mio. kr. er i budget 2008 anvendt til finansiering af rutespecifikke udgifter for i alt 8 mio. kr., 10 mio. kr. til etablering af en pulje til udviklingsaktiviteter samt en reduktion af rammen på 7 mio. kr.

### Generel pris- og lønfremskrivning

Generelle udgifter som ikke reguleres med en særlig sats (dette er beskrevet i de enkelte afsnit), reguleres med en P/L-sats på 4,5 pct. i forhold til budget 2008. 4,5 pct. svarer til KLs budgetvejledning for 2009. På tidspunktet for udarbejdelsen af budgettet var der ikke udsendt en budgetvejledning fra Danske Regioner.

## 6.2. Administration og personale

De administrative fællesudgifter består bl.a. af husleje, rengøring, inventar, markedsføring, information, møder, konsulenter, EDB, kontorudgifter, forsikring, løn m.v.

De administrative fællesudgifter bliver givet som en samlet bevilling ved budgettets vedtagelse. Bevillingen udmøntes konkret på afdelinger og til konkrete aktiviteter efter, at budgettet er vedtaget under iagttagelse af kasse- og regnskabsregulativet.

Tabel 27 Administrations- og personaleudgifter

(mio. kr.)	B2008 i 2009					
	B2008	pris	BF2009	2010	2011	2012
Adm. og personaleudgifter	295,4	308,7	305,9	312,8	316,6	314,3

Administration og personale reduceres med knap 3 mio. kr. i forhold til almindelig pris- og lønfremskrivning. Det skyldes en teknisk ompostering af lejeindtægter fra egne anlæg, som i budget 2008 var placeret under salgsindtægter. Der er således ingen reel ændring i de administrative udgifter i budgetåret. Stigningen i budgetoverslagsårene 2010 og 2011 skyldes opmænding af kundevedtatte funktioner i forbindelse med rejsekortet.

### 6.3. Pension

Tjenestemandspensioner mv. omfatter pensionsbetalinger til tjenestemænd, samt udbetaling af arbejdsskadeerstatninger mv. Tjenestemændene indbefatter ansatte ved lokalbanerne og i Movia, der går eller er gået på pension efter den 1. januar 2007.

Der er ansat ca. 170 tjenestemænd i Movia og tilhørende lokalbaner. I budget 2009 er det forudsat, at der vil være en tilgang på ca. 15 pensionister årligt, svarende til en årlig vækst i udgiften på 2,5 mio. kr. I budget 2009 er der indregnet 0,6 mio. kr. til betaling af erstatninger og løbende ulykkesrente.

Pensionsbidraget for tjenestemænd udlånt til Arriva betales af Arriva til Movia. Denne kompensation er indregnet i tjenestemandspension i budget 2009 og overslagsårene.

**Tabel 28 Tjenestemandspensioner**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i 2009</b>					
	<b>B2008</b>	<b>pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Antal tjenestemænd	20	20	33	48	63	78
Tjenestemandspensioner	5,2	5,4	4,3	6,8	9,3	11,8
Erstatninger	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
<b>Pensioner i alt</b>	<b>5,9</b>	<b>6,1</b>	<b>4,9</b>	<b>7,4</b>	<b>9,9</b>	<b>12,4</b>

Budgettet for 2009 er beregnet med udgangspunkt i de realiserede udgifter i 2007. De realiserede udgifter i 2007 var lavere end budgetteret. Dermed forventes også lavere udgifter end budgetteret i 2008. En forventet nettotilgang af pensionister, også fra 2008 til 2009, gør, at der er stigende udgifter i budgetperioden.

### 6.4. Renter og lån

Renter består af renteindtægter på kassebeholdningen og renteudgifter på to eksisterende lån samt nye lån til finansiering af investeringer i rejsekortet.

**Tabel 29 Renteindtægter og -udgifter**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i 2009</b>					
	<b>B2008</b>	<b>pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Renteindtægter	-8,1	-8,5	-8,4	-6,3	-6,3	-6,3
Renteudgifter, driftslån	4,1	4,3	4,0	4,0	4,0	4,0
Renteudgifter, rejsekortlån	12,0	12,6	8,9	17,0	20,3	20,3
<b>Renter total</b>	<b>8,0</b>	<b>8,3</b>	<b>4,6</b>	<b>14,7</b>	<b>18,0</b>	<b>18,0</b>

### **Kassebeholdning**

Kassebeholdningen er ultimo 2009 og i BO-årene budgetteret til 152 mio. kr. og den løbende rente til 4,5 pct. hvilket giver en årlig renteindtægt i BO-årene på 6,8 mio. kr. I 2009 forventes en højere renteindtægt – 8,4 mio. kr. - pga. en højere likvidbeholdning primo året. Der budgetteres ikke med ændringer i kassebeholdningen bortset fra mellemfinansiering af investeringer i rejsekortprojektet. Alle driftsposter finansieres af kommuner/regioner i budgetåret og investeringer i rejsekortet lånefinansieres. Der foreligger ikke viden, der kan give grundlag for at budgettere ændringer i balanceposterne, og som kan påvirke likviditeten væsentligt.

### **Driftslån**

Movia har ved etableringen pr. 1. januar 2007 overtaget et lån til finansiering af driftsformål i HUR i 2005 på 120 mio. kr. Lånet er afdragsfrit i 5 år. Vilkår for tilbagebetaling er ikke afklaret. Der optræder derfor ikke i budget 2009 og budgetoverslagsårene afdrag på dette driftslån. Finansieringen af dette lån er under afklaring mellem parterne, der finansierer Movia. Renter af lånet indgår i budgetforslaget under regionernes finansieringsandel.

### **Rejsekort lån**

Anlægsprojektet rejsekort finansieres ved lånoptagelse. Alle tre tidligere trafikselskaber HUR, STS og VT, har fået bevilget en særlig låneadgang af Indenrigs- og Sundhedsministeriet til finansiering af projektet. HURs låneadgang er på 360 mio. kr., STS's på 23 mio. kr. og VTs på 33 mio. kr. Låneadgangen er overført fra de tre trafikselskaber til Movia, som således har en låneadgang på 416 mio. kr. i oprindeligt prisniveau. Der er ikke på nuværende tidspunkt beregnet en P/L-regulering af denne ramme.

HUR har i 2006 optaget et lån på 130 mio. kr. Der er ikke optaget lån i STS og VT. Movia forventer på budgetteringstidspunktet ikke at optage yderligere lån i 2008.

Der knytter sig stor usikkerhed til forventninger for 2009-2012, som følge af situationen omkring rejsekortprojektet. Det er forudsat, at der optages nyt lån medio 2009 på i alt 233 mio. kr. På det grundlag forventes de samlede renteudgifter til rejsekortlån at andrage 8,9 mio. kr. i 2009.

## 7. Projekt Rejsekort

Rejsekortprojektet er forsinket med 1-2 år i forhold til forventningerne i budget 2008. Det betyder, at de forventede positive effekter af at indføre et elektronisk rejsekort (flere rejser, øget omsætning, optimering af driften) vil blive realiseret senere, samtidig med at en del af investeringerne også udskydes. Det har gennem hele forløbet omkring rejsekortet været forudsat, at afholdelse af udgifterne starter gradvist og indledes nogle år, inden de positive driftseffekter i form af stigende passagerindtægter og driftsoptimering kan realiseres. Der forventes derfor i budgetperioden løbende et driftsunderskud på 28-72 mio. kr. p.a. på projektet.

Rejsekortprojektet skulle have været fuldt implementeret i det sjællandske område i løbet af 2008. Leverandøren meddelte i starten af året, at dette ikke lod sig realisere. Siden er der indgået en Tillægsaftale IV mellem Rejsekort a/s og leverandøren, som udskyder den fulde ibrugtagning på Sjælland til 2010. Budgettet afspejler aftalens tidsterminer for ibrugtagning og betaling.

**Tabel 30 Driftseffekter af Rejsekort**

(mio. kr.)	E2008	BF2009	2010	2011	2012
<b>Busdrift</b>					
Øgede passagerindtægter	0,0	0,0	0,0	26,2	41,3
Driftsoptimering (sparet entreprenørudgift)	0,0	0,0	0,0	0,0	11,2
<b>Busdrift i alt</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>26,2</b>	<b>52,6</b>
<b>Rutespecifikke udgifter</b>					
Sparet eksisterende provision	0,0	4,3	21,4	38,4	39,7
Ny provision (kiosker mv.)	0,0	-2,6	-13,5	-10,3	-9,3
Distributionsafgift netto	0,0	-1,3	-6,7	-12,0	-12,4
Rejse- og omsætningsafgifter	0,0	-6,0	-30,1	-54,2	-56,0
Drift af rejsekortudstyr	0,0	-6,0	-10,8	-12,0	-12,0
Sparet rejsehjemmel	0,0	0,0	0,5	1,0	2,5
Køb af kort	0,0	-3,0	-6,0	-2,9	-1,2
<b>Rutespecifikke udgifter i alt</b>	<b>0,0</b>	<b>-14,6</b>	<b>-45,2</b>	<b>-51,9</b>	<b>-48,7</b>
<b>Administration</b>					
Sparet drift af salg	0,0	0,0	0,0	1,2	2,3
<b>Personale</b>					
Opmanding af kundevedtatte funktioner	0,0	0,0	-6,0	-12,0	-12,0
<b>Renter</b>					
Renter på lån 130 mio. kr.	-4,2	-4,2	-4,2	-4,2	-4,2
Renter på nye lån	0,0	-4,5	-12,3	-15,6	-15,6
<b>Renter i alt</b>	<b>-4,2</b>	<b>-8,7</b>	<b>-16,5</b>	<b>-19,8</b>	<b>-19,8</b>
<b>DRIFTSEFFEKTER I ALT</b>	<b>-4,2</b>	<b>-23,3</b>	<b>-67,6</b>	<b>-56,3</b>	<b>-25,6</b>

Note: minus er en udgift, plus er en indtægt/besparelse. Eksempelvis betyder plus 11 mio. kr. i operatørudgifter en besparelse i operatørudgifterne (optimering)

Note: E2008 er estimeret 3 pr. 11. september 2008.

Når alle effekter af rejsekortet er fuldt implementeret om forventeligt 5-7 år er der en budgetteret positiv driftseffekt på 29 mio. kr. årligt.

Driftseffekterne finansieres år for år af kommuner og regioner. Fordelingen af finansieringen er uafklaret, se også afsnit 8.3.

**Tabel 31 Rejsekort investeringer**

(mio. kr.)	R2007	E2008	BF2009	2010	2011	2012
Aktier	-37,1	0,0	0,0	-45,6	0,0	0,0
Ansvarlig lånekapital	-17,5	0,0	0,0	20,6	0,0	0,0
Anlægsinvestering	-12,0	-53,0	-95,6	-107,1	0,0	0,0
<b>Investeringer i alt</b>	<b>-66,5</b>	<b>-53,0</b>	<b>-95,6</b>	<b>-132,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007, mens E2008 er estimat 3 pr. 11. september 2008.

Anlægsinvesteringer samt aktie- og lånekapital, der investeres i Rejsekort A/S, finansieres ved lånoptagelse. Der er optaget et lån på 130 mio. kr. i 2006. Af disse er 105,4 mio. kr. anvendt i 2006 og tidligere. Der er således en uudnyttet rest af lånet på 24,6 mio. kr. I 2007 og 2008 mellemfinansieres investeringer via kassebeholdningen. Der er afholdt 66,5 mio. kr. i 2007 og der forventes investeringer på 53 mio. kr. i 2008. Sammen med investeringen i 2009 budgetteres derfor med lånoptagelse i 2009 på 190,5 mio. kr.

**Tabel 32 Rejsekort lån**

(mio. kr.)	R2007	E2008	BF2009	2010	2011	2012
Lån 2006	130,0	130,0	130,0	130,0	130,0	130,0
Årets lånebehov			95,6	132,1	0,0	0,0
Rest lån optaget 2006			-24,6			
Investeringer 2007-2008			119,5			
Nye lån total			190,5	322,6	322,6	322,6
<b>Lån total</b>	<b>130,0</b>	<b>130,0</b>	<b>320,5</b>	<b>452,6</b>	<b>452,6</b>	<b>452,6</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007, mens E2008 estimat 3 pr. 11. september 2008.

I 2010 budgetteres med yderligere kapitaltilskud til Rejsekort A/S. Indskud sker dels ved at konvertere ansvarlig lånekapital til aktiekapital, og dels ved indskud af ny kapital. Konverteringen til aktiekapital sker for at sikre egenkapital i Rejsekort A/S.

Det samlede maksimale lånebehov med de nuværende budgetforudsætninger vil udgøre 453 mio. kr. i 2010. Movia har en låneadgang på 416 mio. kr. som blev givet til de tre daværende trafikskaber i 2005. Det forventes, at der kan opnås en udvidelse af låneadgangen til at dække det øgede lånebehov.

Rejsekortbudgettet for 2009 og overslagsår er baseret på data med en vis usikkerhed. Der udestår en række beslutninger på det forretningsmæssige område, som kan få betydelig indflydelse på projektets økonomi i Movia. Der ud over er der en række usikkerheder i det foreliggende budget.

Der er i Rejsekort A/S' budget forudsat, at de øvrige danske trafikskaber tilslutter sig rejsekortprojektet på et eller andet tidspunkt; her er særligt Midttrafik og Sydtrafik tilslutning central, fordi den har været forudsat at ske på et tidspunkt, hvor Rejsekort A/S egenkapital og likviditet var kritisk og dermed afhængig af det kapitalindskud, som er forbundet med tilslutningen. Med den usikkerhed, som tegner sig i projektet, vil de øvrige trafikskaber se mere forbeholdent på en tilslutning, evt. udskyde tilslutningen indtil systemet har bevist sin driftsstabilitet. Dette kan betyde krav om øget kapitaltilskud til Rejsekort A/S, og at de positive driftseffekter reduceres i forhold til det budgetterede.

Det er forudsat, at Rejsekort A/S modtager en betaling på 80 kr. pr. udstedt rejsekort. Oprindeligt blev det implicit forudsat, at kunderne betalte dette beløb, men det vurderes nu at være urealistisk. Der vil blive iværksat sonderinger for at afdække andre finansieringsmuligheder, men der er en realistisk risiko for, at trafikskaba-

berne vil skulle finansiere en del af udgiften. Der udestår endvidere en afgørelse vedr. udformningen af selve rejsekortet. Denne afgørelse kan munde ud i forhøjede omkostninger, som skal finansieres af trafikskaberne. Modsat kan et arbejde for afdækning og evt. aktivering af supplerende forretningsmæssige anvendelser af rejsekortet på sigt resultere i en forbedret økonomi i projektet.

## **8. Særlige forhold i budget 2009**

### **8.1. Ophævelse af refusion af energiafgifter**

Den 12. juni 2008 er vedtaget en lov, der ophæver busoperatørernes ret til refusion af energiafgift og CO<sub>2</sub>-afgift samt moms heraf på dieselolie og LPG-gas anvendt i offentlig servicetrafik med bus. Loven træder i kraft 1. september 2008. Effekten vil blive en stigning i operatørudgifterne på 7-8 pct. for både bustrafik og Flextrafik.

Den ekstra udgift kompenseres kommuner og regioner via bloktilskuddet. Bloktilskuddet er fordelt efter folketal, hvilket ikke giver den samme fordeling som udgiftsstigningen fordelt på kommuner og regioner.

Den forventede stigning i operatørudgifterne er indarbejdet i budget 2009, med den skønnede effekt pr. kontrakt. Der udestår dog den nødvendige genforhandling af trafik købskontrakter med operatørerne.

### **8.2. Cross-border leasing**

Det forventes, at der vil blive fremsat lovforslag, der vil fjerne det økonomiske incitament for operatørerne til at finansiere driftsmateriel og vedligeholdelse heraf ved udenlandsk leasing, den såkaldte cross border leasing, hvor operatørerne ved leasing i eksempelvis Tyskland har adgang til at få refunderet den tyske moms. Den forventede regelændring indebærer, at moms af leasingydelse vil skulle beregnes og erlægges i modtagerlandet (Danmark) og ikke som nu i afsenderlandet (Tyskland).

Loven vedr. leasingmoms træder efter planen i kraft senest i oktober 2010.

Der er usikkerhed knyttet til, om der bliver overgangsordninger, den præcise effekt for selskaberne, om omfanget af den medfølgende statslige kompensation til regioner og kommuner og ikke mindst fordelingen af denne på de enkelte regioner og kommuner.

### **8.3. Rutespecifikke udgifter**

Det er uafklaret, hvorledes der sondres mellem administrative udgifter og busdriftsudgifter. Ændringer i forhold til de principper, der er anvendt i budgetteringen vil få store konsekvenser for regioner og kommuner, idet administrative udgifter finansieres af regionerne, mens busdriftsudgifter finansieres 90 pct. af kommunerne.

Movias bestyrelse har på møde d. 7. februar 2008 besluttet at ændre principperne i forhold de anvendte principper i budget 2007 og budget 2008. De regionale repræsentanter i bestyrelsen nedlagde veto mod beslutningen, men de kommunale repræsentanter anerkendte ikke, at veto-reglen gælder for denne beslutning. Spørgsmålet om veto-rettens gyldighed er indbragt for statsforvaltningen.

De regionale repræsentanter i bestyrelsen stemte imod og henholdt sig til vedtægtens § 18, stk. 2, efter hvilken "beslutninger, der medfører forøgede udgifter til fælles administration og drift af selskabet kræver 4/5 flertal". Kommunerne accepterede ikke gyldigheden af bestemmelsen i den aktuelle sag, og bestyrelsen besluttede på det grundlag at indbringe spørgsmålet om vetoets gyldighed for Statsforvaltningen.

Henset til den uafklarede situation besluttede bestyrelsen derfor på mødet d. 26. juni 2008 hvor budgettet blev førstebehandlet, at der udarbejdes to forskellige udgaver af budgetforslaget med anvendelse af henholdsvis kommunernes fortolkning af udgiftsopdelingen og regionernes fortolkning.



Budgetbogens kapitel 1 – 10 og bilag 1 – 3 er opgjort efter hidtidige budgetprincipper.

I bilag 4 er udvalgte tabeller fra budgettet opgjort i overensstemmelse med revisorrapporten.

#### **8.4. Finansiering af lån og renter**

Movias to lån er optaget som stående lån. Lånene forfalder i 2010 og 2011. Der er således ikke betalt eller budgetteret afdrag på lånene frem til 2009. Renteudgifterne er foreløbigt forudsat finansieret af regionerne. Det er ikke afklaret hvorledes finansieringen af lånene skal fordeles på kommuner og regioner. Der er nedsat en embedsmandsgruppe med repræsentanter fra kommuner, regioner og Movia til at komme med et forslag til finansieringen. Spørgsmålet forventes taget op i bestyrelsen i løbet af 2008.

#### **8.5. Passagertællinger i Hovedstadsområdet**

Movia har konstateret, at passagertællingerne i de særlige tællebusser, der ligger til grund for opgørelsen af passagertallet for hovedstadsområdet, har været behæftet med en systematisk tællefejl. Dette har betydet, at passagertællingerne for årene 2005, 2006 og 2007 har været opgjort lavere end det reelle tal. Movia forventer, at indlede voldgiftssag mod parterne i indtægtsfællesskabet for Hovedstadsområdet, da passagertællingerne har dannet grundlag for fordelingen af indtægterne mellem parterne i Hovedstadsområdet. Movias andel af fællesindtægterne for årene har derfor været opgjort for lavt. Der er ikke indarbejdet nogen effekter i budget 2009, som følge af den kommende sag.

## 9. Finansiering

Budgettets poster er opdelt på i kommunalt bidrag og et regionalt bidrag.

**Tabel 33 Finansieringsoversigt**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Finansiering Kommuner	1.129,0	1.179,9	1.547,3	1.547,1	1.531,1	1.510,4
Finansiering Regioner	647,5	676,6	850,8	870,1	876,3	872,7
<b>Finansiering i alt</b>	<b>1.776,5</b>	<b>1.856,4</b>	<b>2.398,1</b>	<b>2.417,2</b>	<b>2.407,4</b>	<b>2.383,1</b>

### 9.1. Kommunal finansiering

Kommunerne finansierer de lokale busruter, handicaptransport, åben ordning samt den kommunale ordning for kommunes borgere. Kommunerne i de gamle Frederiksborg og Københavns amter har endvidere finansieringen af nettoudgifterne til Flextrafik, Rute.

**Tabel 34 Kommunal finansiering**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Lokale busruter	1.002,7	1.047,8	1.253,0	1.252,7	1.231,4	1.205,5
Handicap	109,6	114,5	115,0	114,0	113,0	112,2
Åben ordning	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6	2,7
Kommunale ordninger	14,4	15,1	22,8	23,7	30,7	36,6
Flextrafik, Rute	0,0	0,0	154,1	154,0	153,3	153,3
<b>Finansiering kommuner i alt</b>	<b>1.129,0</b>	<b>1.179,9</b>	<b>1.547,3</b>	<b>1.547,1</b>	<b>1.531,1</b>	<b>1.510,4</b>

Fordelingen af finansieringen på kommuner fremgår af bilag 1.

### 9.2. Regional finansiering

Regionerne finansierer nettoudgifter til regionale busruter, udgifter til regionale Flextrafik ordninger, nettoudgifter og anlægsudgifter til lokalbaner samt Movias fællesudgifter. Den regionale finansiering fordeles mellem Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Finansieringens fordeling mellem regionerne sker i henhold til vedtægterne for Movia. Regionale busruter, som kun betjener én region, betales af den pågældende region. Regionale busruter, der kører i begge regioner, deles i forhold til trafikomfanget, målt gennem køreplanstimer i de to regioner og den indbyrdes pendling mellem regionerne. Fællesudgifterne er udgifter, der ikke direkte kan henføres til en bestemt busrute eller lokalbane, hvorfor disse udgifter deles, så halvdelen fordeles efter antallet af bustimer i hver region, mens den anden halvdel fordeles efter antallet af buspåstigninger inden for hver region. Region Sjælland finansierer yderligere udgifterne til den siddende patientbefordring i regionen.

**Tabel 35 A Region Hovedstadens finansiering Version 1, udgifter fordelt som budget 2008**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Regionale busruter	46,7	48,8	62,5	62,1	60,6	58,8
Lokalbaner	118,7	124,0	128,9	126,8	126,8	126,8
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik	230,2	240,6	238,9	244,2	247,2	245,4
Tjenestemandspensioner	4,6	4,8	3,8	5,8	7,7	9,7
Renter	6,2	6,5	3,6	11,5	14,1	14,1
<b>Finansiering i alt</b>	<b>406,4</b>	<b>424,7</b>	<b>437,6</b>	<b>450,5</b>	<b>456,4</b>	<b>454,8</b>

**Tabel 36 A Region Sjællands finansiering Version 1, udgifter fordelt som budget 2008**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Regionale busruter	64,8	67,7	71,6	71,2	69,4	67,4
Lokalbaner	108,0	112,9	133,1	138,0	138,0	138,0
Siddende patientbefordring	0,0	0,0	139,5	137,1	137,1	137,1
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik	65,3	68,2	67,0	68,5	69,3	68,8
Tjenestemandspensioner	1,3	1,4	1,1	1,6	2,2	2,7
Renter	1,8	1,9	1,0	3,2	4,0	4,0
<b>Finansiering i alt</b>	<b>241,2</b>	<b>252,1</b>	<b>413,2</b>	<b>419,6</b>	<b>419,9</b>	<b>418,0</b>

Fordelingen af finansieringen af bus, lokalbaner og siddende patientbefordring afspejler forbruget i de to regioner. For øvrige udgifter bliver fordelingsnøglen 78 pct. til Region Hovedstaden og 22 pct. til Region Sjælland.

### 9.3. Betaling af tilskud

Tilskuddet til Movia betales som udgangspunkt i 1/12 af det årlige tilskud månedsvis forud på den første bankdag i måneden. Der er dog undtagelser hertil i forhold til Flextrafik.

Ordningerne under Flextrafik opgør den månedlige nettoudgift efter måneds afslutning. Det er således de faktiske udgifter, der vil blive opkrævet ved månedens afslutning. De administrative udgifter til Flextrafik ordningerne handicap, åben og kommunal vil blive opkrævet a conto hver måned sammen med a conto tilskuddet til busdriften.

**Tabel 37 Betaling af tilskud**

	<b>A conto</b>	<b>Forbrug</b>	<b>Tilskud i alt</b>
Lokale busruter	1.253,0	0,0	1.253,0
Handicap	18,4	96,6	115,0
Åben ordning	1,3	1,1	2,4
Kommunal ordning	4,7	18,0	22,8
Flextrafik, Rute	4,1	150,0	154,1
<b>Finansiering kommuner i alt</b>	<b>1.281,6</b>	<b>265,7</b>	<b>1.547,3</b>
Regionale busruter	134,0	0,0	134,0
Lokalbaner	262,0	0,0	262,0
Siddende patientbefordring	0,0	139,5	139,5
Fællesudgifter	315,3	0,0	315,3
<b>Finansiering regioner i alt</b>	<b>711,4</b>	<b>139,5</b>	<b>850,8</b>

De opgjorte a conto tilskud pr. kommune kan ses i bilag 2. Budgettet for kørselsudgifter, der afregnes efter forbrug, kan ses i bilag 3.

#### **9.4. Regulering af tilskud**

De opgjorte a conto tilskud reguleres som udgangspunkt ikke i løbet af budgetåret. Der kan dog indgås særskilte aftaler med kommuner og regioner om regulering af tilskuddet i særlige tilfælde, typisk ved tilkøb af ikke budgetterede ydelser.

Det realiserede tilskudsbehov opgøres i forbindelse med årsregnskabet og en eventuel regulering afregnes i efterfølgende budgetår. Tilskuddet for 2009 opgøres således i maj/juni 2010 i forbindelse med årsregnskabet for 2009 og vil blive reguleret over for kommuner og regioner i 2011.

I 2009 reguleres differencer fra årsregnskabet 2007. På tidspunktet for udarbejdelsen af budget 2009 var reguleringen for 2007 ikke endeligt opgjort på kommuner og regioner.

## 10. Balance

Balancen er opgjort ultimo budgetårene.

Likvider og egenkapital er konstante over budgetperioden, hvilket afspejler, at alle Movias udgifter, er finansieret. Dog er der i 2008 finansieret etableringsaktiviteter på 5,6 mio. kr. via kassebeholdningen, og dermed reduceret i egenkapitalen. I 2008 er også finansieret anlægsprojektet Næstved terminal via kassebeholdningen, som dermed reduceres. Endvidere mellemfinansieres rejsekortinvesteringer over kassebeholdningen, hvilket kan give udsving i den årligt opgjorte kassebeholdning. Endelig udbetales i 2009 efterreguleringen vedrørende 2007, hvilket reducerer kassebeholdningen med 122,7 mio. kr.

Tabel 38 Likvider

	(mio. kr.)
<b>Primo 2008</b>	<b>232,6</b>
Etableringsaktiviteter	-5,6
Næstved terminal	-7,3
Rejsekort investering 2008	-53,0
<b>Ultimo 2008</b>	<b>166,7</b>
Rest rejsekort lån 2006	-24,6
Rejsekort investering 2007	66,5
Rejsekort investering 2008	53,0
Efterregulering vedr. 2007	-122,7
<b>Ultimo 2009</b>	<b>138,9</b>

Anlægsaktiver og langfristede tilgodehavender øges med investeringerne i rejsekortet. Investeringerne finansieres ved optagelse af lån.

Pensionsforpligtelsen genberegnes hvert 5. år. Der er ikke budgetteret med ændringer i pensionsforpligtelsen.

**Tabel 39 Balance**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>R2007</b>	<b>E2008</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Aktiver</b>						
Likvider	232,6	166,7	138,9	138,9	138,9	138,9
Anlægsaktiver	189,3	249,6	345,2	452,3	452,3	452,3
Tilgodehavender	176,7	177,8	177,8	177,8	177,8	177,8
Aktier og ansvarlige lån	518,6	517,5	517,5	542,5	542,5	542,5
<b>Aktiver i alt</b>	<b>1.117,2</b>	<b>1.111,6</b>	<b>1.179,4</b>	<b>1.311,5</b>	<b>1.311,5</b>	<b>1.311,5</b>
<b>Passiver</b>						
Egenkapital	-51,0	-56,6	-56,6	-56,6	-56,6	-56,6
Pensions- og feriepengeforpligtelse	451,4	451,4	451,4	451,4	451,4	451,4
Lån	250,0	250,0	440,5	572,6	572,6	572,6
Anden langfristet gæld	37,9	37,9	37,9	37,9	37,9	37,9
Kortfristet gæld	306,2	306,2	306,2	306,2	306,2	306,2
Efterregulering	122,7	122,7	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Passiver i alt</b>	<b>1.117,2</b>	<b>1.111,6</b>	<b>1.179,4</b>	<b>1.311,5</b>	<b>1.311,5</b>	<b>1.311,5</b>

Note: R2007 er regnskabstal for 2007, mens E2008 er estimat 3 pr. 11. september 2008.

**Bilag 1 A Kommunal finansiering pr. kommune Version 1, udgifter fordelt som budget 2008**

(1.000 kr) Kommune	Lokale busruter	Handicap-kørsel	Åben ordning	Kommunale ordninger	Flextrafik, Rute Brugere	Flextrafik, Rute Elev	Total
København	317.826	27.725	0	0	0	0	345.551
Frederiksberg	57.487	6.229	0	0	0	0	63.716
Albertslund	12.861	1.004	0	0	2.683	2.573	19.121
Ballerup	19.630	2.867	0	0	3.664	3.678	29.839
Brøndby	12.843	2.685	0	0	4.470	1.983	21.981
Dragør	13.495	532	0	0	348	535	14.910
Gentofte	34.930	4.090	0	0	5.345	3.839	48.204
Gladsaxe	29.740	4.485	0	0	6.237	4.246	44.707
Glostrup	10.238	1.420	0	0	1.419	1.926	15.003
Herlev	14.257	1.871	0	0	3.550	1.913	21.590
Hvidovre	28.877	2.930	0	0	3.500	3.432	38.739
Høje-Taastrup	23.232	2.308	0	0	3.811	2.898	32.249
Ishøj	5.711	645	0	0	1.848	1.387	9.591
Egedal	20.417	853	0	0	3.414	3.006	27.690
Lyngby-Taarbæk	24.911	3.778	0	0	2.935	1.838	33.463
Rødovre	30.031	2.383	0	0	2.226	2.217	36.857
Rudersdal	29.575	2.757	0	0	4.075	2.807	39.214
Tårnby	20.467	2.560	0	0	4.360	2.418	29.805
Vallensbæk	4.058	541	0	0	262	798	5.658
Furesø	17.800	2.442	0	0	3.350	3.329	26.922
Allerød	14.642	632	0	0	2.011	1.745	19.030
Fredensborg	22.599	1.897	0	0	4.141	2.948	31.585
Frederikssund	23.066	1.453	0	0	3.359	4.161	32.039
Halsnæs	6.488	751	0	0	2.351	2.293	11.884
Gribskov	21.996	1.404	0	0	5.850	2.616	31.866
Helsingør	37.436	2.394	0	0	3.697	3.584	47.111
Hillerød	26.785	1.507	0	0	6.401	4.568	39.261
Hørsholm	12.978	1.119	0	0	797	1.280	16.174
Lejre	22.083	776	0	0	0	0	22.859
Greve	11.199	1.445	0	0	0	0	12.643
Roskilde	38.508	2.858	0	0	0	0	41.366
Køge	27.831	1.580	0	0	0	0	29.411
Solrød	8.931	447	0	0	0	0	9.378
Stevns	7.772	630	0	633	0	0	9.035
Kalundborg	25.632	2.528	786	3.404	0	0	32.350
Sorø	12.213	1.278	127	2.836	0	0	16.455
Odsherred	13.775	1.351	381	3.270	0	0	18.777
Næstved	27.263	3.025	0	0	0	0	30.288
Slagelse	30.278	2.938	500	2.432	0	0	36.147
Faxe	9.773	1.039	74	2.848	0	0	13.734
Holbæk	23.302	1.993	446	6.179	0	0	31.920
Ringsted	15.886	877	98	1.149	0	0	18.010
Lolland	32.226	2.526	0	0	0	0	34.753
Vordingborg	23.753	1.660	0	0	0	0	25.412
Guldborgsund	28.222	2.811	0	0	0	0	31.032
<b>Total kommuner</b>	<b>1.253.024</b>	<b>115.022</b>	<b>2.411</b>	<b>22.752</b>	<b>86.103</b>	<b>68.019</b>	<b>1.547.331</b>

## Bilag 2 A conto betaling pr. kommune Version 1, udgifter fordelt som budget 2008

A conto beløbet opkræves månedsvis forud.

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap- kørsel	Åben ordning	Kommunale ordninger	Flextrafik, Rute Bru- ger	Flextrafik, Rute Elev	Total
København	317.826	4.440	0	0	0	0	322.266
Frederiksberg	57.487	998	0	0	0	0	58.484
Albertslund	12.861	161	0	0	72	69	13.163
Ballerup	19.630	459	0	0	98	98	20.285
Brøndby	12.843	430	0	0	120	53	13.446
Dragør	13.495	85	0	0	9	14	13.604
Gentofte	34.930	655	0	0	143	103	35.830
Gladsaxe	29.740	718	0	0	167	114	30.738
Glostrup	10.238	227	0	0	38	52	10.555
Herlev	14.257	300	0	0	95	51	14.702
Hvidovre	28.877	469	0	0	94	92	29.531
Høje-Taastrup	23.232	370	0	0	102	77	23.781
Ishøj	5.711	103	0	0	49	37	5.901
Egedal	20.417	137	0	0	91	80	20.725
Lyngby-Taarbæk	24.911	605	0	0	79	49	25.644
Rødovre	30.031	382	0	0	60	59	30.532
Rudersdal	29.575	442	0	0	109	75	30.201
Tårnby	20.467	410	0	0	117	65	21.058
Vallensbæk	4.058	87	0	0	7	21	4.173
Furesø	17.800	391	0	0	90	89	18.370
Allerød	14.642	101	0	0	54	47	14.843
Fredensborg	22.599	304	0	0	111	79	23.093
Frederikssund	23.066	233	0	0	90	111	23.500
Halsnæs	6.488	120	0	0	63	61	6.733
Gribskov	21.996	225	0	0	156	70	22.448
Helsingør	37.436	383	0	0	99	96	38.014
Hillerød	26.785	241	0	0	171	122	27.320
Hørsholm	12.978	179	0	0	21	34	13.212
Lejre	22.083	124	0	0	0	0	22.208
Greve	11.199	231	0	0	0	0	11.430
Roskilde	38.508	458	0	0	0	0	38.966
Køge	27.831	253	0	0	0	0	28.084
Solrød	8.931	72	0	0	0	0	9.003
Stevns	7.772	101	0	0	0	0	7.873
Kalundborg	25.632	405	427	726	0	0	27.190
Sorø	12.213	205	69	605	0	0	13.092
Odsherred	13.775	216	207	697	0	0	14.896
Næstved	27.263	484	0	0	0	0	27.748
Slagelse	30.278	471	272	519	0	0	31.539
Faxe	9.773	166	40	607	0	0	10.587
Holbæk	23.302	319	242	1.318	0	0	25.181
Ringsted	15.886	141	53	245	0	0	16.325
Lolland	32.226	405	0	0	0	0	32.631
Vordingborg	23.753	266	0	0	0	0	24.018
Guldborgsund	28.222	450	0	0	0	0	28.672
<b>Total kommuner</b>	<b>1.253.024</b>	<b>18.422</b>	<b>1.311</b>	<b>4.717</b>	<b>2.303</b>	<b>1.819</b>	<b>1.281.596</b>



### Bilag 3 Betaling efter forbrug pr. kommune Version 1, udgifter fordelt som budget 2008

Beløbet opkræves månedsvis bagud efter det faktiske forbrug.

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap- kørsel	Åben ordning	Kommunale ordninger	Flextrafik, Rute Bru- ger	Flextrafik, Rute Elev	Total
København	0	23.284	0	0	0	0	23.284
Frederiksberg	0	5.232	0	0	0	0	5.232
Albertslund	0	843	0	0	2.612	2.504	5.959
Ballerup	0	2.408	0	0	3.566	3.580	9.553
Brøndby	0	2.255	0	0	4.350	1.930	8.535
Dragør	0	446	0	0	339	521	1.306
Gentofte	0	3.435	0	0	5.202	3.737	12.374
Gladsaxe	0	3.767	0	0	6.070	4.133	13.969
Glostrup	0	1.193	0	0	1.381	1.874	4.448
Herlev	0	1.571	0	0	3.455	1.862	6.888
Hvidovre	0	2.461	0	0	3.406	3.340	9.208
Høje-Taastrup	0	1.939	0	0	3.709	2.820	8.468
Ishøj	0	541	0	0	1.798	1.350	3.690
Egedal	0	716	0	0	3.322	2.926	6.965
Lyngby-Taarbæk	0	3.173	0	0	2.857	1.789	7.819
Rødovre	0	2.002	0	0	2.166	2.158	6.325
Rudersdal	0	2.316	0	0	3.966	2.732	9.013
Tårnby	0	2.150	0	0	4.243	2.354	8.747
Vallensbæk	0	454	0	0	255	776	1.485
Furesø	0	2.051	0	0	3.261	3.240	8.551
Allerød	0	531	0	0	1.957	1.699	4.186
Fredensborg	0	1.593	0	0	4.030	2.869	8.492
Frederikssund	0	1.220	0	0	3.269	4.050	8.539
Halsnæs	0	631	0	0	2.289	2.232	5.151
Gribskov	0	1.179	0	0	5.694	2.546	9.418
Helsingør	0	2.011	0	0	3.598	3.488	9.097
Hillerød	0	1.265	0	0	6.230	4.446	11.941
Hørsholm	0	940	0	0	776	1.246	2.961
Lejre	0	651	0	0	0	0	651
Greve	0	1.213	0	0	0	0	1.213
Roskilde	0	2.401	0	0	0	0	2.401
Køge	0	1.327	0	0	0	0	1.327
Solrød	0	375	0	0	0	0	375
Stevns	0	529	0	633	0	0	1.162
Kalundborg	0	2.123	358	2.678	0	0	5.160
Sorø	0	1.074	58	2.231	0	0	3.363
Odsherred	0	1.135	174	2.573	0	0	3.881
Næstved	0	2.540	0	0	0	0	2.540
Slagelse	0	2.467	228	1.913	0	0	4.608
Faxe	0	873	34	2.241	0	0	3.147
Holbæk	0	1.674	203	4.861	0	0	6.738
Ringsted	0	737	45	904	0	0	1.686
Lolland	0	2.122	0	0	0	0	2.122
Vordingborg	0	1.394	0	0	0	0	1.394
Guldborgsund	0	2.361	0	0	0	0	2.361
<b>Total kommuner</b>	<b>0</b>	<b>96.600</b>	<b>1.100</b>	<b>18.035</b>	<b>83.800</b>	<b>66.200</b>	<b>265.735</b>

## **Bilag 4 Budgetversion 2: fordeling af udgifter som anbefalet i revisorundersøgelse**

Et flertal i bestyrelsen bestående af de kommunale repræsentanter stemte på mødet den 7. februar 2008 for, at opdelingen mellem rutespecifikke udgifter og fællesudgifter skulle foretages i overensstemmelse med den revisorrapport, som Movia lod udarbejde i november/december 2007. Den fordeling indebærer, at 59 mio. kr. (budget 2009) skal flyttes fra de rutespecifikke udgifter til fællesudgifterne og således fuldt ud belaste regionerne i stedet for busruterne, hvoraf den kommunale andel er ca. 90 pct.

De regionale repræsentanter i bestyrelsen stemte imod og henholdt sig til vedtægtens § 18, stk. 2, efter hvilken "beslutninger, der medfører forøgede udgifter til fælles administration og drift af selskabet kræver 4/5 flertal". Kommunerne accepterede ikke gyldigheden af bestemmelsen i den aktuelle sag, og bestyrelsen besluttede på det grundlag at indbringe spørgsmålet om vetoets gyldighed for Statsforvaltningen.

Henset til den uafklarede situation besluttede bestyrelsen derfor på mødet d. 26. juni 2008, at der udsendes to forskellige udgaver af budgetforslaget med anvendelse af henholdsvis kommunernes fortolkning af udgiftsopdelingen og regionernes fortolkning.

I bilag 4 er udvalgte tabeller fra budgettet opgjort i overensstemmelse med revisorrapporten.

**Tabel 4 B Budgetoversigt Version 2, fordeling af udgifter som anbefalet i revisorundersøgelse**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Bus</b>						
Billetindtægter	-1.432,7	-1.497,1	-1.523,0	-1.550,6	-1.576,8	-1.591,9
Operatørudgifter	2.438,4	2.548,2	2.790,1	2.790,1	2.790,1	2.778,9
Rutespecifikke udgifter	108,4	113,3	59,2	93,5	124,1	126,3
<b>Total bus</b>	<b>1.114,2</b>	<b>1.164,4</b>	<b>1.326,3</b>	<b>1.333,0</b>	<b>1.337,4</b>	<b>1.313,3</b>
<b>Flextrafik</b>						
Billetindtægter	-28,9	-30,2	-26,7	-26,7	-26,8	-26,9
Operatørudgifter	130,8	136,7	424,0	425,1	431,3	436,6
Administration og personale	24,5	25,6	36,5	33,0	32,3	32,3
<b>Total Flextrafik</b>	<b>126,4</b>	<b>132,1</b>	<b>433,8</b>	<b>431,4</b>	<b>436,8</b>	<b>442,0</b>
<b>Lokalbaner</b>						
Billetindtægter	-137,9	-144,1	-143,4	-147,9	-147,9	-147,9
Operatørudgifter	311,4	325,4	368,8	376,1	376,1	376,1
Tilskud HL A/S	28,5	29,8	36,6	36,6	36,6	36,6
Anlæg	24,6	25,7	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total lokalbaner</b>	<b>226,6</b>	<b>236,8</b>	<b>262,0</b>	<b>264,8</b>	<b>264,8</b>	<b>264,8</b>
<b>Fællesudgifter</b>						
Administration og personale	295,4	308,7	366,6	365,9	340,6	332,7
Pensioner	5,9	6,1	4,9	7,4	9,9	12,4
Renter	8,0	8,3	4,6	14,7	18,0	18,0
<b>Total fællesudgifter</b>	<b>309,3</b>	<b>323,2</b>	<b>376,0</b>	<b>388,0</b>	<b>368,5</b>	<b>363,1</b>
<b>DRIFTENS TILSKUDSBEHOV</b>	<b>1.776,5</b>	<b>1.856,4</b>	<b>2.398,1</b>	<b>2.417,2</b>	<b>2.407,4</b>	<b>2.383,1</b>

**Tabel 5 B Finansiering Version 2, fordeling af udgifter som anbefalet i revisorundersøgelse**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Finansiering:</b>						
Driftens tilskudsbehov	1.776,5	1.856,4	2.398,1	2.417,2	2.407,4	2.383,1
Anlægsinvesteringer	109,7	114,6	95,6	107,1	0,0	0,0
Anlægsinvesteringer, tidligere år	0,0	0,0	119,5	0,0	0,0	0,0
Rest rejsekortlån 2006			-24,6			
Aktie og ansvarlige lån	24,9	26,0	0,0	25,0	0,0	0,0
Lånoptagelse	-134,6	-140,7	-190,5	-132,1	0,0	0,0
<b>FINANSIERINGSBEHOV I ALT</b>	<b>1.776,5</b>	<b>1.856,4</b>	<b>2.398,1</b>	<b>2.417,2</b>	<b>2.407,4</b>	<b>2.383,1</b>
Finansiering Kommuner	1.129,0	1.179,9	1.494,9	1.495,1	1.479,2	1.458,4
Finansiering Regioner	647,5	676,6	903,3	922,0	928,2	924,7
<b>FINANSIERING I ALT</b>	<b>1.776,5</b>	<b>1.856,4</b>	<b>2.398,1</b>	<b>2.417,2</b>	<b>2.407,4</b>	<b>2.383,1</b>

**Tabel 14 B Rutespecifikke udgifter Version 2, fordeling af udgifter som anbefalet i revisorundersøgelse**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Provision	45,4	47,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Distributionsafgift rejsekort	0,0	0,0	1,3	6,7	12,0	12,4
Køb af rejsehjemmel	4,9	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Rejsekort afgifter	0,5	0,5	6,0	30,1	54,2	56,0
Tale- og Dataradio	23,0	24,0	24,8	24,8	24,8	24,8
Stoppesteder	7,9	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Busudstyr	14,6	15,2	15,0	19,8	21,0	21,0
Chaufførlokaler	14,8	15,5	0,0	0,0	0,0	0,0
ABIT	4,0	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
Bus PC	0,0	0,0	3,4	3,4	3,4	3,4
Markedsføring af lokale ruter	0,5	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Diverse omkostninger	0,7	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Billetkontrol	0,0	0,0	4,5	4,5	4,5	4,5
Udgifter flyttet til administration	-8,0	-8,4	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Rutespecifikke udgifter i alt</b>	<b>108,4</b>	<b>113,3</b>	<b>59,2</b>	<b>93,5</b>	<b>124,1</b>	<b>126,3</b>

**Tabel 35 B Region Hovedstadens finansiering Version 2, fordeling af udgifter som anbefalet i revisorundersøgelse**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Regionale busruter	46,7	48,8	57,7	58,0	56,4	54,7
Lokalbaner	118,7	124,0	128,9	126,8	126,8	126,8
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik (note)	230,2	240,6	286,3	291,7	294,7	292,9
Tjenestemandspensioner	4,6	4,8	3,8	5,8	7,7	9,7
Renter	6,2	6,5	3,6	11,5	14,1	14,1
<b>Finansiering i alt</b>	<b>406,4</b>	<b>424,7</b>	<b>480,3</b>	<b>493,8</b>	<b>499,7</b>	<b>498,1</b>

Note: Regionens andel af udgifter, der er flyttet fra rutespecifikke udgifter udgør 47 mio. kr. i 2009

**Tabel 36 B Region Sjællands finansiering Version 2, fordeling af udgifter som anbefalet i revisorundersøgelse**

<i>(mio. kr.)</i>	<b>B2008 i</b>					
	<b>B2008</b>	<b>2009 pris</b>	<b>BF2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Regionale busruter	64,8	67,7	68,0	66,5	64,7	62,7
Lokalbaner	108,0	112,9	133,1	138,0	138,0	138,0
Siddende patientbefordring	0,0	0,0	139,5	137,1	137,1	137,1
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik (note)	65,3	68,2	80,3	81,8	82,7	82,2
Tjenestemandspensioner	1,3	1,4	1,1	1,6	2,2	2,7
Renter	1,8	1,9	1,0	3,2	4,0	4,0
<b>Finansiering i alt</b>	<b>241,2</b>	<b>252,1</b>	<b>423,0</b>	<b>428,2</b>	<b>428,5</b>	<b>426,6</b>

Note: Regionens andel af udgifter, der er flyttet fra rutespecifikke udgifter udgør 13 mio. kr. i 2009

**Bilag 1 B Kommunal finansiering Version 2, fordeling af udgifter som anbefalet i revisorundersøgelse**

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handi- cap- kørsel	Åben ord- ning	Kommuna- le ordnin- ger	Flextrafik, Rute Bru- ger	Flextra- fik, Rute Elev	Total
København	297.752	27.725	0	0	0	0	325.477
Frederiksberg	54.241	6.229	0	0	0	0	60.471
Albertslund	12.343	1.004	0	0	2.683	2.573	18.603
Ballerup	18.870	2.867	0	0	3.664	3.678	29.078
Brøndby	12.349	2.685	0	0	4.470	1.983	21.487
Dragør	12.916	532	0	0	348	535	14.331
Gentofte	33.503	4.090	0	0	5.345	3.839	46.777
Gladsaxe	28.380	4.485	0	0	6.237	4.246	43.348
Glostrup	9.897	1.420	0	0	1.419	1.926	14.662
Herlev	13.719	1.871	0	0	3.550	1.913	21.052
Hvidovre	27.644	2.930	0	0	3.500	3.432	37.506
Høje-Taastrup	22.328	2.308	0	0	3.811	2.898	31.345
Ishøj	5.568	645	0	0	1.848	1.387	9.448
Egedal	19.970	853	0	0	3.414	3.006	27.243
Lyngby-Taarbæk	23.882	3.778	0	0	2.935	1.838	32.434
Rødovre	28.595	2.383	0	0	2.226	2.217	35.421
Rudersdal	28.418	2.757	0	0	4.075	2.807	38.057
Tårnby	19.437	2.560	0	0	4.360	2.418	28.775
Vallensbæk	3.961	541	0	0	262	798	5.561
Furesø	17.412	2.442	0	0	3.350	3.329	26.533
Allerød	14.319	632	0	0	2.011	1.745	18.707
Fredensborg	21.855	1.897	0	0	4.141	2.948	30.840
Frederikssund	22.304	1.453	0	0	3.359	4.161	31.276
Halsnæs	6.353	751	0	0	2.351	2.293	11.749
Gribskov	21.479	1.404	0	0	5.850	2.616	31.349
Helsingør	36.241	2.394	0	0	3.697	3.584	45.916
Hillerød	25.818	1.507	0	0	6.401	4.568	38.294
Hørsholm	12.246	1.119	0	0	797	1.280	15.443
Lejre	21.486	776	0	0	0	0	22.262
Greve	10.874	1.445	0	0	0	0	12.319
Roskilde	37.330	2.858	0	0	0	0	40.188
Køge	27.114	1.580	0	0	0	0	28.694
Solrød	8.746	447	0	0	0	0	9.192
Stevns	7.558	630	0	633	0	0	8.821
Kalundborg	25.141	2.528	786	3.404	0	0	31.860
Sorø	11.950	1.278	127	2.836	0	0	16.192
Odsherred	13.550	1.351	381	3.270	0	0	18.552
Næstved	26.209	3.025	0	0	0	0	29.233
Slagelse	28.933	2.938	500	2.432	0	0	34.802
Faxe	9.646	1.039	74	2.848	0	0	13.607
Holbæk	22.608	1.993	446	6.179	0	0	31.226
Ringsted	15.444	877	98	1.149	0	0	17.569
Lolland	31.606	2.526	0	0	0	0	34.132
Vordingborg	23.064	1.660	0	0	0	0	24.723
Guldborgsund	27.493	2.811	0	0	0	0	30.304
<b>Total kommuner</b>	<b>1.200.550</b>	<b>115.022</b>	<b>2.411</b>	<b>22.752</b>	<b>86.103</b>	<b>68.019</b>	<b>1.494.857</b>