

Trafikselskabet Movia

Budget 2010

1. behandling

25. juni 2009

Udarbejdet af
Trafikselskabet Movia
Økonomi

Udgivet af
Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00
www.moviatrafik.dk

Indhold:

1.	Indledning	4
1.1.	Udfordringerne i budget 2010.....	4
1.2.	Særlige forhold	5
1.3.	Pris- og lønfremskrivning.....	6
2.	Budgetoversigt	7
3.	Bus	9
3.1.	Særlige budgetforudsætninger for bus.....	10
3.2.	Passagertal og –indtægter	13
3.3.	Operatørudgifter	15
3.4.	Rutespecifikke udgifter	17
4.	Flextrafik.....	21
4.1.	Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik.....	21
4.2.	Handicapkørsel	22
4.3.	Åben og kommunal ordning	23
4.4.	Administration og personale for handicapkørsel, åben og kommunal ordning	24
4.5.	Siddende Patientbefordring.....	25
4.6.	Flextrafik, Rute	25
5.	Bane	27
5.1.	Særlige budgetforudsætninger for bane	27
5.2.	Lokalbaner i Region Hovedstaden	29
5.3.	Lokalbaner i Region Sjælland	30
6.	Fællesudgifter.....	33
6.1.	Administration og personale.....	33
6.2.	Pension.....	34
6.3.	Renter og lån	34
7.	Rejsekort	35
8.	Finansiering	38
8.1.	Kommunal finansiering	38
8.2.	Regional finansiering.....	38
8.3.	Betaling af tilskud	39
8.4.	Regulering af tilskud.....	40
9.	Balance.....	41

10.	Bilag 1 Kommunal finansiering pr. kommune.....	45
11.	Bilag 2 A conto betalinger pr. kommune	46
12.	Bilag 3 Betaling efter forbrug pr. kommune	47

1. Indledning

Movias budget er den samlede beskrivelse af Movias forventede virksomhed i 2010 og udgør således det samlede sæt af forudsætninger for de 45 kommuners og 2 regioners tilskud til Movia.

Hovedtallene i budgettet er et totalt bruttoudgiftsbeløb på 4.266 mio. kr. og indtægter på 1.672 mio. kr. Differencen på 2.594 mio. kr. udgør det samlede tilskudsbehov fra kommuner og regioner. Derudover skal afdraget på HUR-lånet på 12,0 mio. kr. finansieres af kommuner og regioner. Den samlede finansiering fordeler sig med 1.678 mio. kr. fra kommunerne og 928 mio. kr. fra regionerne.

69 procent af bruttoudgifterne vedrører busdriften, mens Flextrafik og lokalbanerne optager henholdsvis 13 og 10 procent. Af de samlede indtægter fra betalende kunder hidrører 89 procent fra busdriften.

Budgettet er et build-up budget, som på bussiden har udgangspunkt i indtægter og udgifter for den enkelte buslinje. Ud over Flextrafik, lokalbaner og den fælles administration er budgettet således sammensat af mere end 551 enkeltbudgetter for buslinjerne, som igen finansieringsmæssigt er henført til de enkelte kommuner og regioner. Ændring af budgetforudsætninger for både indtægter og udgifter slår derved direkte igennem på kommunernes og regionernes økonomi, som regel uden at der er faktorer, som udlig-ner hinanden. Det betyder igen, at der forventeligt vil være difference mellem de budgetterede og de realiserede tilskud til Movia, som giver sig udslag i enten positiv eller negativ efterregulering. Nettodifferencen i 2007 var en tilbagebetaling fra Movia på 122 mio. kr., mens 2008 resulterede i en samlet ekstra opkrævning på 81 mio. kr.

1.1. Udfordringerne i budget 2010

Forud for ethvert nyt budgetår er den største udfordring for Movia at få flere mennesker til at bruge den kollektive trafik i det daglige transportvalg. Det kan umiddelbart forekomme som en intetsigende selvfølge, men netop i år giver det mening at medtage det som en udtalt udfordring. Det skyldes, at staten blandt de busrettede investeringspuljer har afsat 0,3 mia. kr. til projekter i 2009-2011, som kan fremme, at der kommer flere passagerer i busserne. Derudover er der en pulje til forbedret fremkommelighed på 1 mia. kr. og en Grøn pulje på 0,3 mia. kr. Movia vil i fællesskab med kommuner og regioner udvikle projekter til finansiering indenfor puljerne. Movia vil hovedsagelig bidrage med projektledelse/-deltagelse, know how og data. Der forventes to ansøgningsrunder i 2010. Med den positive opmærksomhed er det naturligt at gøre en stor indsats i 2010 på at få optimal udnyttelse af de afsatte puljer.

Et særligt forsøgsområde, som har givet positive resultater i 2008 og 2009 er at anvende passagerincitamenter i operatørkontrakterne. Der vil i 2010 være fokus på at udbrede passagerincitamenter til andre buslinjer og geografisk afgrænsede områder.

2010 er Movias fjerde leveår, og kommunerne og regionerne finder i stigende grad deres naturlige roller i samarbejdet om den kollektive trafik. Det indebærer en naturlig stigende selvstændighed i interessevaretagelsen af den kollektive trafik, og konkret udarbejdes nu flere større, sammenhængende trafikplaner i kommunerne og regionerne. Movia deltager i sagens natur i dette arbejde, og implementeringen af planerne står nu for og bliver et vigtigt arbejdsfelt i 2010.

En af de største projektudfordringer i 2010 bliver at implementere rejsekortet i Movias område. Det sker efter planen trinvis med takstområde Syd i december 2009, takstområde Vest i februar 2010 og endelig hovedstadsområdet ultimo 2010. Rejsekortet er et af de største teknologiprojekter i den kollektive trafik nogensinde, og vil ud over massive tekniske udfordringer indebære en ganske betydelig kommunikations- og informationsopgave i forhold til passagererne.

Flextrafik er et dedikeret udviklingsområde i Movia med den udtalte ambition at blive kommunal- og regional samarbejdspartner i hele Movias dækningsområde. Udviklingen vil fortsætte i 2010.

Lokalbanerne virkeliggør i 2009 den nye regionalt baserede organisation, og 2010 vil være et år, hvor organisationen konsolideres. Samtidig vil kvalitetsforbedringen af banerne fortsætte, og den passager-vækst, som er realiseret i 2008 og 2009 skal forfølges.

1.2. Særlige forhold

Cross-border leasing

Der er forventes fremsat lovforslag i 2009, 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 moms betalt i Tyskland. Den forventede regelændring indebærer, at momsen af leasingydelse vil skulle beregnes og erlægges i modtagerlandet (Danmark) og ikke som nu i afsenderlandet (fx Tyskland).

Loven forventes vedtaget i efteråret 2009 med ikrafttrædelse pr. 1. januar 2010. Den forventede effekt er på det nuværende grundlag en gennemsnitlig forøgelse af kontraktudgiften på 5 pct. Denne effekt er ikke indarbejdet i budget 2010 til 1. behandling, men forventes indarbejdet ved 2. behandlingen.

Det forventes, at staten kompenserer kommuner/regioner for den øgede udgift.

Finansiering af lån

Movia har to typer af lån, et driftslån på 120 mio. kr. overtaget fra HUR og lån til rejsekortprojektet.

Bestyrelsen har på mødet den 9. oktober 2008 besluttet en fordelingsmodel for tilbagebetalingen af driftslånet. Lånet udløber i 2010 og tilbagebetales herefter over 10 år. 2010 er således det første budgetår, hvor afdrag på driftslånet optræder. Nøglen til fordeling på kommuner og regioner er baseret på budgetposternes fordeling.

Fordelingen af finansieringen af rejsekort-lånet er ikke vedtaget. Forslag til fordeling forelægges bestyrelsen i 2009. Rejsekortlån forventes afdraget fra 2012. Den udestående beslutning om finansieringsfordeling har således ikke konsekvenser for budget 2010.

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 fejl. Det betyder, at passagertallene for årene 2005, 2006 og 2007 har været opgjort lavere end de reelle tal. Movia har derfor indledt en voldgiftssag mod parterne i indtægtsfællesskabet for Hovedstadsområdet, da passagertællin-

gerne har dannet grundlag for fordelingen af indtægterne mellem parterne i Hovedstadsområdet. Voldgiftsagen forventes pt. at løbe i 2009 og 2010.

Finansieringsmodel for kommunale busruter der kører i mere end én kommune

Budgetforslaget er baseret på samme fordelingsmodel som i de tre foregående år.

1.3. Pris- og lønfremskrivning

Prisreguleringsmekanismerne er forskellige i Movias tre forretningsområder; Bus, Flextrafik og Bane. Principperne beskrives i de enkelte afsnit i budgetbogen om forretningsområderne.

Poster i budgettet, der ikke reguleres efter et særskilt indeks bliver fremskrevet fra budget 2009 til budget 2010 med en generel pris- og lønsats på 3,4%¹.

¹ KL's pris- og lønskøn pr 9. marts 2009

2. Budgetoversigt

Tabel 1 - Budgetoversigt

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Bus					
Billetindtægter	-1.523,0	-1.492,7	-1.518,9	-1.534,0	-1.540,2
Operatørudgifter	2.790,1	2.833,2	2.833,2	2.822,0	2.816,3
Rutespecifikke udgifter	119,9	134,7	162,1	167,1	169,3
Total bus	1.387,0	1.475,2	1.476,4	1.455,0	1.445,4
Flextrafik					
Billetindtægter	-26,7	-25,6	-25,7	-25,8	-25,9
Operatørudgifter	424,0	499,3	508,2	515,6	519,8
Administration og personale	36,5	36,1	35,4	35,4	35,4
Total Flextrafik	433,8	509,7	517,8	525,2	529,3
Lokalbaner					
Billetindtægter	-139,4	-153,3	-153,3	-153,3	-153,3
Operatørudgifter	368,8	412,4	408,9	408,9	408,9
Driftstilskud til infrastruktur	36,6	43,0	43,0	43,0	43,0
Total lokalbaner	266,0	302,0	298,5	298,5	298,5
Fællesudgifter					
Administration og personale	305,9	297,7	297,7	297,7	297,7
Pensioner	4,9	8,4	11,9	14,6	17,4
Renter	-4,4	1,2	0,6	0,2	-0,2
Total fællesudgifter	306,4	307,3	310,2	312,6	314,9
DRIFTENS TILSKUDSBEHOV	2.393,2	2.594,3	2.602,9	2.591,3	2.588,2

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Note: Billetindtægterne for bane er i B2009 korrigeret pga. en dobbelttælling i B2009

Note: Renter er i B2009 korrigeret for renter på rejsekort-lån

Tabel 2 - Finansieringsoversigt

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Finansiering					
Driftens tilskudsbehov	2.393,2	2.594,3	2.602,9	2.591,3	2.588,2
Afdrag HUR-lån	0,0	12,0	12,0	12,0	12,0
Ydelse Rejsekort-lån	0,0	0,0	0,0	44,7	44,7
FINANSIERINGSBEHOV	2.393,2	2.606,3	2.614,9	2.648,0	2.644,9
Finansiering Kommuner	1.547,3	1.677,8	1.686,9	1.709,8	1.705,3
Finansiering Regioner	850,8	928,5	928,0	938,3	939,6
FINANSIERING I ALT	2.398,1	2.606,3	2.614,9	2.648,0	2.644,9

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Note: Finansieringsbehov og Finansiering i alt stemmer ikke overens i B2009, da billetindtægterne for bane er korrigeret pga. dobbelttælling i B2009 og renter er korrigeret for renter på rejsekort-lån

3. Bus

Trafikselskabet Movia varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel i henhold til 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 opgaver er at koordinere, planlægge, følge op og udbyde den kollektive trafik under hensyn til kommuner og regioners ønsker og behov.

Inden for Movias dækningsområde er der tre takstområder; Vest, Hovedstaden og Syd. I nedenstående figur er de tre takstområder og kommuner vist.

Figur 1 – Takstområder og kommuner



Buskørsel er Movias alt dominerende produkt. Busdriften står for 56% af Movias samlede tilskudsbehov.

Tabel 3 – Budgetoversigt for Bus

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Indtægter	-1.523,0	-1.492,7	-1.518,9	-1.534,0	-1.540,2
Operatørudgifter	2.790,1	2.833,2	2.833,2	2.822,0	2.816,3
Rutespecifikke udgifter	119,9	134,7	162,1	167,1	169,3
Total bus	1.387,0	1.475,2	1.476,4	1.455,0	1.445,4

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Busdriften vil i 2010 være fordelt på 551 buslinjer. Der køres 4,5 mio. timer med 1.309 busser. Fordelingen af buslinjer, busser og timer på takstområder samt sammenligning til budget 2009 kan ses i nedenstående tabel.

Tabel 4 – Oversigt over buslinjer, busser og vogntimer fordelt på takstområder

	Vest	Syd	Hoved- staden	Movia	B2009
Antal buslinjer					
Lokal en kommune	92	130	124	346	362
Lokal flere kommuner	17	9	140	166	172
Regional	15	17	7	39	39
Total buslinjer	124	156	271	551	573
Antal busser					
Lokal en kommune	99	131	202	432	439
Lokal flere kommuner	29	13	652	694	695
Regional	50	37	96	183	172
Total busser	177	181	951	1.309	1.306
Timer (1.000 timer)					
Lokal en kommune	256	287	690	1.234	1.272
Lokal flere kommuner	72	28	2.647	2.746	2.799
Regional	136	79	294	509	515
Total Timer	464	395	3.630	4.489	4.586

3.1. Særlige budgetforudsætninger for bus

Kommunernes og regionernes frist for indmelding af ændringer af busbetjeningen i 2010 var ultimo april 2009. Der har været en del udfordringer i kommuner og regioner om det kommende års busbetjening grundet stigende omkostninger til busdriften og den tidlige deadline for ændringsbestilling. Det har betydet at nogle ændringer ikke er blevet indarbejdet i 1. behandlingen af budget 2010. Nogle ændringer vil blive indarbejdet til 2. behandlingen, mens nogle ændringer ikke vil have den store effekt på busdriften i

2010, men i de kommende år. Nedenfor er de enkelte kommuners ændringer forklaret og kategoriseret efter, hvornår de forventes indarbejdet i budgettet.

En større del af kommunerne ønsker uændret busbetjening i 2010.

Kommune- og regionsændringer, der er indarbejdet i 1. behandling af budget 2010

Ballerup kommunes nye servicebus er indarbejdet i budgettet med en positiv passagereffekt på 11.000 passagerer. Servicebussen er gratis for borgerne, hvorfor der ikke er indarbejdet indtægterne for linjen i budget 2010. Telebuslinjen i Rudersdal kommune nedlægges fra sommeren 2009.

City-bussen, der betjener middelalderbyen i København, har opstart juni 2009 og er indarbejdet med en passagereffekt på ca. 350.000 passagerer i 2010.

Odsherred kommune har fra august 2009 reduceret busbetjeningen i kommunen. Disse ændringer er indarbejdet i budget 2010 med fuld effekt. Sorø kommune nedlægger en enkelt linje for derimod at styrke bybusserne og specielle lokalruter. I Vordingborg kommune får de nye telebusområder fra sommeren 2009 fuld effekt i budget 2010. Køge kommune har reduceret omkostningerne til telebusserne i kommunen med 1,0 mio. kr.

I november 2009 forventes Ringsted kommune at introducere et nyt A-bus net i Ringsted. Ændringerne forventes at give flere passagerer og en reduktion i køreplantimerne.

Kommune- og regionsændringer, der forventes indarbejdet i 2. behandling af budget 2010

Kommunerne Ballerup, Lyngby-Taarbæk, Furesø, Gladsaxe og Herlev har i samarbejde med Movia udarbejdet et samlet grundlag for busbetjening i de involverede kommuner, der giver både en besparelse i busøkonomien og en forbedring i busbetjeningen. Forslaget afventer den politiske behandling i kommunerne.

Fredensborg kommune har besluttet at omprioritere en del af busbetjeningen i kommunen. Beslutningen indebærer nedlæggelse af en buslinje, reduktion af kørslen på en anden linje, etablering af en ny servicebuslinje samt at sammenlægge og udvide telebusbetjeningen. En del af omprioriteringen vil berøre nogle af de omkringliggende kommuner, hvorfor det skal godkendes af disse, inden ændringer kan træde i kraft.

I Hvidovre kommune er der vedtaget ændringer af tre buslinjer. Disse ændringer vil påvirke de omkringliggende kommuner både økonomisk og i busbetjeningen. Kommunerne har godkendt ændringerne, men betinger sig økonomisk neutralitet, hvilket har betydet at Hvidovre kommune skal yde særtilskud til en enkelt linje. Ændringerne forventes at give en passagerfremgang på linjen.

Rudersdal kommune ønsker en busdrift, der binder kommunen bedre sammen. Dette har resulteret i en forventet udvidelse og omprioritering af busbetjeningen i kommunen med bl.a. en ny buslinje.

Anlægsarbejdet med den nye metrocyring begynder med ledningsomlægning i 2010. Dette betyder linjændringer og stoppestedsflytninger for buslinjerne i de berørte områder. Movia har i samarbejde med Metroselskabet og Københavns kommune uarbejdet planer for ændringerne, der samlet vil medføre omkostninger på ca. 9,5 mio. kr.

I Guldborgsund kommune forventes en endelig politisk beslutning omkring omlægning og forbedring af bybusnettet inden 2. behandlingen af Movias budget for 2010. Omlægningen skal give bedre forbindelser til togdriften med ½ times drift i dagtimerne. Omlægningen forventes at give en passagerfremgang på 10%.

I Faxe kommune nedlægges særlige telebusture på lokale linjer omkring Haslev i 2009. Denne lukning vil have fuld effekt i budget 2010.

En igangværende proces i Køge kommune skal forbedre bybusnettet fra sommeren 2010. Bybusser skal have forbindelse til alle ankomster og afgang på Køge station og 10 minutters drift. Driftsomfanget for kommunen vil være uændret, da nogle linjer bliver nedlagt i samme forbindelse. Der forventes en passagerfremgang på op til 13%, når ændringerne er gennemført.

Solrød kommune vil i forbindelse med omlægningerne i Køge kommune omlægge buslinjerne i kommunen. Driftsomfanget vil være uændret, men der forventes en mindre passagerfremgang på op til 5%.

Busbetjeningen i Region Hovedstaden bliver behandlet politisk i regionen i juni måned, hvorfor det forventes, at resultatet heraf kan indarbejdes i andenbehandlingen af Movias budget.

Region Sjælland har i foråret 2008 vedtaget en trafikplan for regionens busser og tog. Planen betegnes som R-nettet og skal binde regionens større byer sammen gennem offentlig transport. På hverdage vil der være afgang hver halve time mellem kl. 6.00 og 20.00 og timedrift frem til midnat for både busser og tog. I weekenderne kører busser og tog med timedrift fra kl. 7.00 og til midnat. Første del af planen, der vil blive gennemført i december 2009, omfatter busser og tog i takstområde Vest. Etape 1 vil altså have fuld effekt i budget 2010. Sidste del af planen vil blive gennemført i 2011. Derudover ønsker regionen et uændret kørselsomfang i 2010.

Frederikssund, Gribskov og Lejre kommuner ønsker besparelser på busdriften.

Øvrige kommune- og regionsændringer

Movia er i dialog med kommunerne og regionerne om andre ændringer, som ikke forventes at være tilstrækkeligt konkretiseret til, at ændringerne kan indarbejdes i anden behandlingen af Movias budget for 2010.

Rødovre kommune ønsker betydelige besparelser på busbetjeningen i 2009 og 2010. Udmeldingen er kommet til Movia i marts 2009. Da ændringerne vil berøre de omkringliggende kommuners busbetjening, vil det være vanskeligt for Movia at indarbejde ændringerne i både indeværende års betjening og forventningerne til betjeningen i 2010. Movia har indledt drøftelser med de involverede kommuner, men forventer ikke en afklaring inden vedtagelsen af budget 2010 i september 2009.

Hillerød kommune og Movia har i samarbejde udarbejdet en 4-årig offensiv plan for busbetjeningen i kommunen. Planen skal forbedre kommunens busøkonomi med 9 mio. kr. gennem effektivisering og passagerfremgang. Busoperatørerne på kommunens buslinjer bliver inddraget i samarbejdet, der skal give bedre fremkommelighed for busserne, optimere og markedsføre busserne i kommunen. Planen vil

ikke nå at blive konkretiseret til vedtagelsen af Movias budget 2010 i september 2009, men der forventes ikke store ændringer i busbetjeningen i 2010.

Københavns Kommune tager beslutning om busbetjeningen i 2010 efter udarbejdelsen af Movias budget for 2010, hvorfor der ikke er indarbejdet ændringer for kommunen.

Movia har udarbejdet et forslag om at binde busser og baner i Nordsjælland endnu bedre sammen gennem projektet "Flere passagerer i Nordsjælland". Forslaget går i korthed ud på at etablere et sammenhængende "hovednet" af busser og baner med høj frekvens, minimum halvtimesdrift på hverdage og timedrift herudover for både busserne og banerne. Forslaget skal nu behandles politisk i de fem kommuner og Region Hovedstaden med henblik på trafikbestillingerne for 2011.

Movias bestyrelse har den 14. maj 2009 vedtaget, at der på baggrund af de positive erfaringer med passagerincitamenten på de to buslinjer 150S og 173E kan indgås yderligere 4-5 incitamentsaftaler. De kommende aftaler indebærer et mere direkte samarbejde mellem Movia, kommunerne og operatørerne, der skal søge at øge passagertallet gennem produkt- og kvalitetsforbedringer i kombination med direkte markedsføring. Der er ikke indarbejdet effekter i budget 2010.

3.2. Passagertal og –indtægter

I 2008 blev en forretningsplan for Movia vedtaget. Hovedmålet var at skaffe 10 mio. flere påstigere i 2010 set i forhold til 2007.

Budgettet for 2008 og 2009 blev udarbejdet således, at passagermålet var en del af budgettet.

Passagertallet i budget 2009 var baseret på forretningsplanens målsætning om en samlet vækst på 10 mio. passagerer i 2010 i forhold til 2007. Med den faktiske udvikling i 2008 og den forløbne del af 2009 er det ikke længere et realistisk mål. I konsekvens heraf justeres forventningerne til passagertallet i budget 2010, så de modsvarer den faktiske udvikling.

Tabel 5 – Buspassagerer

<i>(mio. passagerer)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Vest	13,5	12,2	12,2	12,2	12,2
Syd	7,8	6,9	6,9	6,9	6,9
Hovedstaden	187,5	186,7	188,6	189,7	190,2
Movia	208,8	205,8	207,8	208,9	209,3

Set i forhold til forretningsplanen forventes en passagervækst på 2,3 mio. fra 2007 til 2010, hvor målet i forretningsplanen var 10 mio. Heraf skulle 9,1 mio. af passagererne komme fra busserne og 0,9 mio. fra lokalbanerne.

Tabel 6 – Passagertal i forhold til Forretningsplanen

<i>(mio. passagerer)</i>	R2007	R2008	E2009	BF2010	Udv. 2007 - 2010
Vest	13,2	12,0	12,1	12,2	-1,0
Syd	7,6	7,3	7,1	6,9	-0,7
Hovedstaden	182,7	185,4	186,0	186,7	4,0
Movia	203,5	204,7	205,2	205,8	2,3

Movia samarbejder med kommuner og regioner, blandt andet gennem ansøgninger til statens investeringspulje, på at initiere initiativer der kan skabe yderligere passagerfremgang.

I de hidtidige økonomiske forventninger til det elektroniske rejsekort indgår såvel passager- som indtægtsstigninger som en effekt af indførelsen af rejsekortet. Dette er fortsat forudsætningen i budget 2010, hvor der er indarbejdet passagerstigninger i budgetoverslagsårene. Der arbejdes i forsommeren 2009 på en ny langtidsprognose af effekterne af rejsekortet, som kan ændre på disse forudsætninger. Den nye langtidsprognose forventes indarbejdet til budgettets andenbehandling.

Tabel 7 – Passagerindtægter fra Bus

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Vest	119,1	122,1	122,1	122,1	122,1
Syd	92,7	86,7	86,7	86,7	86,7
Hovedstaden	1.311,1	1.283,8	1.310,0	1.325,1	1.331,3
Movia	1.523,0	1.492,7	1.518,9	1.534,0	1.540,2

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Passagerindtægterne er sammensat af fire forskellige typer af indtægter. Der budgetteres med linjeindtægter ud fra passagertallet på de enkelte linjer, særindtægter, øvrige indtægter og en ekstern finansiering.

Taksterne på bus- og lokalbanebilletterne er budgetteret med en takststigning på 3,0 pct. svarende til takststigning i 2009. Movia kan ikke egenhændigt beslutte takststigningen i takstområde Hovedstaden. I takstområde Hovedstaden skal parterne i indtægtsfællesskabet være enige om en fælles takststigning for den kollektive trafik. Takststigningen på 3,0 pct. er en gennemsnitlig takststigning. Udmøntningen af den kan ske i forskellig grad på de forskellige billettyper. Der vil ske en afklaring af parternes holdning til den gennemsnitlige takststigning og udmøntningen heraf frem mod budgettets 2. behandling.

Takststigningen skal være inden for en ramme (takststigningsloft) fastsat af Trafikstyrelsen. For 2010 har Trafikstyrelsen har fastsat takststigningsloftet til 4,8 pct. Årsagen til det relativt høje loft er, at loftet ud over den forventede prisudvikling indeholder en korrektion for den faktiske prisudvikling i 2008, og netop 2008 var karakteriseret ved høje olieprisstigninger og rentestigninger, som derfor nu slår igennem på takstloftet for 2010. Takststigningsloftet gælder for ét år ad gangen. Trafikselskaberne har over for Trafik-

styrelsen påpeget det uheldige i, at den nuværende metode til fastlæggelse af loftet indebærer risiko for relativt store udsving i taksterne, som kan være vanskelige at forstå for kunderne i den kollektive trafik.

3.3. Operatørudgifter

Operatørudgifterne forventes i 2010 at være på 2.833,2 mio. kr.

Tabel 8 – Busoperatørudgifter

(mio.kr.)	2009	BF2010	2011	2012	2013
Operatørudgifter	2.790,1	2.833,2	2.833,2	2.822,0	2.816,3

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Operatørudgifterne forventes at stige med 1 pct. fra budget 2009 til 2010, hvilket er lavt sammenlignet med den generelle pris- og lønfremskrivning på 3,4 pct. Årsagen til den lave stigning i udgifter er primært, at forventningerne til indeksudviklingen i budget 2009 var på et højt niveau, da budget 2009 blev udarbejdet. Udviklingen har været på et lavere niveau end forventet, hvilket giver en lav stigning i budget 2010. Specielt olieprisen var høj i budget 2009. Olieprisen i 2009 har udviklet sig på et lavere niveau end forventet, og budgetforventningerne til oliepriser i 2010 ligger ca. 30 pct. under forventningerne i 2009, hvilket giver en væsentlig reduktion i operatørudgifterne.

De grundlæggende priser i nye udbud peger dog i retning af stigende priser. Der er derfor budgetteret med stigende budpriser i kommende udbud. Effekten bliver at de samlede udgifter forventes at stige svagt i 2010.

Prisreguleringsindeks

Betalingerne til Movias operatører reguleres efter forskellige indeks afhængigt af hvilken kontrakttype, der køres efter. Der er væsentlig forskel mellem kontrakterne i takstområde Syd/Vest og Hovedstaden. Begge kontrakttyper reguleres dog med udgangspunkt i de samme indeks. De tre væsentligste indeks er diesellole, løn og renten.

Disse grundindeks indgår med forskellig vægt i buskontrakterne i takstområde Syd/Vest, buskontrakterne i takstområde Hovedstaden og flextrafikkontrakterne. Vægtningen og beregningen for Flextrafik er beskrevet i kapitel 4. Kontrakterne i Bane reguleres efter eget indeks, der beskrives i kapitel 5.

Tabel 9 – Udvikling i indeks for olie, løn og rente

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Gns
R2008													
Dieselolie	190	205	226	227	267	271	272	231	229	192	170	137	218
Løn	155	155	155	157	157	157	159	159	159	160	160	160	158
Rente	4,6	4,6	4,7	4,9	5,2	5,5	5,4	5,2	5,2	5,5	5,0	4,4	5,0
E2009													
Dieselolie	140	132	123	136	136	136	150	150	150	150	150	150	142
Løn	161	161	161	163	163	163	164	164	164	166	166	166	164
Rente	4,4	4,2	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0
BF2010													
Dieselolie	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Løn	168	168	168	169	169	169	171	171	171	172	172	172	170
Rente	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5

Olieindekset har været stabilt i de første 4 måneder af 2009. Der forudsættes en lille stigning i 2009 og yderligere en stigning i 2010. Dette svarer til tendensen i hovedbankernes prognoser for oliepriser.

Lønindekset udviser en stabil stigning som forudsættes fortsat i 2009 og budgetåret 2010 svarende til hovedbankernes prognoser.

Renten udviser faldende tendens. Hovedbankerne forventer dog på et til to års sigt et niveau som ligger lidt højere end dagens niveau. Budget 2010 er sat forsigtigt til 4,5 pct.

Kontrakter med busoperatørerne reguleres månedsvis i takstområde Hovedstaden og halvårligt i takstområderne Vest og Syd. Indekset i Hovedstadsområdet består af 6 delindeks, mens indekset for Syd/Vest består af 5 delindeks. Udviklingen og vægtningen af de forskellige delindeks kan se i nedenstående tabel.

Tabel 10 – Indeks for takstområde Hovedstaden

	Vægt	Indeks B2009	Indeks BF2010	Udvikling fra 2009 - 2010	Vægtet udvikling BF 2010
Olieindeks	7,0%	250,0	180,0	-28,0%	-2,0%
Maskiner og værktøj	8,6%	98,4	97,6	-0,8%	-0,1%
Lønindeks	65,4%	165,4	170,1	2,9%	1,9%
Forbrugerpriser	3,3%	121,5	123,1	1,3%	0,0%
Rente	7,6%	5,2	4,5	-13,5%	-1,0%
Rep eget køretøj	8,1%	139,6	145,9	4,5%	0,4%
Vægtet indeks	100,0%	780,0	721,1		-0,8%

Tabel 11 – Indeks for takstområde Syd/Vest

	Vægt	Indeks B2009	Indeks BF2010	Udvikling fra 2009 - 2010	Vægtet udvikling BF 2010
Olieindeks	6,0%	250,0	180,0	-28,0%	-1,7%
Maskiner og værktøj	11,0%	98,4	97,6	-0,8%	-0,1%
Lønindeks	62,0%	165,4	170,1	2,9%	1,8%
Rente	11,0%	5,2	4,5	-13,5%	-1,5%
Rep eget køretøj	10,0%	139,6	145,9	4,5%	0,4%
Vægtet indeks	100,0%	658,5	598,0		-1,0%

Udbud

Budget 2010 er under indflydelse af to typer af udbud. Movias 3. og 4. udbud (A3 og A4) samt 2. udbud af telebuskørslen (T2), der har driftsstart i sidste halvår af 2009 og vil have fuld effekt i 2010. Derudover er der to udbud (A5 og A6) med driftsstart i foråret 2010.

I A3, der dækker kørsel i takstområderne Syd og Vest, er priserne i gennemsnit steget med 15% i forhold til de nuværende priser på den kørsel, der køres i området i dag. I A4, der dækker kørsel i takstområde Hovedstaden, er priserne uændret i forhold til den nuværende afregning. Der ændres praksis fra afregning efter vogntimer til afregning efter køreplantimer. I opgørelsen af køreplantimer indgår ikke ophold efter eller mellem ture og tomkørsel. Dette betyder, at der vil blive afregnet færre timer, men til en højere gennemsnitspris. Udbud T2 er telebuskørsel i takstområde Hovedstaden, hvor der forventes højere priser i forhold til de nuværende priser.

Udbud A5 er kørsel i Syd, hvor det er forudsat en stigning i priser på samme niveau som i A3, da erfaringer fra tidligere år har vist at priserne i dette område er sat for lavt på den nuværende kørsel. I A6 er der budgetteret med en højere gennemsnitspris, da der også her skiftes afregningsmetode, som det er gjort i A4.

Budgetoverslagsårene

I forbindelse med rejsekortet forventes ny viden om busdriften, der kan bruges til optimering af busdriften. Den viden forventes implementeret fra 2012 og give et besparelspotentiale på op til 1 pct. af de samlede udgifter til busdriften. Implementeringen af besparelsen forventes at ske gradvist, således at effekten vil blive større i 2013.

Der er ikke budgetteret med ændringer i operatørudgifter fra 2010 til 2011. Movia har ikke på tidspunktet for udarbejdelse af budget 2010 konkretiserede forventninger til hvilke ændringer kommuner/regioner ønsker at indføre i 2011. Der budgetteres ikke med forventede pris effekter på operatørudgifter i budgetoverslagsårene.

3.4. Rutespecifikke udgifter

Rutespecifikke udgifter er udgifter, der er specifikke for de enkelte busruter eller en gruppe af busruter og som Movia afholder udover operatørudgifterne. De rutespecifikke udgifter bliver som udgangspunkt og

med størst mulig præcision henført til de berørte busruter, for så vidt det er hensigtsmæssigt og praktisk håndterbart.

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 køreplantimer generelt (alle busruter)
- Fordeling på berørte busruter i forhold til køreplantimer (de berørte busruter)

Tablet 12 – Rutespecifikke udgifter

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Provision/Distributionsafgift	50,3	52,8	53,7	36,0	36,4
Køb af rejsehjemmel	8,1	6,4	5,4	4,0	4,0
Rejsekort afgifter	6,0	17,2	44,7	68,8	70,6
Tale- og Dataradio	24,8	27,5	27,5	27,5	27,5
Stoppesteder	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
Busudstyr	15,0	5,6	5,6	5,6	5,6
Chaufførlokaler	7,1	5,6	5,6	5,6	5,6
ABIT	4,2	4,3	4,3	4,3	4,3
Billetkontrol	4,5	6,9	6,9	6,9	6,9
Udgifter flyttet til administration	-8,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Rutespecifikke udgifter i alt	119,9	134,7	162,1	167,1	169,3

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Provision/Distributionsafgift

Udgifter til provision er Movias udgifter til private kortsalgssteder, der forhandler rejsehjemmel. Provision omfatter tillige udligningsbeløb mellem Movia, DSB og Metroselskabet, der er opstået som difference mellem parternes andele af omsætningen og andele af fællesindtægten. Med rejsekortets indførelse ændres denne praksis med udligning i salgandelene via provisionen, da der indføres en distributionsafgift og et distributionshonorar i et landsdækkende udligningssystem. Movia vil dog fortsat skulle betale provision til egne salgssteder efter indførelsen af rejsekortet.

Movias kortsalgssted på Rådhuspladsen lukker med udgangen af 2009. Det forventes at betyde en større provisionsbetaling til andre kortsalgssteder på 0,2 mio. kr. i 2010.

Det forventes, at 18% af Movias kontantbilletsalg i takstområde H vil overgå til SMS-billet i 2010. I budgettet er indarbejdet tele- og operatørafgifter som følge heraf på 2,3 mio. kr.

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

Køb af rejsehjemmel

Køb af rejsehjemmel er 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.

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

Rejsekortafgifter

Efter implementeringen af Rejsekortet skal Movia betale en rejseafgift og en omsætningsafgift for brug af rejsekortsystemet. Rejseafgiften beregnes på baggrund af antal rejser foretaget med rejsekort, mens omsætningsafgiften beregnes i forhold til rejsekortomsætningen. Desuden betales en driftsudgift til rejsekortet i forhold til antallet af salgs- og valideringsudstyr (check ind/check ud udstyr).

Stigningen i udgifter i 2010 til 2012 afspejler den forventede gradvise ibrugtagning og udbredelse af rejsekortsystemet. Rejsekortet indføres i december 2009 i takstområde Syd, februar 2010 i takstområde Vest og oktober 2010 i takstområde Hovedstaden.

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

Tale- og Dataradio

Tale- og Dataradio er det anvendte busradiosystem i hovedstadsområdet. I forhold til de analoge busradioer giver tale- og dataradioen mulighed for både tale- og datakommunikation. Tale- og Dataradio anvendes bl.a. af Movia og operatører til aktiv trafikstyring. Driftsudgifter til tale- og dataradio omfatter reparation og vedligeholdelse samt serviceaftaler med leverandøren.

I 2009 blev et tilsvarende system implementeret i busserne, der betjener Næstved Station. Her bruges systemet bl.a. til at styre annonceringen og placeringen af busserne på stationspladsen.

Driftsudgifter til tale- og dataradio fordeles på de berørte busruter i forhold til antal køreplantimer.

Stoppesteder

Stoppestedsudgifter er udgifter til materiel til vedligeholdelse og udskiftning af stoppestandsstandere. Løn-udgiften vedrørende vedligeholdelse af stoppesteder er inkluderet i administrationsudgifter og således ikke en del af den rutespecifikke udgift.

Udgifterne til de enkelte stoppesteder afhænger af type af stander og ansvarsfordelingen med kommunerne. I Vest har kommunerne ansvaret for vedligeholdelsen af stoppestederne, mens Movia har ansvaret i Syd og Hovedstaden. Udgiften til stoppesteder fordeles på de berørte busruter i forhold til antal køreplantimer i det pågældende område.

Busudstyr

Busudstyrsudgifter er udgifter til drift og vedligeholdelse af billetteringsudstyr i busserne. Udgift til busudstyr fordeles på de enkelte busruter i forhold til køreplantimer.

Chaufførlokaler

Udgifter til drift og vedligeholdelse af chaufførlokaler afholder Movia, som udlejer af faciliteterne til operatørerne. Lejeindtægterne fra chaufførlokalerne modregnes i driftsudgiften. Nettoudgiften til chaufførlokaler fordeles på de enkelte busruter i forhold til antal køreplantimer.

ABIT

Driften af IT i A-busserne (ABIT) omfatter udgifter til kommunikationslinjer og drifts- og serviceaftaler med leverandøren.

Driftsudgifterne til IT i A-busserne henregnes til de berørte busruter og fordeles i forhold til ruternes køreplantimer.

Billetkontrol

I 2008 blev det besluttet at ansætte 15 ekstra medarbejdere i trafik tjenesten med det formål at forstærke den intensive billetkontrol i et 2-årigt forsøg. Formålet med forsøget er at få snydeprocenten nedbragt og derigennem øge billetindtægterne. Samtidig skal de ekstra kontrolafgifter være med til at dække de ekstra administrative udgifter ansættelsen har medført. Kontrolafgifterne bliver budgetteret sammen med indtægterne og fremgår ikke særskilt af budgettet, mens udgifterne budgetteres som en del af de rutespecifikke udgifter. Ordningen skal evalueres i efteråret 2009, men forventningerne er at ordningen gøres permanent.

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

4. Flextrafik

Flextrafik er kørsel, der rekvireres til en bestemt kørsel ofte af kunderne selv. Flextrafik omfatter handicapkørsel, åben kørselsordning, kommunal kørselsordning, siddende patientbefordring og Flextrafik, Rute.

Tabel 13 – Budgetoversigt for Flextrafik

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Billetindtægter	-26,7	-25,6	-25,7	-25,8	-25,9
Operatørudgifter	424,0	499,3	508,2	515,6	519,8
Administration og personale	36,5	36,1	35,4	35,4	35,4
Total flextrafik	433,8	509,7	517,8	525,2	529,3

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

4.1. Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik

Taksterne for kørslen i Flextrafiks handicapkørsel skal være på samme niveau som den øvrige offentlige servicetrafik. I dag ligger taksterne en anelse højere end den øvrige offentlige servicetrafik, hvilket har betydet at taksterne for handicapkørslen ikke reguleres i budget 2010. Der vil således ske en tilnærmelse af de to typer af takster. Derudover var der reguleringer på taksterne for handicapkørslen i oktober 2008 i forbindelse med sammenlægningen af handicapkørselsordningerne i de tre takstområder. Sammenlægningen skal evalueres i efteråret 2009 og i den forbindelse vil også taksterne blive vurderet. Taksterne i den åbne ordning er dobbelt takst af handicapkørslen, som ordningen er i dag. Da der ingen regulering sker på taksterne i handicapkørselsordningen, vil der heller ikke ske en regulering af taksterne for kørsel med den åbne ordning.

Operatørudgifterne er reguleret efter et sammenvæjet indeks bestående af 90% lønudvikling og 10% dieseludvikling. Budgetforudsætningerne for disse indeks er beskrevet i kapitel 2.3 Operatørudgifter i forretningsområde bus. Udviklingen i de to indeks kan se i nedenstående tabel.

Tabel 14 – Indeks for Flextrafik fra Budget 2009 – Budget 2010

	Vægt	Indeks B2009	Indeks BF2010	Udvikling B 2009 - B2010	Vægtet udvikling B09 - B10
Olieindeks	10%	250,0	172,4	-31,0%	-3,1%
Lønindeks	90%	165,4	168,4	1,9%	1,7%
Vægtet indeks	100%	415,4	340,9		-1,4%

Udviklingen i de to indeks fra estimat 2009 til budget 2010 kan ses i nedenstående tabel sammen med den procentvise ændring. Det sammenvejede indeks for Flextrafik bliver på 5,2%, når vægtene sammenholdes med udviklingen.

Tabel 15 - Indeks for Flextrafik fra Estimat 2009 – Budget 2010

	Vægt	Indeks E2009	Indeks BF2010	Udvikling E 2009 - B2010	Vægtet udvikling E09 - B10
Olieindeks	10%	146,0	172,4	18,1%	1,8%
Lønindeks	90%	162,3	168,4	3,8%	3,4%
Vægtet indeks	100%	308,3	340,9		5,2%

Budget 2010 for Flextrafik er baseret på erfaringer fra de første tre måneder af 2009, hvor der er taget højde for sæsonudsving såsom sommerferie og julekørsel. Dette er sket, da Flextrafik er et forretningsområde i vækst og datagrundlaget er blevet forbedret siden vedtagelsen af budget 2009. Budget 2009 var en fremskrivning af indtægter og omkostninger i forhold til forventningerne i passagerfremgangen. Budget 2010 er baseret på viden om kundernes rejselængde, gennemsnitlige rejsetid og omkostninger pr. rejsetid i 2009.

I budgetoverslagsårene 2011- 2013 forventes flere passagerer i åben og kommunal ordning i takt med at alle kommuner får mulighed for at tilbyde dette til borgerne. Handicapkørselsordningen forventes at have samme antal tilmeldte og passagerer i budgetoverslagsårene som i budgetåret.

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 Trafikselskaber. 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. Kørslen er koordineret med de andre ordninger; åben, kommunal og siddende patientbefordring. Nettoudgifterne skal finansieres af kommunerne for egne borgere.

Tabel 16 – Budgetoversigt for handicapkørsel

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Antal deltagere	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Antal passagerer	379.483	364.500	364.500	364.500	364.500
Antal rejser	303.587	300.000	300.000	300.000	300.000
Salgsindtægter	-21,0	-19,7	-19,7	-19,7	-19,7
Medlemsgebyr	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5
Operatørudgifter	122,1	129,4	129,4	129,4	129,4
Fordelt adm. og personale	18,4	17,5	16,1	15,1	14,6
Nettoudgifter	115,0	122,7	121,3	120,3	119,8

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

I 2010 forventes antallet af medlemmer at forblive på 15.000 personer. Det forventes dog, at medlemmerne rejser færre gange i 2010 samt at ledsagerantallet til disse rejser falder, hvilket betyder fald i det samlede antal passagerer. Faldet i passagertallet betyder lavere salgsindtægter.

En længere gennemsnitlig rejsetid pr. passager og højere omkostninger pr. rejsetid til operatørerne betyder samlet set en stigning i operatørudgifterne på 7,3 mio. kr. i budget 2010 i forhold til budget 2009.

4.3. Åben og kommunal ordning

Den åbne kørselsordning er kørsel, der fungerer som supplement til den kollektive trafik for alle borgere. Borgerne betaler selv en andel af kørslen. Kørslen er koordineret med de andre ordninger; handicap, kommunal og siddende patientbefordring. Nettoudgifterne finansieres af den kommune, hvor kørslen starter.

Den kommunale kørselsordning er kørsel, som kommunen skal tilbyde til borgerne efter fx social- og sundhedslovgivningen eller skolelovgivningen. Kommunerne kan vælge at lade Movia udføre denne kørsel. Kørslen er koordineret med de andre ordninger; handicap, åben og siddende patientbefordring. Nettoudgiften finansieres af den kommune, der bestiller kørslen uafhængigt af, hvor kørslen foregår.

De to kørselsordninger er et valgfrit tilbud for kommuner, der falder ind under kørselsordninger som Movia kan varetage for kommunerne. I 2009 bliver ordningerne brugt i 9 kommuner. Det forventes, at de to kørselsordninger tilbydes de øvrige kommuner fra 2010, således at alle kommuner i Østdanmark har mulighed for at tilbyde sine borgere disse kørselsordninger i løbet af de kommende år. De første nye kommuner med de to kørselsordninger er Lejre og Greve. I 2010 forventes disse to kommuner at være fuldt implementeret i både den åbne og den kommunale ordning.

I budget 2010 forventes en fremgang i antallet af rejser på både den åbne og kommunale ordning. Fremgangen kommer både fra kunder i de to nye kommuner og en stigning i kørselsomfanget i de øvrige tilmeldte kommuners forbrug af de to ordninger. Som følge af de flere rejser vil også passagertallet i budget 2010 stige, da en rejse kan indeholde én eller flere passagerer.

Tabel 17 – Budgetoversigt for åben ordning

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Antal passagerer	27.002	27.515	29.469	31.443	32.512
Antal rejser	23.850	24.789	26.549	28.328	29.291
Salgsindtægter	-1,2	-1,4	-1,5	-1,7	-1,7
Operatørudgifter	2,3	3,3	3,6	3,8	3,9
Fordelt adm. og personale	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Nettoudgifter	2,4	3,2	3,3	3,4	3,5

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

For den åbne ordning betyder stigningen i antallet af passagerer også en stigning i salgsindtægterne i budget 2010. Der forventes en længere gennemsnitlig rejsetid i 2010, hvilket betyder en stigning i operatørudgifterne i budget 2010 i forhold til budget 2009.

Tabel 18 – Budgetoversigt for kommunal ordning

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Antal passagerer	99.944	116.909	158.178	192.503	211.753
Antal rejser	72.000	108.249	146.461	178.243	196.067
Operatørudgifter	17,9	24,5	33,2	40,4	44,4
Fordelt adm. og personale	4,9	5,6	7,0	8,0	8,5
Nettoudgifter	22,8	30,1	40,2	48,4	52,9

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

I den kommunale ordning stiger antallet af rejser mere end antallet af passagerer. Forventningerne til 2010 er, at der vil være færre passagerer pr rejse i forhold til budget 2009. Dette giver en mindre stigning i antallet af passagerer i forhold til stigningen i antallet af rejser i budget 2010.

Operatørudgifterne stiger med 6,6 mio. i budget 2010, hvilket skyldes forventningen om flere passagerer i 2010.

4.4. Administration og personale for handicapkørsel, åben og kommunal ordning

Administrations- og personaleudgifterne er i budget 2010 reguleret med P/L satsen i forhold til udgifterne i budget 2009. Endvidere er indregnet en besparelse på 1,0 mio. kr. som følge af personalereduktionen i foråret 2009. Det giver en budgetramme på 24,4 mio. kr. i budget 2010 for administrationen af handicapkørselen, den åbne og den kommunale ordning.

Tabel 19 – Administration og personale

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Administration og personale	24,6	24,4	24,4	24,4	24,4

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Administrationsudgifterne for den siddende patientbefordring og Flextrafik, Rute er aftalt i kontrakter med henholdsvis Region Sjælland og kommunerne i de tidligere Frederiksborg og Københavns amter. Disse administrationsudgifter budgetteres derfor særskilt under de to ordninger.

4.5. Siddende Patientbefordring

Lov om Trafikselskaber giver Movia mulighed for at udbyde og koordinere den siddende patientbefordring. Region Sjælland og Movia har i 2008 indgået aftale om varetægelse af den siddende patientbefordring i Region Sjælland. Overtagelsen er sket i tre etaper i 2008 og 2009 i forhold til hvornår Region Sjællands kontrakter med andre samarbejdspartnere udløb. I 2010 er aftalen fuldt implementeret. Der forventes 400.000 passagerer i 2010.

Tabel 20 – Budgetoversigt for siddende patientbefordring

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Antal passagerer	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
Antal rejser	360.000	360.000	360.000	360.000	360.000
Operatørudgifter	131,7	148,4	148,4	148,4	148,4
Administration og personale	7,8	7,6	7,6	7,6	7,6
Nettoudgifter	139,5	156,0	156,0	156,0	156,0

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Operatørudgifterne vil i 2010 være 16,7 mio. kr. højere end i budget 2009. Dette skyldes en forventet længere rejsetid pr. passager i forhold til oprindeligt forudsat. Administrationen af den siddende patientbefordring omfatter 9 personer. Nettoudgifterne finansieres af Region Sjælland.

4.6. Flextrafik, Rute

Flextrafik, Rute er en kørselsordning for elever og brugere til specialskoler og diverse dag- og døgnskoler. Aftalen er indgået med kommunerne i de to tidligere Frederiksborg og Københavns amter i henhold til Lov om Trafikselskaber, hvor der er mulighed for at Movia kan varetage koordinering, planlægning og indkøb af kørselsopgaver for kommuner og regioner. Implementeringen er sket i to etaper. Første etape var den 1. oktober 2008, hvor kørslen i det tidligere Frederiksborg Amt blev overtaget med 1.200 personer. Anden etape var den 1. januar 2009, hvor kørslen i det tidligere Københavns Amt startede med 1.800 personer. Nettoudgifterne finansieres af kommunerne i de to tidligere amter.

Tabel 21 – Budgetoversigt for Flextrafik, Rute

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Operatørudgifter	150,0	193,6	193,6	193,6	193,6
Administration og personale	4,1	4,0	3,3	3,3	3,3
Nettoudgifter	154,1	197,6	196,9	196,9	196,9

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Operatørudgifterne vil i 2010 være på 193,6 mio. kr. Administrationsudgifterne vil i 2010 være på 4,0 mio. kr. I administrationsudgifter er indregnet 5 personer til varetagelse af den daglige drift af ordningen samt udgifter til ekstern bistand i forbindelse med udbud af kontrakter til kørslen i det tidligere Københavns Amt på 0,7 mio. kr.

Budget 2009 blev lagt inden de endelige forudsætninger for kørselsordningen var kendte og fastlagte. Operatørudgifterne i budget 2009 er et udtryk for Movias viden om kørselsordningen på et tidligt tidspunkt i opstartsfasen inden kørslen var begyndt. Budget 2010 er baseret på realiseret kørselsdata hos Movia.

5. Bane

Med de to nye lokalbaneselskaber; Lokalbansen A/S i Region Hovedstaden og Regionstog A/S i Region Sjælland, opgraderede strækninger, øget rejsehastighed og nyt togmateriel påregnes Movias forretningsplans mål om 900.000 flere passagerer i lokalbanerne ved udgangen af 2010 målt i forhold til udgangen af 2007 at blive opfyldt.

Tabel 22 Budgetoversigt for Bane

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Indtægter	-139,4	-153,3	-153,3	-153,3	-153,3
Udgifter til togdrift	405,4	455,4	451,9	451,9	451,9
Total bane	266,0	302,0	298,5	298,5	298,5

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Movias aktieandele i de enkelte selskaber pr. 1. juli 2009 er angivet i nedenstående tabel. Movias aktieandele i Regionstog A/S vil ved udgangen af 2009 udgøre ca. 67% efter en aktieombytning, der afslutter reorganiseringen af lokalbaneselskaberne. Øvrige aktionærer er primært kommuner, men der forefindes tillige et antal private aktionærer.

Tabel 23 Movias aktieandele i lokalbaneselskaberne

Selskab	Ejerandel i %
Lokalbanen A/S	86%
Regionstog A/S	Ca 67%

5.1. Særlige budgetforudsætninger for bane

Budgettet for de to lokalbaneselskaber er opbygget efter samme model. De generelle forudsætninger for budgetposterne beskrives kort i dette afsnit, mens det enkelte selskabs forudsætning beskrives i afsnit 5.2 og 5.3 for henholdsvis Lokalbansen A/S og Regionstog A/S.

Passagerindtægter

Passagerindtægter er de indtægter, der genereres hos togoperatørerne og som tilfalder Movia.

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.

Tabel 24 - Banepassagerer

(mio. passagerer)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Region Hovedstaden	5,1	5,2	5,2	5,2	5,2
Region Sjælland	3,5	3,9	3,9	3,9	3,9
Lokalbaner, i alt	8,6	9,1	9,1	9,1	9,1

Note: Passagertal og –indtægter for budget 2009 er korrigeret pga. en dobbelttælling i budget 2009

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Taksterne stiger i 2010 med 3,0% i forhold til taksterne i 2009.

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.

Tabel 25 – Banepassagerer i forhold til forretningsplanen

(mio. passagerer)	R2007	R2008	E2009	BF2010	Udv. 2007 - 2010
Region Hovedstaden	4,8	4,9	5,1	5,2	0,4
Region Sjælland	3,3	3,3	3,5	3,9	0,6
Lokalbaner, i alt	8,1	8,2	8,6	9,1	1,0

Kontraktbetalinger

Betaling til togoperatørerne sker i forhold til kontrakterne for den aftalte togdrift.

Kontrakterne indeksreguleres med et vægtet indeks. Det vægtede indeks består af 5 grundindeks, hvor lønindekset har den højeste vægt. Indeksreguleringen fra budget 2009 til budget 2010 er på -1,6%.

Tabel 26 – Indeks for Bane fra budget 2009 til budget 2010

	Vægt	Indeks B2009	Indeks BF2010	Udvikling B 2009 - B2010	Vægtet udvikling B09 - B10
Olieindeks	8,5%	6,6	4,8	-28,0%	-2,4%
Lønindeks	50,0%	119,6	123,0	2,9%	1,4%
Forbrugerpriser	24,0%	122,3	123,9	1,3%	0,3%
Rente	9,5%	6,4	5,5	-13,5%	-1,3%
Vedlh. og rep	8,0%	140,6	146,9	4,5%	0,4%
Vægtet indeks	100,0%	395,5	404,1		-1,6%

I budget 2010 er kontraktbetalingerne reguleret i forhold til estimatet for 2009. Indekset med udviklingen fra estimat 2009 til budget 2010 kan ses i nedenstående tabel. Indeksreguleringen er på 4,5%.

Tabel 27 – Indeks for Bane fra Estimat 2009 til budget 2010

	Vægt	Indeks E2009	Indeks BF2010	Udvikling E 2009 - B2010	Vægtet udvikling E09 - B10
Olieindeks	8,5%	4,1	4,8	16,5%	1,4%
Lønindeks	50,0%	118,4	123,0	4,0%	2,0%
Forbrugerpriser	24,0%	120,1	123,9	3,1%	0,8%
Rente	9,5%	5,5	5,5	1,4%	0,1%
Vedlh. og rep	8,0%	142,4	146,9	3,1%	0,3%
Vægtet indeks	100,0%	390,4	404,1		4,5%

Driftstilskud til Infrastruktur og Leasingudgifter

Infrastrukturudgifter angiver Movias driftstilskud til infrastrukturdrift og –vedligehold hos infrastrukturdaterselskaberne. Udgifterne reguleres med samme P/L-indeks som kontraktbetalingerne.

Det skal samtidig bemærkes, at der i 2009 iværksættes en nærmere omkostningsanalyse af infrastrukturvedligehold med henblik på at udarbejde et beslutningsgrundlag for niveauet for denne udgiftspost fremadrettet.

Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at statens anlægstilskud til regionerne kan indgå i finansieringen af anskaffelsen af tog, herunder leasingfinansiering. I budgettet er disse leasingydelse angivet for hvert enkelt baneselskab.

Bonusbetalinger

Kontrakterne med de to nye baneselskaber indeholder ud over den almindelige trafik købsaftale også en incitamentsaftale. Selskaberne har mulighed for at få udbetalt bonus, når en række parametre ligger på et aftalt niveau eller over. Ligger niveauet under det aftalte opkræves der bod fra selskaberne. Parametrene er flere passagerer, kundetilfredshed og pålidelighed.

5.2. Lokalbaner i Region Hovedstaden

De fem lokalbanestrækninger i Region Hovedstaden (Frederiksværkbanen – Gribskovbanen – Hornbækbanen – Nærumbanen og Lille Nord) trafikeres af en og samme operatør og infrastrukturforvalter, nemlig Lokalbanen A/S. Ejerskabet, driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen varetages af Lokalbanens daterselskab, Hovedstadens Lokalbaner A/S.

I Nordsjælland har et forsøg med 3 tog i timen på Frederiksværkbanen foreløbig betydet ca. 30% flere passagerer i de første 5 måneder af 2009 i forhold til 2008. Sammenholdt med de øvrige banestrækninger givet dette en passagerfremgang i budget 2010 på 100.000 passagerer.

Tabel 28 – Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Hovedstaden

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Passagerer (mio.)	5,1	5,2	5,2	5,2	5,2
Passagerindtægter	-71,2	-74,0	-74,0	-74,0	-74,0
Kontraktbetalinger	151,3	163,8	163,8	163,8	163,8
Driftstilskud til infrastruktur	27,5	20,3	20,3	20,3	20,3
Leasingudgifter	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
Bonusbetalinger	0,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Togdrift i alt	206,0	214,3	214,3	214,3	214,3
Synergier	-2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoomkostninger	132,8	140,2	140,2	140,2	140,2
Finansieringsbehov	132,8	140,2	140,2	140,2	140,2

Note: Passagerantal og –indtægter for budget 2009 er korrigeret pga. en dobbelttælling i budget 2009

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Region Hovedstaden har i sin trafikbestilling for 2010 bestilt uændret driftsomfang på lokalbanerne i forhold til 2009. Driftstilskuddet til infrastruktur er i budget 2010 ændret i forhold til opgørelsen i 2009. Ændringen skyldes den nye organisering af baneselskaberne. Udgifterne er flyttet fra driftstilskud til kontraktbetalinger. Ændringen betyder et fald i udgifterne til driftstilskud på 7,2 mio. kr. i forhold til budget 2009. Kontraktbetalinger er øget som følge af en P/L regulering og ændringen i driftstilskud til infrastruktur.

Den nye kontrakt med Lokalbaneln A/S giver mulighed for bonus. Bonusbetalingerne til Lokalbaneln A/S forventes at være på 3,0 mio. kr. i 2010.

Movia har udarbejdet et forslag om at binde busser og baner i Nordsjælland endnu bedre sammen gennem projektet "Flere passagerer i Nordsjælland". Forslaget går i korthed ud på at etablere et sammenhængende "hovednet" af busser og baner med høj frekvens, minimum halvtimesdrift på hverdage og timedrift herudover for både busserne og banerne. Forslaget skal nu behandles politisk i de fem kommuner og Region Hovedstaden, så det kan udmøntes i trafikbestillingerne for 2011.

Den udvidede drift på Frederiksværkbanen vil blive evalueret i løbet af 2010. Evalueringen vil sammen med projektet "Flere passagerer i Nordsjælland" danne baggrund for eventuelle driftsudvidelser og opgraderinger til højere strækningshastigheder på de øvrige strækninger i Region Hovedstaden.

5.3. Lokalbaneln i Region Sjælland

Lokalbanerne i Region Sjælland omfatter Østbanen, Lollandsbanen og Vestsjællands Lokalbaneln (Holbæk – Nykøbing Sj. og Slagelse – Tølløse). I forbindelse med beslutningen om en ændret organisering, er selskabet Regionstog A/S dannet ved en fusion mellem tidligere A/S Lollandsbanen og Vestsjællands

Lokalbaner A/S, samt en tilførsel af aktiver vedrørende Østbanen, som tidligere tilhørte Hovedstadens Lokalbaner A/S.

Regionstog A/S er operatør og infrastrukturforvalter på de ovenfor anførte strækninger. Til varetagelsen af ejerskabet, driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen er etableret to datterselskaber, som planlægges fusioneret til et selskab.

Region Sjælland har i forbindelse med trafikbestillingen for 2010 samtidig vedtaget en trafikplan, der blandt andet indebærer etablering af et højfrekvent "R-net", der består af et antal regionale buslinjer, samt lokalbanestrækningerne Holbæk – Nykøbing Sj. (Odsherredsbanen), Køge – Hårlev – Faxe Ladeplads/Rødving (Østbanen) og Nykøbing F. – Nakskov (Lollandsbanen). "R-nettet" bliver kendetegnet ved halvtimesdrift på hverdage i tidsrummet 06 – 20 og timedrift aften og weekend på både busser og baner.

I 2010 forventes et passagertal for lokalbanerne i Region Sjælland på 3,9 mio. passagerer. Fremgangen i forhold til budget 2009 kommer som følge af Region Sjællands Trafikplan, der forventes at generere flere passagerer på alle Regionstogs strækninger. I budgettet er indarbejdet passagerindtægter på 9,1 mio. kr. som følge af Trafikplanen udover indtægter pga. takststigningen.

Tabel 29 – Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Sjælland

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Passagerer (mio.)	3,5	3,9	3,9	3,9	3,9
Passagerindtægter	-68,2	-79,3	-79,3	-79,3	-79,3
Kontraktbetalinger	170,6	177,8	174,3	174,3	174,3
Driftstilskud til infrastruktur	9,1	22,7	22,7	22,7	22,7
Leasingudgifter	26,6	36,6	36,6	36,6	36,6
Bonusbetalinger	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Togdrift i alt	206,3	241,1	237,6	237,6	237,6
Synergier	-5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoomkostninger	133,1	161,8	158,3	158,3	158,3
Finansieringsbehov	133,1	161,8	158,3	158,3	158,3

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

I årene 2009 og 2010 gennemgår Østbanen, Odsherredsbanen og Tølløsebanen en opgradering, der gør at togene fremover kan køre 100/120 km/t. mod hidtil 70/75 km/t, hvilket vil betyde markant reducerede rejsetider. Sammen med nyt togmateriel, hvoraf Østbanen som den sidste i rækken i 2009 har fået 7 LINT-tog leveret, skal Regionstog A/S i 2010 gennemføre en stærkt forbedret og udvidet køreplan på alle strækninger som følge af den vedtagne trafikplan for Region Sjælland. Det udvidede driftsomfang er indarbejdet i kontraktbetalingerne i budget 2010 med 14,5 mio. kr.

Driftstilskuddet til infrastruktur er i budget 2010 ændret i forhold til opgørelsen i 2009. Ændringen skyldes den nye organisering af baneselskaberne. I budget 2009 var driftstilskuddet til infrastrukturen for de to gamle baneselskaber; Vestsjællands Lokalbanel A/S og Lollandsbanen A/S, indregnet i kontraktbetalinger. I budget 2010 er driftstilskuddet til infrastrukturen til Regionstog A/S flyttet fra kontraktbetalinger og samlet i en særskilt post. Dette giver en forøgelse i driftstilskuddet på 13,6 mio. kr. i forhold til budget 2009. Kontantbilletautomaterne vil i 2010 blive udskiftet, hvorfor kontraktbetalinger er øget med 3,5 mio. kr. Beløbet indbefatter også drift og vedligeholdelse af maskinerne i 2010.

Leasingudgifter er i 2010 øget med 10,0 mio. kr. som følge af indkøbet af nyt togmateriel på Østbanen.

Den nye kontrakt med Regionstog A/S giver mulighed for bonus. Bonusbetalingerne til Regionstog A/S forventes at være på 4,0 mio. kr. i 2010.

Det på Lollandsbanen i 2008/2009 gennemførte ITS-projekt med gratis internet, nyheds-tv, passagerinformation og korrespondancesikring mellem tog og bus, overvejes udbredt til øvrige lokalbanestrækninger i Region Sjælland.

6. Fællesudgifter

Fællesudgifter finansieres af regionerne og omfatter administration og personale, tjenestemandspensioner og erstatninger samt renter. I opgørelsen af fællesudgifter er fratrukket udgifter, der kan henføres direkte til Flextrafik, da disse udgifter finansieres af kommunerne i Flextrafikordningerne og Region Sjælland efter forbrug.

Tabel 30 - Fællesudgifter

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Administration og personale	305,9	297,7	297,7	297,7	297,7
Pensioner	4,9	8,4	11,9	14,6	17,4
Renter	-4,4	1,2	0,6	0,2	-0,2
Total fællesudgifter	315,3	307,3	310,2	312,6	314,9

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Note: Renter er i B2009 korrigeret for renter på rejsekort-lån

6.1. Administration og personale

Som udgangspunkt reguleres rammen for administration og personale med den almindelige pris- og lønregulering på 3,4 pct.

Tabel 31 – Administrations- og personaleudgifter

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Adm. og personaleudgifter	305,9	297,7	297,7	297,7	297,7

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Et element i Movias løbende effektivisering af organisationen har været en personalereduktion i foråret 2009. 22 ansatte er afskediget og der er indført ansættelsesstop. Målet er en besparelse på i alt 33 årsværk. I budget 2010 er dette udmøntet i en besparelse på 10 mio. kr. på administration og personale.

Tabel 32 Budgetramme for administration og personale - 2010

(mio. kr.)	BF2010
Budgetramme 2009	305,9
PL regulering	10,4
Ophævelse af budgetflytning fra rutespecifikke udgifter	-8,5
Rammereduktion	-10,0
Budget 2010	297,8

Endvidere forudsættes, at ansættelse af nyt personale til håndtering af rejsekortet sker indenfor denne reducerede ramme. Det er estimeret, at rejsekortet vil kræve ansættelse af 25 nye årsværk.

6.2. Pension

Pension omfatter pensionsudbetalinger til tjenestemænd samt udbetaling af arbejdsskadeerstatninger. Tjenestemandspension indbefatter pensionsbetalinger til ansatte hos Movia og lokalbanerne, der går eller er gået på pension efter 1. januar 2007.

Der er ansat ca. 200 tjenestemænd i Movia og de tilhørende lokalbaner. I budget 2010 er det forudsat, at der vil være en tilgang på ca. 15 personer svarende til en vækst i udgifterne på 3,4 mio. kr. I budget 2010 er der indregnet 0,6 mio. kr. til betaling af erstatninger og løbende ulykkesrente.

Arriva betaler pensionsbidrag for tjenestemænd udlånt til Arriva fra Movia. Denne kompensation er indregnet i tjenestemandspensionen i budget 2010 og budgetoverslagsårene.

Tabel 33 - Tjenestemandspensioner

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Antal tjenestemænd	33	48	62	76	90
Tjenestemandspensioner	4,3	7,7	11,3	14,0	16,8
Erstatninger	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Pensioner i alt	4,9	8,4	11,9	14,6	17,4

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

6.3. Renter og lån

Renter består af renteindtægter på kassebeholdningen og renteudgifter til et driftslån optaget i 2005. Renteudgifter på rejsekortlån som tidligere har været budgetteret på denne post er flyttet til balancen og udgiftsføres i takt med afdrag på rejsekortlånet.

Tabel 34 – Renteindtægter og -udgifter

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Renteindtægter	-8,4	-2,5	-2,8	-2,8	-2,8
Renteudgifter, driftslån	4,0	3,8	3,4	3,0	2,6
Renter total	-4,4	1,2	0,6	0,2	-0,2

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Driftslån

Movia overtog ved etableringen 1. januar 2007 et lån til finansiering af driftsformål i HUR i 2005 på 120,0 mio. kr. Lånet er afdragsfrit i 5 år og forventes afdraget over 10 år fra 2010. Renterne af lånet indgår i budget 2010 under regionernes finansieringsandel.

7. Rejsekort

Planen for implementering af det elektroniske rejsekort udvikler sig løbende. Budgettet for 2010 er baseret på seneste viden pr. maj 2009. Det betyder, at nogle budgetforudsætninger er ajourført pr. maj 2009, mens en del forudsætninger for budgettallene er baseret på ældre viden, som ikke er opdateret.

Nedenstående forventede effekter af rejsekortet er indarbejdet i Movias budget 2010:

Tabel 35 – Driftseffekter

(mio. kr.)	E2009.2	BF2010	2011	2012	2013
Busdrift:					
Øgede passagerindtægter	0,0	0,0	-26,2	-41,3	-47,5
Driftsoptimering (operatørudgift)	0,0	0,0	0,0	-11,2	-16,9
Busdrift i alt	0,0	0,0	-26,2	-52,6	-64,4
Rutespecifikke udgifter:					
Sparet eksisterende provision	0,0	0,0	-21,4	-38,4	-39,7
Ny provision (kiosker mv.)	0,0	0,0	10,3	9,3	10,1
Distributionsafgift netto	0,0	0,0	12,0	12,4	13,4
Rejse- og omsætningsafgifter	0,6	11,4	30,1	54,2	56,0
Drift af rejsekortudstyr	0,7	5,8	14,6	14,6	14,6
Sparet køb af rejsehjemmel	0,0	0,0	-1,0	-2,5	-2,5
Rutespecifikke udgifter i alt	1,3	17,3	44,7	49,7	51,9
Renter	4,1	13,6	14,9	14,9	14,8
Afdrag	0,0	0,0	0,0	40,5	40,5
Nettoeffekter i alt	5,4	30,9	33,4	52,5	42,8

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: E2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Tidsplanen for implementeringen, som er en grundlæggende forudsætning for, i hvilken takt budgettet påvirkes, er således:

- December 2009 Takstområde Syd
- Februar 2010 Takstområde Vest
- Oktober 2010 Takstområde Hovedstaden

Driftsomkostninger indfases i budgettet i forhold til tidsplanen. De positive effekter som besparelser, øgede indtægter og optimering af driften indfases i de enkelte budgetår med en forsinkelse i forhold til tidsplanen. Der er ikke budgetteret med positive effekter i 2010.

I de hidtidige økonomiske forventninger til det elektroniske rejsekort indgår såvel passager- som indtægtsstigninger som en effekt af indførelsen af rejsekortet. Dette er fortsat forudsætningen i budget 2010, hvor der er indarbejdet passagerstigninger i budgetoverslagsårene. Der arbejdes i forsommeren 2009 på

en ny langtidsprognose af effekterne af rejsekortet, som kan ændre på disse forudsætninger. Den nye langtidsprognose forventes indarbejdet til budgettets andenbehandling.

Bedre kendskab til kundernes rejsemønstre forventes at kunne bidrage til en forbedret driftsplanlægning i takstområde Vest og Hovedstaden, hvorved der kan opnås en besparelse på 1 pct. af operatørudgifterne uden serviceforringelse for kunderne.

Med rejsekortet ophører den nuværende form for provisionsbetalinger mellem Movia, DSB og Metroselskabet, hvor de selskaber, der har mindre salg end indtægt (typisk Movia og Metroselskabet) betaler for salgsarbejdet til de selskaber, der har mere salg end indtægt (DSB). Denne ordning afløses af en landsdækkende aftale, der kompenserer de selskaber, der har forholdsvis meget salg og dermed forholdsvis store omkostninger til salgsorganisation.

Movia vil fortsat betale provision til egne salgssteder efter indførelsen af rejsekortet. På grund af mere effektive salgskanaler regnes dog med en reduktion i Movias samlede omkostninger til dækning af DSB's salgssteders salgsarbejde.

Drift af det centrale rejsekortsystem betales via afgifter som dels er baseret på antallet af rejser i det enkelte trafikselskab og dels omsætningen i trafikselskabet. Drift af rejsekortudstyr betales i forhold til det installerede udstyr i dels busserne og dels lokalbanestationerne. Rejsekortafgifter og indbetalinger af aktiekapital og ansvarlig lånekapital er baseret på Rejsekort A/S prognose 2008-2024 pr. 23. oktober 2008. Denne prognose forventes opdateret til budgettets andenbehandling.

Køb af rejsehjemmel (primært klippekort) bliver helt erstattet af rejsekortet.

Anlægsinvesteringer som betales direkte til Rejsekort A/S er baseret på betalingsplan fra Rejsekort A/S pr. marts 2009 som er opdateret med de aktuelle beslutninger om change requests, bestykning og plan for udrulning.

Kundecenter og administration af økonomiopgaver forventes at kræve yderligere 25 årsværk i Movia. Når rejsekortet er fuldt implementeret forventes bortfaldne funktioner at give en besparelse på 7 årsværk. I implementeringsperioden 2010-2011 forventes der et ekstra ressourcetræk pga. ekstra arbejde med kundeoprettelser i denne periode. Det er i budget 2010 forudsat, at øget personalebehov i forbindelse med rejsekortet afholdes indenfor en uændret administrativ ramme.

Midttrafik har besluttet at udskyde deres samlede tilslutning til rejsekortet. Dette giver en likviditetsudfordring i Rejsekort A/S, hvilket betyder, at Movia allerede i 2009 skal indbetale yderligere 26 mio. kr. i ansvarlig lånekapital i forhold til de hidtidige forventninger. Når Midttrafik tilsluttes rejsekortet vil Movia få det indskudte beløb retur.

Tabel 36 – Rejsekort investeringer

(mio. kr.)	E2009.2	BF2010	2011	2012	2013
Aktier	0,0	115,4	0,0	0,0	0,0
Ansvarlig lånekapital	25,7	-45,6	35,0	0,0	-10,9
Anlægsinvesteringer	48,2	188,3	0,0	0,0	7,4
Renter	4,1	13,6	14,9	14,9	14,8
Investeringer i alt	78,1	271,7	49,9	14,9	11,2

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

Note: E2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Investeringer i rejsekortet forventes tilendebragt i 2010, med en lille restbetaling efter overtagelse af systemet i 2013.

I 2010 forventes yderligere indskud af aktiekapital i Rejsekort A/S, heraf en del som konvertering af ansvarlig lånekapital. Der forventes yderligere indskud af ansvarlig lånekapital i 2011. Fra 2013 forventes at tilbagebetaling af den ansvarlige lånekapital starter.

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 samt et lån på 150 mio. kr. i 2009.

Der tilskrives løbende renter til de lån som Movia optager til finansiering af investeringen i rejsekortet. Renteudgiften lånefinansieres i anlægsperioden frem til 2012. I 2010 forventes optagelse af lån på 277 mio. kr.

Tabel 37 – Rejsekort lånoptagelse

(mio. kr.)	E2009.2	BF2010	2011	2012	2013
Årets lånebehov incl. Renter	78,1	271,7	49,9	14,9	11,2
Forskel investeringer-lån 2005-2009		5,7			
Årets Lånoptagelse	150,0	277,4	49,9	0,0	0,0
Afdrag				-40,5	-40,5
Lån akkumuleret	280,0	557,4	607,4	566,9	526,4

Note: E2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Det samlede maksimale lånebehov med de nuværende budgetforudsætninger udgør 607 mio. kr. og vil opstå i 2011. I 2010 forventes lånebeløbet at udgøre 557 mio. kr. Movia har en låneadgang på 416 mio. kr. som blev givet til de tre daværende trafiksselskaber i 2005. Det forventes, at der kan opnås en udvidelse af låneadgangen til at dække det øgede lånebehov.

Fra 2012 afdrages lånet. Det forventes, at tilbagebetaling vil ske over 15 år svarende til levetiden for rejsekortsystemet. Fordelingen af finansieringen af tilbagebetalingen af lånet på kommuner og regioner er pt. udestående. Der forventes en afklaring inden 2. behandling af budget 2010.

8. Finansiering

Budgettets finansieringsbehov bliver opdelt i et kommunalt og regionalt bidrag efter Movias finansieringsmodel.

Tabel 38 - Finansieringsoversigt

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Finansiering Kommuner	1.547,3	1.677,8	1.686,9	1.709,8	1.705,3
Finansiering Regioner	850,8	928,5	928,0	938,3	939,6
Finansiering i alt	2.398,1	2.606,3	2.614,9	2.648,0	2.644,9

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

8.1. Kommunal finansiering

Kommunerne finansierer de lokale busruter, handicapkørselsordning, åben ordning samt de kommunale ordninger. Kommunerne i det tidligere Frederiksborg og Københavns amter har endvidere finansieringen af nettoudgifterne til Flextrafik, Rute. Alle kommuner og regioner bidrager derudover til afdrag på HUR-lånet og ydelse på rejsekort-lån.

Tabel 39 – Kommunal finansiering

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Lokale busruter	1.253,0	1.316,4	1.317,5	1.298,4	1.289,9
Handicap	115,0	122,7	121,3	120,3	119,8
Åben ordning	2,4	3,2	3,3	3,4	3,5
Kommunale ordninger	22,8	30,1	40,2	48,4	52,9
Flextrafik, Rute	154,1	197,6	196,9	196,9	196,9
Afdrag HUR-lån	0,0	7,7	7,7	7,7	7,7
Ydelse Rejsekort-lån	0,0	0,0	0,0	34,5	34,5
Finansiering Kommuner i alt	1.547,3	1.677,8	1.686,9	1.709,8	1.705,3

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Fordelingen af finansieringen i budget 2010 på kommuner fremgår af bilag 1.

8.2. Regional finansiering

Regionerne finansierer nettoudgifterne til regionale busruter, den siddende patientbefordring, lokalbanerne samt Movias fællesudgifter. Alle kommuner og regioner bidrager derudover til afdrag på HUR-lånet og ydelse på rejsekort-lån.

Tabel 40 – Finansiering for Region Hovedstaden

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Regionale busruter	62,5	56,4	56,4	55,6	55,3
Lokalbaner	128,9	139,3	137,7	137,7	137,7
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik	238,9	233,0	233,0	233,0	233,0
Tjenestemandspensioner	3,8	6,5	9,3	11,5	13,6
Renter	3,6	1,0	0,5	0,2	-0,2
Afdrag HUR-lån	0	2,7	2,7	2,7	2,7
Ydelse Rejsekort-lån	0	0	0	5,9	5,9
Finansiering i alt	437,6	438,9	439,6	446,6	448,0

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Tabel 41 – Finansiering for Region Sjælland

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Regionale busruter	71,6	102,4	102,4	101,0	100,3
Lokalbaner	133,1	162,7	160,8	160,8	160,8
Siddende patientbefordring	139,5	156,0	156,0	156,0	156,0
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik	67,0	64,7	64,7	64,7	64,7
Tjenestemandspensioner	1,1	1,8	2,6	3,2	3,8
Renter	1,0	0,3	0,1	0,0	0,0
Afdrag HUR-lån	0	1,6	1,6	1,6	1,6
Ydelse Rejsekort-lån	0,0	0,0	0,0	4,3	4,3
Finansiering i alt	413,2	489,6	488,4	491,7	491,5

Note: B2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

8.3. Betaling af tilskud

Tilskuddet til Movia betales som udgangspunkt i 1/12 af det årlige tilskud hver måned som et a conto bidrag. Det samlede tilskud for budgetåret bliver efterreguleret i forbindelse med årsregnskabet. Betalingen af a conto bidrag sker månedsvist forud på den første bankdag i måneden. Undtaget derfra er dog ordningerne i Flextrafik.

Ordningerne i Flextrafik opgør den månedlig driftsbetaling månedsvist bagud. Betalingen dækker de faktiske udgifter til ordningen for kommunen eller regionens borgere. Administrationsbidraget til Flextrafik betales månedsvist forud, som de øvrige betalinger til Movia.

Tabel 42 – Betaling af tilskud

<i>(mio.kr.)</i>	A conto	Efter Forbrug	Tilskud i alt
Lokale busruter	1.316,4	0,0	1.316,4
Afdrag af lån	7,7	0,0	7,7
Handicap	17,5	105,2	122,7
Åben ordning	1,3	1,9	3,2
Kommunal ordning	5,6	24,5	30,1
Flextrafik, Rute	4,0	193,6	197,6
Finansiering kommuner i alt	1.352,5	325,2	1.677,8
Regionale busruter	158,8	0,0	158,8
Afdrag af lån	4,3	0,0	4,3
Lokalbaner	302,0	0,0	302,0
Siddende patientbefordring	7,6	148,4	156,0
Fællesudgifter	307,3	0,0	307,3
Finansiering Regioner i alt	780,1	148,4	928,5

De opgjorte a conto tilskud pr. kommune kan ses i bilag 2. De forventede betalinger til kørselsordningerne efter forbrug i Flextrafik kan ses i bilag 3.

8.4. 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 køb af ikke budgetterede ydelser.

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

I 2010 reguleres differencen fra årsregnskab 2008.

9. Balance

Balancen er opgjort ultimo budgetårene.

Der budgetteres ikke med ændringer i balancens debitor- og kreditorbeholdninger. I takt med udvidelse af Movias forretningsområder kan der opstå ændringer i disse poster som vil lægge pres på likvidbeholdningen. Balancen er derfor budgetteret med nogen usikkerhed.

Tabel 43 - Balance

<i>(mio. kr.)</i>	R2008	E2009	BF 2010	2011	2012	2013
Aktiver						
Likvider	73,0	83,0	170,0	170,0	170,0	170,0
Anlægsaktiver	214,9	267,2	469,1	484,0	468,8	460,9
Tilgodehavender	220,4	220,4	220,4	220,4	220,4	220,4
Aktier og ansvarlige lån	524,4	550,1	619,9	654,9	654,9	665,8
Aktiver i alt	1.032,7	1.120,8	1.479,5	1.529,4	1.514,2	1.517,2
Passiver						
Egenkapital	-41,9	-41,9	-19,8	-2,5	39,0	101,7
Pensions- og feriepenge forpligtelse	453,5	453,5	453,5	453,5	453,5	453,5
Lån	250,0	400,0	665,4	703,3	650,8	598,3
Anden langfristet gæld	33,2	33,2	23,2	17,8	13,7	6,5
Kortfristet gæld	357,3	357,3	357,3	357,3	357,3	357,3
Efterregulering	-19,4	-81,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Passiver i alt	1.032,7	1.120,8	1.479,5	1.529,4	1.514,2	1.517,2

Note: E2009 er i 2009-priser. BF2010 og budgetoverslagsårene er 2010-priser.

Likvider

Likvidbeholdningen er budgetteret til 170 mio. kr. ultimo 2010.

Tabel 44 – Udvikling i likvider 2009 - 2010

	(mio. kr.)
Primo 2009	73,0
Efterregulering vedr. 2007	-122,7
Energiafgifter vedr. 2008	60,7
Rejsekort lån 2009	150,0
Rejsekort investering 2009	-48,2
Rejsekort renter	-4,1
Rejsekort ansvarlig lånekapital	-25,7
Ultimo 2009	83,0
Efterregulering vedr. 2008	81,3
Rejsekort lån 2010	277,4
Rejsekort investering 2010	-188,3
Rejsekort renter	-13,6
Rejsekort aktiekapital	-115,4
Rejsekort ansvarlig lånekapital	45,6
Ultimo 2010	170,0

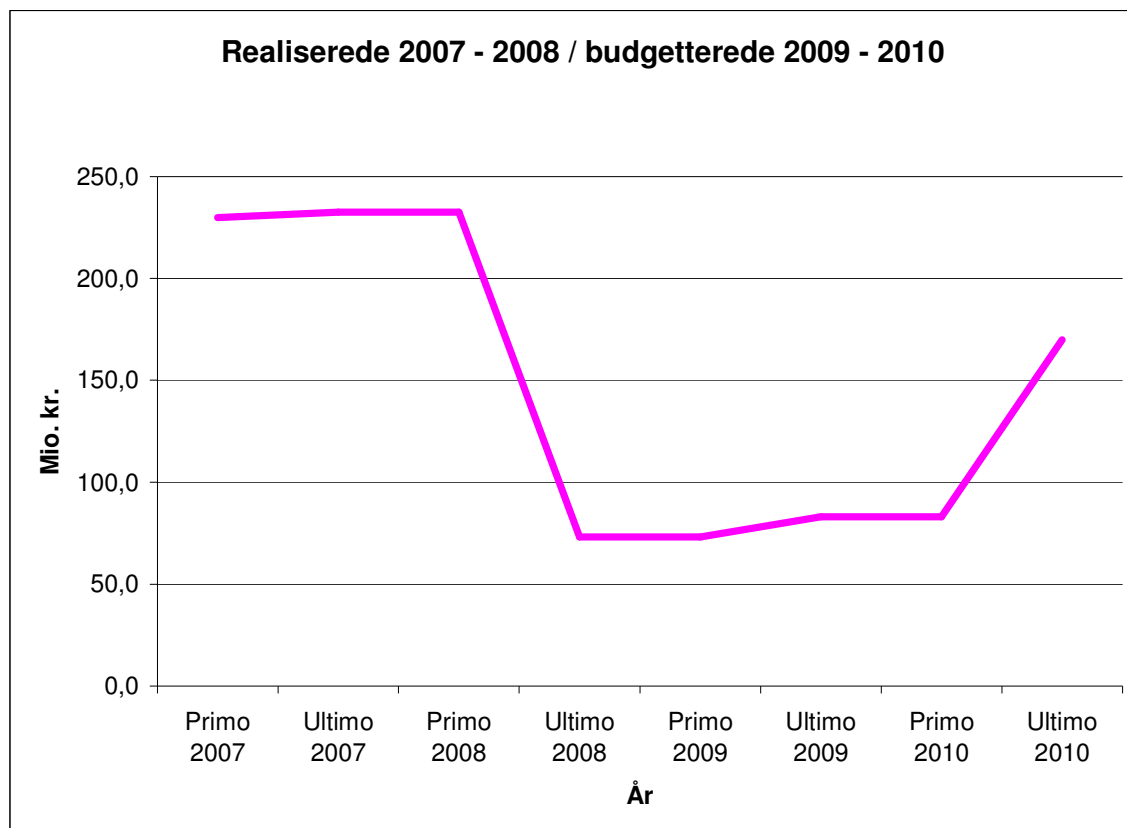
Likvidbeholdningen primo 2009 var påvirket af, at kommuners og regioners tilskud til Movia i 2008 var 81 mio. kr. lavere end de faktiske udgifter. Denne forskel bliver efterreguleret ved indbetaling fra kommuner og regioner primo 2010.

Likvidbeholdningen var i begyndelse af 2009 yderligere under pres på grund af tilbagebetaling til kommuner/regioner af efterreguleringen for 2007 på 122 mio. kr. Dette blev dog delvist kompenseret ved at energiafgiften for september-december 2008 blev indbetalt i januar 2009. I marts 2009 blev optaget et lån til rejsekortet på 150 mio. kr. som dels dækker udgifter i tidligere regnskabsår og dels forventede udgifter i resten af 2009. Dermed forventes en likvidbeholdning på 83 mio. kr. ultimo 2009, hvilket er under anbefalingen. For at imødegå usikkerhedsfaktorer i Movias budget anbefaler administrationen en likvidbeholdning ultimo budgetåret på minimum 100 mio. kr.

I 2010 forventes stort set balance mellem rejsekort investeringer og lånoptagelse. Kommuners/regioners indbetaling af efterreguleringen for 2008 forventes at forøge likvidbeholdningen ultimo 2010 til 170 mio. kr. hvilket er tilfredsstillende.

I 2009 har der været et pres på likvidbeholdningen. Budgettet viser dog, med den usikkerhed der ligger i forudsætningerne for balanceposterne, at likvidbeholdningen forventes reetableret på et tilfredsstillende niveau.

Figur 2 – Udvikling i Likvide aktiver



Øvrige balanceposter

Anlægsaktiver i balancen udgøres primært af rejsekortet. Ændringer i budgetposten anlægsaktiver er alene budgetteret for rejsekortprojektet. Posten indeholder renteudgifter i anlægsperioden frem til 2012. Fra 2012 budgetteres med afskrivning af anlægsinvesteringen over 15 år.

Der budgetteres ikke med ændringer i tilgodehavender.

Aktier og ansvarlige lån omfatter ud over Rejsekort A/S også Rejseplanen A/S og lokalbaneselskaberne. Der budgetteres alene med ændringer for Rejsekort A/S.

Egenkapital påvirkes positivt i budgetoverslagsårene af afdrag på lån og nedskrivning af leasingforpligtelse (under anden langfristet gæld). Afdrag på lån betales af kommuner og regioner via tilskud til Movia. Det har dermed ikke likviditetseffekt for Movia at afdrage på lån, og reduktionen af gælden bevirker derfor en forøgelse af egenkapitalen. Tilsvarende har nedskrivning af leasinggæld ikke likviditetseffekt.

Pensionsforpligtelsen genberegnes hvert 5. år. Der skete en beregning i 2007, hvorfor der ikke er budgetteret med ændringer i pensionsforpligtelsen i budget 2010.

Lån omfatter driftslån på 120 mio. kr. og rejsekortlån. Driftslånet afdrages over 10 år fra 2010. Rejsekortlånet udvides med investeringer frem til 2012 samt påløbne renter. Fra 2012 budgetteres med afdrag af lånet over 15 år.

Der budgetteres ikke med ændringer i anden langfristet gæld og kortfristet gæld.

Efterreguleringen budgetteres udlignet 2 år efter aflagt regnskab. Der budgetteres ikke med efterregulering for ikke aflagte regnskaber. Det vil sige, at der ikke er budgetteret med en forventet efterregulering for 2009.

10. Bilag 1 Kommunal finansiering pr. kommune

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Åben ord.	Komm. ord.	Flextrafik, Rute Bruger Elev		Afdrag HUR-lån	Total
København	334.805	29.066	0	0	0	0	1.934	365.805
Frederiksberg	60.765	6.367	0	0	0	0	361	67.493
Albertslund	11.829	1.276	0	0	2.786	4.095	78	20.064
Ballerup	17.763	3.347	0	0	3.803	5.854	124	30.892
Brøndby	14.015	3.130	0	0	4.640	3.157	86	25.027
Dragør	7.713	529	0	0	361	852	79	9.534
Gentofte	32.198	5.369	0	0	5.548	6.111	225	49.452
Gladsaxe	33.407	4.799	0	0	6.474	6.759	194	51.632
Glostrup	10.347	1.413	0	0	1.473	3.065	66	16.364
Herlev	14.409	1.924	0	0	3.685	3.045	92	23.155
Hvidovre	28.876	2.915	0	0	3.633	5.463	179	41.067
Høje-Taastrup	25.079	2.418	0	0	3.956	4.612	143	36.209
Ishøj	5.505	602	0	0	1.918	2.208	37	10.270
Egedal	20.659	1.163	0	0	3.543	4.785	120	30.271
Lyngby-Taarbæk	24.586	3.721	0	0	3.047	2.926	164	34.444
Rødovre	29.493	2.355	0	0	2.310	3.529	183	37.870
Rudersdal	29.624	2.990	0	0	4.230	4.468	184	41.496
Tårnby	19.376	2.769	0	0	4.526	3.849	132	30.652
Vallensbæk	3.697	459	0	0	272	1.270	26	5.723
Furesø	18.296	2.943	0	0	3.478	5.298	112	30.127
Allerød	15.326	551	0	0	2.087	2.778	86	20.829
Fredensborg	26.296	1.964	0	0	4.298	4.692	141	37.391
Frederikssund	27.041	1.679	0	0	3.487	6.623	142	38.972
Halsnæs	7.331	932	0	0	2.441	3.650	40	14.393
Gribskov	21.274	1.548	0	0	6.073	4.163	133	33.191
Helsingør	38.201	2.261	0	0	3.837	5.705	230	50.235
Hillerød	28.032	2.213	0	0	6.645	7.271	160	44.322
Hørsholm	13.584	1.214	0	0	827	2.038	82	17.745
Lejre	26.662	984	85	1.036	0	0	120	28.887
Greve	12.472	1.284	85	1.539	0	0	75	15.456
Roskilde	43.753	3.833	0	0	0	0	234	47.820
Køge	26.212	1.878	0	0	0	0	167	28.258
Solrød	9.477	507	0	0	0	0	53	10.037
Stevns	10.496	861	9	2.322	0	0	49	13.738
Kalundborg	27.180	2.272	507	3.110	0	0	154	33.223
Sorø	13.878	1.532	241	2.548	0	0	72	18.270
Odsherred	14.332	1.205	264	2.793	0	0	85	18.678
Næstved	33.508	2.936	0	0	0	0	144	36.588
Slagelse	34.996	2.776	532	2.037	0	0	184	40.525
Faxe	8.634	1.437	266	2.882	0	0	37	13.255
Holbæk	23.042	1.994	524	7.555	0	0	142	33.257
Ringsted	18.260	818	97	1.777	0	0	93	21.045
Lolland	40.781	1.969	0	0	0	0	195	42.946
Vordingborg	22.706	2.105	584	2.545	0	0	145	28.085
Guldborgsund	30.516	2.401	0	0	0	0	179	33.095
Total	1.316.434	122.709	3.193	30.143	89.380	108.267	7.660	1.677.787

Note: Bilag 1 viser kommunernes samlede tilskud til Movia. Bilag 2 og Bilag 3 er opdelingen af tilskuddet på en a conto betalingsdel og en forbrugsbetalingsdel.

11. Bilag 2 A conto betalinger pr. kommune

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Åben ord.	Komm. ord.	Flextrafik, Rute Bruger Elev		Afdrag HUR-lån	Total
København	334.805	4.143	0	0	0	0	1.934	340.882
Frederiksberg	60.765	908	0	0	0	0	361	62.033
Albertslund	11.829	182	0	0	70	67	78	12.226
Ballerup	17.763	477	0	0	96	96	124	18.557
Brøndby	14.015	446	0	0	117	52	86	14.716
Dragør	7.713	75	0	0	9	14	79	7.891
Gentofte	32.198	765	0	0	140	101	225	33.429
Gladsaxe	33.407	684	0	0	163	111	194	34.559
Glostrup	10.347	201	0	0	37	50	66	10.701
Herlev	14.409	274	0	0	93	50	92	14.918
Hvidovre	28.876	415	0	0	92	90	179	29.653
Høje-Taastrup	25.079	345	0	0	100	76	143	25.742
Ishøj	5.505	86	0	0	48	36	37	5.713
Egedal	20.659	166	0	0	89	79	120	21.113
Lyngby-Taarbæk	24.586	530	0	0	77	48	164	25.405
Rødovre	29.493	336	0	0	58	58	183	30.128
Rudersdal	29.624	426	0	0	107	73	184	30.414
Tårnby	19.376	395	0	0	114	63	132	20.080
Vallensbæk	3.697	65	0	0	7	21	26	3.816
Furesø	18.296	420	0	0	88	87	112	19.002
Allerød	15.326	79	0	0	53	46	86	15.590
Fredensborg	26.296	280	0	0	108	77	141	26.902
Frederikssund	27.041	239	0	0	88	109	142	27.620
Halsnæs	7.331	133	0	0	62	60	40	7.625
Gribskov	21.274	221	0	0	153	68	133	21.849
Helsingør	38.201	322	0	0	97	94	230	38.944
Hillerød	28.032	315	0	0	168	120	160	28.795
Hørsholm	13.584	173	0	0	21	34	82	13.894
Lejre	26.662	140	35	193	0	0	120	27.150
Greve	12.472	183	35	286	0	0	75	13.052
Roskilde	43.753	546	0	0	0	0	234	44.533
Køge	26.212	268	0	0	0	0	167	26.647
Solrød	9.477	72	0	0	0	0	53	9.602
Stevns	10.496	123	4	432	0	0	49	11.104
Kalundborg	27.180	324	210	579	0	0	154	28.446
Sorø	13.878	218	100	474	0	0	72	14.742
Odsherred	14.332	172	109	520	0	0	85	15.217
Næstved	33.508	419	0	0	0	0	144	34.070
Slagelse	34.996	396	220	379	0	0	184	36.175
Faxe	8.634	205	110	536	0	0	37	9.521
Holbæk	23.042	284	217	1.406	0	0	142	25.091
Ringsted	18.260	117	40	331	0	0	93	18.841
Lolland	40.781	281	0	0	0	0	195	41.257
Vordingborg	22.706	300	241	474	0	0	145	23.866
Guldborgsund	30.516	342	0	0	0	0	179	31.037
Total	1.316.434	17.490	1.320	5.610	2.254	1.781	7.660	1.352.550

Note: Bilag 1 viser kommunernes samlede tilskud til Movia. Bilag 2 og Bilag 3 er opdelingen af tilskuddet på en a conto betalingsdel og en forbrugsbetalingsdel.

12. Bilag 3 Betaling efter forbrug pr. kommune

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruiter	Handicap kørsel	Åben ord.	Komm. ord.	Flextrafik, Rute		Afdrag HUR-lån	Total
					Bruger	Elev		
København	0	24.923	0	0	0	0	0	24.923
Frederiksberg	0	5.460	0	0	0	0	0	5.460
Albertslund	0	1.094	0	0	2.715	4.028	0	7.837
Ballerup	0	2.870	0	0	3.707	5.758	0	12.335
Brøndby	0	2.683	0	0	4.523	3.105	0	10.311
Dragør	0	454	0	0	352	838	0	1.644
Gentofte	0	4.604	0	0	5.408	6.011	0	16.023
Gladsaxe	0	4.115	0	0	6.311	6.648	0	17.073
Glostrup	0	1.211	0	0	1.436	3.015	0	5.662
Herlev	0	1.650	0	0	3.592	2.994	0	8.237
Hvidovre	0	2.500	0	0	3.542	5.373	0	11.414
Høje-Taastrup	0	2.074	0	0	3.856	4.537	0	10.466
Ishøj	0	516	0	0	1.870	2.172	0	4.558
Egedal	0	997	0	0	3.454	4.706	0	9.158
Lyngby-Taarbæk	0	3.190	0	0	2.970	2.878	0	9.039
Rødovre	0	2.019	0	0	2.252	3.471	0	7.742
Rudersdal	0	2.564	0	0	4.123	4.395	0	11.082
Tårnby	0	2.374	0	0	4.412	3.786	0	10.572
Vallensbæk	0	393	0	0	265	1.249	0	1.907
Furesø	0	2.524	0	0	3.390	5.211	0	11.125
Allerød	0	472	0	0	2.035	2.732	0	5.239
Fredensborg	0	1.684	0	0	4.190	4.615	0	10.489
Frederikssund	0	1.440	0	0	3.399	6.514	0	11.352
Halsnæs	0	799	0	0	2.379	3.590	0	6.768
Gribskov	0	1.327	0	0	5.920	4.095	0	11.342
Helsingør	0	1.939	0	0	3.740	5.611	0	11.290
Hillerød	0	1.898	0	0	6.477	7.151	0	15.526
Hørsholm	0	1.041	0	0	806	2.004	0	3.852
Lejre	0	844	50	843	0	0	0	1.737
Greve	0	1.101	50	1.253	0	0	0	2.404
Roskilde	0	3.286	0	0	0	0	0	3.286
Køge	0	1.611	0	0	0	0	0	1.611
Solrød	0	435	0	0	0	0	0	435
Stevns	0	739	5	1.890	0	0	0	2.634
Kalundborg	0	1.948	297	2.531	0	0	0	4.777
Sorø	0	1.314	141	2.074	0	0	0	3.528
Odsherred	0	1.033	155	2.273	0	0	0	3.461
Næstved	0	2.518	0	0	0	0	0	2.518
Slagelse	0	2.380	312	1.658	0	0	0	4.351
Faxe	0	1.233	156	2.345	0	0	0	3.734
Holbæk	0	1.709	307	6.149	0	0	0	8.166
Ringsted	0	701	57	1.446	0	0	0	2.204
Lolland	0	1.689	0	0	0	0	0	1.689
Vordingborg	0	1.805	343	2.071	0	0	0	4.219
Guldborgsund	0	2.059	0	0	0	0	0	2.059
Total	0	105.219	1.873	24.534	87.125	106.486	0	325.237

Note: Bilag 1 viser kommunernes samlede tilskud til Movia. Bilag 2 og Bilag 3 er opdelingen af tilskuddet på en a conto betalingsdel og en forbrugsbetalingsdel.