

Trafikselskabet Movia

Budget 2010

2. behandling

10. september 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	18
4.	Flextrafik.....	22
4.1.	Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik.....	22
4.2.	Handicapkørsel	24
4.3.	Åben og kommunal ordning	24
4.4.	Administration og personale for handicapkørsel, åben og kommunal ordning	26
4.5.	Siddende Patientbefordring.....	26
4.6.	Flextrafik, Rute	27
5.	Bane.....	28
5.1.	Særlige budgetforudsætninger for bane	28
5.2.	Lokalbaner i Region Hovedstaden	31
5.3.	Lokalbaner i Region Sjælland	32
6.	Fællesudgifter.....	35
6.1.	Administration og personale.....	35
6.2.	Pension.....	36
6.3.	Renter og lån	37
7.	Rejsekort	38
8.	Finansiering	42
8.1.	Kommunal finansiering.....	42
8.2.	Regional finansiering.....	42
8.3.	Betaling af tilskud	43
8.4.	Regulering af tilskud.....	45
9.	Balance.....	46

10.	Bilag 1 Kommunal finansiering pr. kommune.....	50
11.	Bilag 2 A conto betalinger pr. kommune	51
12.	Bilag 3 Betaling efter forbrug pr. kommune	52

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 4.494 mio. kr. og indtægter på 1.658 mio. kr. Differencen på 2.836 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 1.877 mio. kr. fra kommunerne og 971 mio. kr. fra regionerne.

70 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 546 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

Movias største udfordring er 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.

En af de største projektudfordringer i 2010 bliver at implementere rejsekortet i Movias område. Rejsekortet er et af de største teknologiprojekter i den kollektive trafik nogensinde, og vil ud over massive tekniske udfordringer for trafiksselskaberne og Rejsekortselskabet indebære ganske betydelige udfordringer for kunderne i den kollektive trafik med omstilling til en helt anderledes billetteringsteknologi og radikalt anderledes takst- og rabatsystemer. Det giver i sagens natur en stor kommunikations- og informationsopgave for trafiksselskaberne, hvortil ikke mindst hører et forventet behov for stor on-line kundeservice kapacitet.

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. Der er sket store kvalitetsforbedringer med opgradering af strækninger, øget rejsehastighed og nyt togmateriel. I 2010 vil kvalitetsforbedringerne af banerne fortsætte, og den passagervækst, som er realiseret i 2008 og 2009 skal følges op.

1.2. Særlige forhold

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

Finansieringsmodel for kommunale busruter der kører i mere end én kommune

Folketinget vedtog i starten af året en ændring af Lov om trafikkselskaber. En af ændringerne består i en præcisering af principperne for finansiering af lokale buslinjer i Movias område, og til at underbygge dette er i lovbemærkningerne detaljeret beskrevet et konkret stiliseret beregningseksempel.

Beregningseksemplet anses at være normgivende for Movias fordeling af finansieringsbyrden for lokale buslinjer i mere end én kommune og anvendes derfor i budget 2010.

Indtægtsfordelingsmodellen

Indtægtsfordelingsmodellen i hovedstadsområdet er fra 1. januar 2007 ændret således, at Metroen bliver honoreret med en højere indtægt pr. påstiger end i den gamle indtægtsfordelingsmodel, samtidig med at bustrafikken ikke bliver berørt. Dette er kaldet Dobbeltfaktormodellen.

Movia har gennemført parallelberegninger med den gamle model, der viser, at bustrafikken er blevet tildelt færre indtægter ved dobbeltfaktormodellen end den ville have fået, hvis den gamle indtægtsfordelingsmodel stadig var gældende. De foreløbige beregninger viser, at der er nogenlunde balance i 2007, men at forskellen mellem de to modeller stiger løbende til op imod 30 mio. kr. i 2009.

I "Høringsnotat vedr. forslag til Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet" dateret den 12. december 2006, skriver Transport- og Energiministeriet bl.a.:

"Efter 2 år – dvs. i 2009 – vil der ske en genberegning af billetindtægtsdelingen med henblik på at fastslå, om modellen fungerer efter hensigten, som bl.a. er at bustrafikkens økonomi ikke berøres af den nye billetindtægtsdelingsmodel. Hvis det viser sig, at billetindtægtsdelingen ikke fungerer efter hensigten, vil der skulle tages stilling til, hvad der så skal ske. Det fremgår – som det også bemærkes – af den politiske aftale om Cityringen af 2. februar 2006, at "bustrafikkens økonomi ikke berøres ved tidspunktet for indførelsen af modellen i 2007".

Processen for den lovede genberegning håndteres af Trafikstyrelsen i dialog med Direktørgruppen fra Trafikselskaberne. Trafikstyrelsen er i dialog med Transportministeriets departement om en genberegning af dobbeltfaktorerne.

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 3,1%¹.

¹ KL's pris- og lønskøn pr 19. juni 2009

2. Budgetoversigt

Tabel 1 - Budgetoversigt

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Bus					
Billetindtægter	-1.523,0	-1.474,0	-1.500,2	-1.515,3	-1.521,5
Operatørudgifter	2.790,1	2.996,9	2.996,9	2.985,7	2.980,1
Rutespecifikke udgifter	119,9	144,4	176,6	172,9	177,5
Total bus	1.387,0	1.667,3	1.673,3	1.643,2	1.636,0
Flextrafik					
Billetindtægter	-26,7	-25,6	-25,7	-25,8	-25,9
Operatørudgifter	424,0	536,3	545,7	553,6	558,0
Administration og personale	36,5	37,1	36,4	36,4	36,4
Total Flextrafik	433,8	547,7	556,3	564,1	568,5
Lokalbaner					
Billetindtægter	-139,4	-158,0	-159,4	-159,4	-160,9
Operatørudgifter	368,8	422,4	420,6	421,3	421,5
Driftstilskud til infrastruktur	36,6	42,7	42,7	42,7	42,7
Total lokalbaner	266,0	307,1	303,8	304,5	303,2
Fællesudgifter					
Administration og personale	305,9	304,2	304,2	304,2	304,2
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	313,8	316,6	319,0	321,4
DRIFTENS TILSKUDSBEHOV	2.393,2	2.835,9	2.850,1	2.830,9	2.829,1

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen 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

Den relativt store stigning på 443 mio. kr. i driftens tilskudsbehov fra budget 2009 til budget 2010 kan i det væsentligste forklares med udefra kommende faktorer.

Billetindtægterne på busområdet falder med 49 mio. kr. som følge af tilpasning af passagerforventninger og indtægtsforventninger til den faktiske udvikling i 2009.

Udviklingen i de prisindex der regulerer buskontrakterne forventes at betyde øgede udgifter på 55 mio. kr.

Der er desuden en forventning om stigende priser i nye udbud. Dette forventes at betyde en merudgift på 80 mio. kr.

Endelig forventes der vedtaget en lov vedr. cross-border leasing som samlet set forventes at give en merudgift på 154 mio. kr. Kommuner og regioner DUT-kompenseres for denne ekstraudgift.

Årsagerne til udviklingen i budgettet beskrives nærmere under de relevante afsnit i budgetbogen.

Tabel 2 - Finansieringsoversigt

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Finansiering					
Driftens tilskudsbehov	2.393,2	2.835,9	2.850,1	2.830,9	2.829,1
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	2.847,9	2.862,1	2.887,6	2.885,9
Finansiering Kommuner	1.547,3	1.877,2	1.891,1	1.906,6	1.904,6
Finansiering Regioner	850,8	970,8	971,0	981,0	981,3
FINANSIERING I ALT	2.398,1	2.847,9	2.862,1	2.887,6	2.885,9

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 59% af Movias samlede tilskudsbehov.

Tabel 3 – Budgetoversigt for Bus

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Indtægter	-1.523,0	-1.474,0	-1.500,2	-1.515,3	-1.521,5
Operatørudgifter	2.790,1	2.996,9	2.996,9	2.985,7	2.980,1
Rutespecifikke udgifter	119,9	144,4	176,6	172,9	177,5
Total bus	1.387,0	1.667,3	1.673,3	1.643,2	1.636,0

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

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

Busdriften vil i 2010 være fordelt på 546 buslinjer. Der køres 4,5 mio. timer med 1.317 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	122	131	345	362
Lokal flere kommuner	16	9	138	163	172
Regional	13	17	8	38	39
Total buslinjer	121	148	277	546	573
Antal busser					
Lokal en kommune	98	130	206	434	439
Lokal flere kommuner	30	13	649	691	695
Regional	50	35	106	192	172
Total busser	179	178	961	1.317	1.306
Timer (1.000 timer)					
Lokal en kommune	259	289	713	1.262	1.272
Lokal flere kommuner	73	27	2.632	2.732	2.799
Regional	149	77	309	535	515
Total Timer	481	393	3.655	4.529	4.586

3.1. Særlige budgetforudsætninger for bus

Kommunernes og regionernes frist for indmelding af ændringer af busbetjeningen i 2010 var ultimo juli 2009. Der har været en del udfordringer i kommuner og regioner om det kommende års busbetjening grundet stigende omkostninger til busdriften.

Efterfølgende er gennemgået de ændringer, der er indarbejdet i budget 2010. Ændringerne i busbetjeningen skal ses i forhold til busbetjeningen i budget 2009. I 2010 ønsker 22 kommuner uændret busbetjening.

Kommune og regionsændringer, der er indarbejdet i budget 2010

I **København** har City-bussen, der betjener middelalderbyen i København, opstart juni 2009 og er indarbejdet med en passagereffekt på ca. 350.000 passagerer i 2010. Den nye havnebus, der skal betjene Sluseholmen, er indarbejdet med en passagereffekt på 30.000 passagerer. Anlægsarbejdet med den nye metrocyring begynder med ledningsomlægning i 2010. Dette betyder linjeændringer 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.

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 indtægter for linjen i budget 2010.

I **Brøndby** kommune reduceres timetallet som en konsekvens af den ændrede busbetjening i Hvidovre kommune.

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 nedlægger telebuslinjen fra sommeren 2009. 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.

I **Allerød** kommune er etableret erstatningskørsel på en af kommunens linjer, som følge af nedlæggelse af en linje i Fredensborg, der også betjente Allerød kommune.

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 en del af ændringerne endnu ikke er godkendt af kommunerne og dermed ikke indarbejdet i budget 2010.

Frederikssund kommune besluttede besparelser på 3 buslinjer umiddelbart inden sommerferien, hvoraf den ene er en ren lokal linje og besparelsen er derfor indarbejdet i budgettet. De 2 øvrige linjer afventer godkendelse i kommunerne Hillerød og Allerød.

Gribskov kommune har besluttet besparelse på 2 linjer, der er indarbejdet i budgettet.

For **Lejre** kommune er der indarbejdet en besparelse på busdriften i budgettet. Kommunen har efterfølgende besluttet ikke at gennemføre besparelsen, men det har ikke været muligt at ændre budgettet.

Køge kommune har reduceret omkostningerne til telebusserne i kommunen med 1,0 mio. kr. Bybusnettet vil fra sommeren 2010 blive forbedret i Køge kommune. Bybusser skal have forbindelse til alle ankomster og afgange 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%.

Sorø kommune nedlægger en enkelt linje for derimod at styrke bybusserne og specielle lokalruter.

Odsherred kommune har fra august 2009 reduceret busbetjeningen i kommunen. Disse ændringer er indarbejdet i budget 2010 med fuld effekt. Desuden er indlagt 2.300 ekstra timer på linje 64, svarende til at kommunen vælger at videreføre linje 66 fra sommeren 2010.

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

Ringsted kommune introducerer i december 2009 et nyt bybus net, der betyder nedlæggelse af nogle linjer og omlægning af andre. Ændringerne forventes at give ca. 20.000 flere passagerer og en reduktion i køreplantimerne.

I **Vordingborg** kommune får de nye telebusområder fra sommeren 2009 fuld effekt i budget 2010.

I **Guldborgsund** kommune omlægges bybusnettet, så der kommer bedre forbindelser til togdriften med ½ times drift i dagtimerne. En del linjer bliver nedlagt eller reduceret i kørselsomfanget, mens to nye bybus linjer etableres. Omlægningen forventes at give en passagerfremgang på 10%. Samtidig oprettes nye telebuslinjer i kommunen.

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 er vedtaget af de berørte kommuner.

Movia har i tæt samarbejde med kommunerne **Ishøj, Greve, Høje-Taastrup, Albertslund, Ballerup, Furesø og Gladsaxe** udarbejdet et løsningsforslag til en ny linje, der vil være en tværgående ekspresbus. Forslaget imødekommer de involverede kommuners ønsker til busbetjeningen herunder ingen betjening i Furesø kommune.

Region Hovedstaden har besluttet at etablere en ny ringvejs E-bus i 2010. Samtidig øges kørselsomfanget på to S-buslinjer, mens en mindre reduktion som konsekvens af E-bussen er indarbejdet på en tredje S-buslinje i budget 2010.

Region Sjælland har i foråret 2009 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.

Bestyrelsen besluttede ved budgetvedtagelsen den 10. september 2009, at der indarbejdes en budgetreguleringspulje med henblik på reduktion af Region Sjællands tilskud i 2010 med 8,9 mio. kr. Denne pulje er indarbejdet som en budgetreduktion af operatørdgifterne. Administrationen og Region Sjælland udmønter budgetreguleringspuljen i tilsvarende besparelser.

Øvrige kommune- og regionsændringer, der ikke er indarbejdet i budgettet

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

Københavns Kommune tager beslutning om busbetjeningen i 2010 efter udarbejdelsen af Movias budget for 2010, hvorfor der ikke er indarbejdet ændringer for kommunen udover de to nye linjer; citybussen og havnebussen samt linjeændringer i forbindelse med anlægsarbejdet til metrocityring. Der er ikke i budgettet indarbejdet effekter af en reduceret kørehastighed på Nørrebrogade.

Rødovre kommune har ønsket betydelige besparelser på busbetjeningen i 2010. Da ændringerne vil berøre de omkringliggende kommuners busbetjening, har det ikke været muligt at få bestillingerne færdig inden deadline. Movia har fremlagt et forslag til ændret busbetjening i de involverede kommuner. Kommunerne forventes at behandle forslaget i eftersommeren, så konsekvenserne eventuelt kan indarbejdes som justeringer af a conto betalingerne i 2010.

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 og optimere og markedsføre busserne i kommunen. Planen er ikke konkretiseret nok til at blive indarbejdet i budget 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 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 i 2009. 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

Movia vedtog en forretningsplan i 2008. 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. Passager-tallet 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 til brug for budgetlægningen. Den væsentligste årsag er at elementerne i forretningsplanen skal have tid til at virke. Som eksempel er der positive erfaringer med forsøg med passagerincitamenter i operatørkontrakterne, og den succes skal fastholdes og bredes ud til andre linjer. Men god forberedelse og implementering tager tid og i konsekvens heraf justeres forventningerne til passagertallet i budget 2010, så de modsvare den faktiske udvikling og et grundlæggende princip om forsigtig budgetlægning.

Tabel 5 – Buspassagerer

<i>(mio. passagerer)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Vest	13,5	12,5	12,5	12,5	12,5
Syd	7,8	7,0	7,0	7,0	7,0
Hovedstaden	187,5	187,4	189,3	190,4	190,9
Movia	208,8	206,9	208,8	209,9	210,4

Set i forhold til forretningsplanen forventes en passagervækst på 3,4 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	E2009.3	BF2010	Udv. 2007 - 2010
Vest	13,2	12,0	12,1	12,5	-0,7
Syd	7,6	7,3	7,0	7,0	-0,6
Hovedstaden	182,7	185,4	186,1	187,4	4,7
Movia	203,5	204,7	205,2	206,9	3,4

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.

Tabel 7 – Passagerindtægter fra Bus

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Vest	119,1	114,8	114,8	114,8	114,8
Syd	92,7	85,9	85,9	85,9	85,9
Hovedstaden	1.311,1	1.273,4	1.299,6	1.314,7	1.320,9
Movia	1.523,0	1.474,0	1.500,2	1.515,3	1.521,5

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 takststigningen 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 denne kan ske i forskellig grad på de forskellige billettyper. Der er fortsat forhandlinger mellem Movia, Metro og DSB om takststigningen i hovedstadsområdet og der er derfor ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at ændre budgetforudsætningen.

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 Trafikstyrelsen 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 2.996,9 mio. kr.

Tabel 8 – Busoperatørudgifter, antal bustimer og antal busser

	2009	BF2010	2011	2012	2013
Antal busser	1.306	1.317	1.317	1.317	1.317
Antal timer (1.000 timer)	4.586	4.529	4.529	4.529	4.529
Operatørudgifter (mio. kr.)	2.790,1	2.996,9	2.996,9	2.985,7	2.980,1

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

Operatørudgifterne forventes samlet set at stige med ca. 7 pct. fra budget 2009 til 2010. Omfanget af antal kørte bustimer og antal ture er ikke ændret væsentlig. Stigningen i operatørudgifterne skyldes primært en forventning om stigende priser i nye udbud og effekten af cross-border leasing.

Der er budgetteret med et lille fald i indeksreguleringen af operatørudgifter, hvilket skyldes 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. 20 pct. under forventningerne i 2009, hvilket giver en reduktion i operatørudgifterne.

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 grundindeks. De tre væsentligste indeks er dieselolie, 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	138	156	171	171	171	188	188	188	159
Løn	162	162	162	163	163	163	165	165	165	166	166	166	164
Rente	4,4	4,2	3,9	3,9	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,8
BF2010													
Dieselolie	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Løn	168	168	168	169	169	169	171	171	171	172	172	172	170
Rente	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0

Olieindekset har været stabilt i de første 6 måneder af 2009, men er steget i sommeren 2009. Der forudsættes en lille stigning i resten af 2009 og yderligere en stigning i 2010. Dette svarer til tendensen i de store bankers prognoser for oliepriser.

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

Renten udviser faldende tendens i 2009. De store banker forventer dog på et til to års sigt et niveau som ligger lidt højere end dagens niveau. Budget 2010 er sat forsigtigt til 4,0 pct.

Kontrakter med busoperatørerne prisreguleres månedsvi i takstområde Hovedstaden og halvårligt i itakstområderne Vest og Syd. Prisreguleringsindekset i Hovedstadsområdet består af 6 delindeks, mens indekset for Syd/Vest består af 5 delindeks. Udviklingen og vægtningen af de forskellige delindeks kan ses 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	200,0	-20,0%	-1,4%
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	4,0	-23,1%	-1,8%
Rep eget køretøj	8,1%	139,6	145,9	4,5%	0,4%
Vægtet indeks	100,0%				-1,0%

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	200,0	-20,0%	-1,2%
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	4,0	-23,1%	-2,5%
Rep eget køretøj	10,0%	139,6	145,9	4,5%	0,4%
Vægtet indeks	100,0%				-1,6%

Udbud

Budget 2010 er under indflydelse af to typer af udbud. Movias 3. og 4. udbud af almindelig buskørsel (A3 og A4) samt 2. udbud af telebuskørsel (T2) har driftsstart i sidste halvår af 2009 og vil have fuld effekt i 2010. Derudover er der to udbud af almindelig buskørsel (A5 og A6) med driftsstart løbende i 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 udgiften 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/Vest, hvor der er budgetteret en stigning i priser, da priserne i dette område er sat for lavt på den nuværende kørsel. I A6 er der budgetteret med en højere gennemsnitspris pr. time, da der også her skiftes afregningsmetode, som det er gjort i A4.

Cross-border leasing

Regeringen forventes at fremsætte forslag til ændring af momsloven i den kommende folketingssamling, hvor en af konsekvenserne vil være, at den nuværende adgang til at lease eksempelvis busmateriel i udlandet og samtidig få momsen af leasingydelse refunderet, bortfalder. Denne finansieringsmetode er almindeligt anvendt af de busoperatører, der kører for trafikskaberne. Loven forventes vedtaget med ikrafttrædelse 1. januar 2010. Effekten estimeres at være en udgiftsforøgelse på ca. 5 pct. i gennemsnit af operatørudgifterne. I budget 2010 er udgiftsforøgelsen beregnet på baggrund af kontraktpriserne i januar 2009, hvilket svarer til 121 mio. kr., der er indarbejdet i budgettet.

Movia arbejder på en løsning, hvor der betales compensation til operatørerne i forhold til hvor stor den konkrete besparelse for hver enkel kontrakt har været. Effekten bliver, at den forventede ekstraudgift for Movia vil variere fra kontrakt til kontrakt, og som følge heraf vil også effekten for den enkelte kommune/region kunne afvige fra det forventede gennemsnit på ca. 5 pct. Arbejdet med konkret udmøntning pr. kontrakt er ikke på nuværende tidspunkt så fremskredent, at effekterne har kunnet indarbejdes i budgettet, hvorfor der er indarbejdet en gennemsnitlig stigning på ca. 5 pct.

Det forventes, at staten kompenserer kommuner/regioner for den øgede udgift via DUT-princippet.

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)

Tabel 12 – Rutespecifikke udgifter

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Provision/Distributionsafgift	50,3	56,9	57,8	40,1	40,5
Køb af rejsehjemmel	8,1	6,4	5,4	4,0	4,0
Rejsekort afgifter	6,0	18,3	57,2	72,6	76,8
Tale- og Dataradio	24,8	30,6	27,6	27,6	27,6
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	5,5	1,8	1,8	1,8
Billetkontrol	4,5	7,2	7,2	7,2	7,2
Udgifter flyttet til administration	-8,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Rutespecifikke udgifter i alt	119,9	144,4	176,6	172,9	177,5

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

Provision/Distributionsafgift

Udgifter til provision er Movias udgifter til private kortsalgsteder, 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 salgsandelene 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 kortsalgsted på Rådhuspladsen lukker med udgangen af 2009. Det forventes at betyde en større provisionsbetaling til andre kortsalgsteder på 0,4 mio. kr. i 2010.

Der er en stigning i provisionsudgifter til detailkæderne baseret på den realiserede udvikling i 2009 og en forventet regulering af provisionssatserne.

Det forventes, at 18% af Movias kontantbilletsalg i takstområde H vil overgå til SMS-billet i 2010. I budgettet er indarbejdet tele- og operatøraftgifter 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.

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.

I 2010 forventes en stigning i udgifterne til serviceaftaler, idet der er indgået nye aftaler som forbedrer mulighederne for udnyttelse af tale- og dataradio, efter systemet formelt er sat i drift.

Der forventes desuden investeret i nyt software som yderligere vil forbedre anvendelsesmulighederne for tale- og dataradio. Der er indarbejdet en engangsudgift på 3 mio. kr. i 2010.

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 stoppestedsstandere og køreplantavler mv. som anvendes på stoppestederne. Lønudgiften 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 opgavefordelingen med kommunerne. I Vest har kommunerne ansvaret for vedligeholdelsen af stoppestederne og køreplantavlerne. I Hovedstaden har Movia ansvaret for vedligeholdelsen af stoppestederne og køreplantavlerne, mens opgavefordelingen i takstområde Syd er varierende. Der arbejdes i efteråret 2009 på at få harmoniseret arbejdet med stoppesteder i hele Movia.

Udgiften til stoppesteder fordeles på de berørte busruter i forhold til antal køreplantimer i det pågældende område.

Busudstyr

Busudstysudgifter er udgifter til drift og vedligeholdelse af billetteringsudstyr i busserne.

Budgetposten er reduceret væsentligt i budget 2010. Den primære årsag er, at drift af salgs- og valideringsudstyr til rejsekortet (6,0 mio. kr. i budget 2009) er flyttet til budgetposten Rejsekortafgifter. Desuden er der realiseret en besparelse i 2009 som videreføres i budget 2010.

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.

Budgetposten er reduceret i forhold til budget 2009 da lejeindtægterne i budget 2009 var opgjort under salgsindtægter.

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.

Den tekniske løsning forventes udskiftet i 2010. Den nye tekniske løsning bygger på tale- og dataradio teknologien og vil ud over besparelser også give væsentlige bedre funktionaliteter end den nuværende ABIT løsning. Der er budgetteret med en engangsudgift på 2,4 mio. kr. i 2010. Den årlige besparelse som følge af systemskiftet forventes at være på 2,5 mio. kr. I 2010 forventes opnået besparelse i et halvt år svarende til en besparelse på 1,3 mio. kr.

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 10 ekstra medarbejdere i trafiktjenesten 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. Indtægterne fra kontrolafgifterne bliver budgetteret sammen med salgsindtægterne og fremgår ikke særskilt af budgettet, mens løn- og administrationsudgifterne budgetteres som en del af de rutespecifikke udgifter.

I slutningen af 2008 blev det besluttet at ansætte yderligere 5 billetkontrollører i forsøgsordningen, hvilket er årsagen til stigningen i budgettet i forhold til 2009. Den øgede udgift er finansieret ved øgede kontrolafgifter. Der er desuden indregnet en ekstraudgift på 0,3 mio. kr. til billetkontrol pga. lønsumsafgift.

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	536,3	545,7	553,6	558,0
Administration og personale	36,5	37,1	36,4	36,4	36,4
Total flextrafik	433,8	547,7	556,3	564,1	568,5

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen 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 må ikke være væsentligt højere end taksterne i den øvrige offentlige servicetrafik. I dag ligger taksterne for handicapkørsel 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 for handicapkørsel, åben kørselsordning, kommunal kørselsordning og siddende patientbefordring er reguleret efter et sammenvejet indeks bestående af 90% lønudvikling og 10% dieseludvikling. Budgetforudsætningerne for disse indeks er beskrevet i kapitel 3.3 Operatørudgifter i forretningsområde bus. Udviklingen i de to indeks kan ses 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	197,1	-21,2%	-2,1%
Lønindeks	90%	165,4	168,5	1,9%	1,7%
Vægtet indeks	100%				-0,4%

Udviklingen i de to indeks fra estimat 2009 til budget 2010 kan ses i nedenstående tabel sammen med den procentvise ændring. Det sammenvæjede indeks for Flextrafik bliver på 6,1%, 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%	153,1	197,1	28,7%	2,9%
Lønindeks	90%	162,6	168,5	3,6%	3,3%
Vægtet indeks	100%				6,1%

En andel af kontrakterne i Flextrafik, Rute bliver dog ikke reguleret efter ovenstående indeks, men efter et særligt indeks aftalt i kontrakterne. Disse kontrakter løber til august 2010.

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 rejse længde, gennemsnitlige rejsetid og omkostninger pr. rejsetid i 2009.

Effekten af bortfald af fordelene ved cross-border leasing er estimeret til 25,3 mio. kr. for Flextrafik.

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.

Betalingen af tilskuddet til Movia sker efter to forskellige principper for Flextrafik. Driftsbetalingerne sker månedsvis bagud i forhold til de faktiske afholdte udgifter til driften, mens administrationsbidraget opkræves månedsvis forud som et a conto bidrag af årets beregnede administrationsudgift.

I tabellerne fremgår de to forskellige begreber; rejser og passagerer. Antallet af rejser er det samme som antallet af bestillinger som Flextrafik har udført, hvorimod antallet af passagerer er det totale antal personer, der er blevet kørt. Forskellen er altså antallet af ekstra personer, der er blevet kørt udover den første rejsende, der har bestilt rejsen.

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	137,1	137,1	137,1	137,1
Fordelt adm. og personale	18,4	18,2	16,8	15,8	15,2
Nettoudgifter	115,0	131,1	129,7	128,7	128,1

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

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

Note: Udvikling i passagerer og rejser fra 2009 til 2010 er et udtryk for, at der samlet set forventes færre passagerer pr. rejse

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 lille stigning i den gennemsnitlige rejsetid pr. passager og højere omkostninger pr. rejsetid til operatørerne betyder samlet set en stigning i operatørudgifterne på 15,0 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

(mio. kr.)	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	3,5	3,8	4,0	4,2
Fordelt adm. og personale	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4
Nettoudgifter	2,4	3,4	3,6	3,7	3,8

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

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

Note: Udvikling i passagerer og rejser fra 2009 til 2010 er et udtryk for, at der samlet set forventes færre passagerer pr. rejse

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

(mio. kr.)	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	26,0	35,2	42,8	47,1
Fordelt adm. og personale	4,9	5,8	7,3	8,3	8,8
Nettoudgifter	22,8	31,8	42,5	51,1	55,9

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

Note: Udvikling i passagerer og rejser fra 2009 til 2010 er et udtryk for, at der samlet set forventes færre passagerer pr. rejse

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 8,1 mio. i budget 2010, hvilket primært 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. Desuden er indarbejdet en lønsumsafgift på 1,1 mio. kr.

Det giver en budgettramme på 25,4 mio. kr. i budget 2010 til administrationen af handicapkørselen, den åbne og den kommunale ordning. Administrationsudgifterne opkræves a conto med 1/12 hver måned i budgetåret.

Tabel 19 – Administration og personale

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Administration og personale	24,6	25,4	25,4	25,4	25,4

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 Trafiksekskaber giver Movia mulighed for at udbyde og koordinere den siddende patientbefordring. Region Sjælland og Movia har i 2008 indgået aftale om varetagelse 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

(mio. kr.)	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	157,2	157,2	157,2	157,2
Administration og personale	7,8	7,6	7,6	7,6	7,6
Nettoudgifter	139,5	164,9	164,9	164,9	164,9

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

Operatørudgifterne vil i 2010 være 25,5 mio. kr. højere end i budget 2009. Dette skyldes primært en forventet længere rejsetid pr. passager i forhold til oprindeligt forudsat. Administrationen af den siddende patientbefordring omfatter 9 personer. Nettoudgifterne finansieres af Region Sjælland. Administrationsudgifterne opkræves a conto med 1/12 hver måned i budgetåret, mens operatørudgifterne opkræves månedsvi bagud efter faktisk opgjorte udgifter.

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

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Operatørudgifter	150,0	212,4	212,4	212,4	212,4
Administration og personale	4,1	4,0	3,3	3,3	3,3
Nettoudgifter	154,1	216,5	215,8	215,8	215,8

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

Operatørudgifterne er i 2010 budgetteret til 212,4 mio. kr. og administrationsudgifterne i 2010 er budgetteret til 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. Administrationsudgifterne opkræves a conto med 1/12 hver måned i budgetåret, mens operatørudgifterne opkræves månedsvi bagud efter faktisk opgjorte udgifter.

Stigningen i operatørudgifter fra budget 2009 til 2010 skyldes at 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.

Den kommunale finansiering af Flextrafik, Rute er opdelt i to kategorier; elev og bruger, da de to persongrupper ofte behandles forskelligt i kommunerne. "Elever" er opgjort som alle personer under 18 år, mens "bruger" er opgjort som alle personer over 18 år. Kommunernes betaling til de to persongrupper kan ses i bilag 1 – 3.

5. Bane

Med de to nye lokalbaneselskaber; Lokalbanen 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	-158,0	-159,4	-159,4	-160,9
Udgifter til togdrift	405,4	465,1	463,3	464,0	464,2
Total bane	266,0	307,1	303,8	304,5	303,2

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen 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 forudsætninger beskrives i afsnit 5.2 og 5.3 for henholdsvis Lokalbanen 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 incitament, hvor togoperatørerne får større betaling ved flere passagerer og fradrag ved færre passagerer i forhold til det mellem parterne aftalte niveau.

Tabel 24 - Banepassagerer

<i>(mio. passagerer)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Region Hovedstaden	5,1	5,3	5,4	5,4	5,5
Region Sjælland	3,5	3,9	3,9	3,9	3,9
Lokalbaner, i alt	8,6	9,2	9,3	9,3	9,4

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.

Den i BO-årene budgetterede stigning i antallet af påstigere er forudsat på baggrund af forventede beslutninger om køreplansforbedringer i forbindelse med projektet "Flere passagerer i Nordsjælland".

Af forretningsplanens målsætning om 10 mio. ekstra påstigere i 2010 i forhold til 2007 forventes Lokalbanerne at bidrage med ca. 900.000 påstigere. Denne forventning er mere end opfyldt i budget 2010 som det ses i nedenstående tabel 25.

Tabel 25 – Banepassagerer i forhold til forretningsplanen

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

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 -1,8%.

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%	6,0	4,8	-20,0%	-1,7%
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%	7,2	5,5	-23,1%	-2,2%
Vedlh. og rep	8,0%	140,6	146,9	4,5%	0,4%
Vægtet indeks	100,0%				-1,8%

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%				4,5%

Effekten af bortfald af fordelene ved cross-border leasing er beregnet til 8 mio. kr. for Lokalbaneln A/S. Der er ikke nogle effekter af lovændringen på udgifterne for Regionstog A/S.

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.

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.

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 regularitet.

5.2. Lokalbener i Region Hovedstaden

De fem lokalbanestrækninger i Region Hovedstaden (Frederiksværkbanen – Gribskovbanen – Hornbækbanen – Nærumbanen og Lille Nord) trafikeres af én og samme operatør og infrastrukturforvalter, nemlig Lokalbansen A/S. Ejerskabet, driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen varetages af Lokalbansens datterselskab, Hovedstadens Lokalbener 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 200.000 passagerer.

Tabel 28 – Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Hovedstaden

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Passagerer (mio.)	5,1	5,3	5,4	5,4	5,5
Passagerindtægter	-71,2	-78,1	-79,6	-79,6	-81,1
Kontraktbetalinger	151,3	171,8	171,8	171,8	171,8
Driftstilskud til infrastruktur	27,5	20,3	20,3	20,3	20,3
Leasingudgifter	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
Rejsekortafgifter	0,0	0,4	1,8	2,3	2,4
Bonusbetalinger	0,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Togdrift i alt	206,0	222,7	224,1	224,6	224,7
Synergier	-2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoomkostninger	132,8	144,6	144,5	145,0	143,6
Finansieringsbehov	132,8	144,6	144,5	145,0	143,6

Note: Passagertal 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 (ingen 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, bortfald af cross-border leasing og ændringen i driftstilskud til infrastruktur.

Den nye kontrakt med Lokalbansen A/S giver mulighed for bonus. Bonusbetalingerne til Lokalbansen 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 i BO-årene budgetterede stigning i antallet af påstigere er forudsat på baggrund af forventede beslutninger om køreplansforbedringer i forbindelse med projektet "Flere passagerer i Nordsjælland".

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.

Der er ikke i budgettet indregnet konsekvenser af en mulig opgaveoverdragelse vedrørende jernbaneoverkørsler fra Vejdirektoratet til lokalbanerne.

5.3. Lokalbansen i Region Sjælland

Lokalbanerne i Region Sjælland omfatter Østbanen, Lollandsbanen og Vestsjællands Lokalbansen (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 Lokalbansen A/S, samt en tilførsel af aktiver vedrørende Østbanen, som tidligere tilhørte Hovedstadens Lokalbansen 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 øgede indtægter pga. takststigningen.

Tabel 29 – Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Sjælland

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Passagerer (mio.)	3,5	3,9	3,9	3,9	3,9
Passagerindtægter	-68,2	-79,9	-79,9	-79,9	-79,9
Kontraktbetalinger	170,6	177,8	174,3	174,3	174,3
Driftstilskud til infrastruktur	9,1	22,4	22,4	22,4	22,4
Leasingudgifter	26,6	36,6	36,6	36,6	36,6
Rejsekortafgifter	0,0	1,6	1,9	2,1	2,2
Bonusbetalinger	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Togdrift i alt	206,3	242,4	239,2	239,4	239,5
Synergier	-5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoomkostninger	133,1	162,5	159,3	159,5	159,6
Finansieringsbehov	133,1	162,5	159,3	159,5	159,6

Note: Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen 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 13,3 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.

Der er ikke i budgettet indregnet konsekvenser af en mulig opgaveoverdragelse vedrørende jernbane-overkørsler fra Vejdirektoratet til lokalbanerne.

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	304,2	304,2	304,2	304,2
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	313,8	316,6	319,0	321,4

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 3,1 pct².

Tabel 31 – Administrations- og personaleudgifter

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Adm. og personaleudgifter	305,9	304,2	304,2	304,2	304,2

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

Der er indarbejdet følgende ændringer i budgetrammen for 2010 set i forhold til budget 2009:

² KL's pris- og lønskøn pr 19. juni 2009

Tabel 32 Budgetramme for administration og personale - 2010

<i>(mio. kr.)</i>	BF2010
Budgetramme 2009	305,9
PL regulering	9,5
Ophævelse af budgetflytning fra rutespecifikke udgifter	-8,5
Lønsumsafgift	7,3
Rammereduktion	-10,0
Budget 2010	304,2

Folketinget vedtog den 18. juni 2008 lov om ændring af lov om lønsumsafgift. Det er SKATs tolkning af loven, at trafikskaberne er afgiftspligtige af den del af deres virksomhed, der vedrører aktiviteten "personbefordring" – det vil i praksis sige al virksomhed i trafikskaberne. Movia har sammen med de øvrige trafikskaber haft dialog med SKAT om den tolkning og har uden held fremført en række saglige argumenter, som taler imod, at trafikskaberne skulle være omfattet. På den baggrund er lønsumsafgiften på 5,33 pct. indarbejdet i budgettet for 2010. Den samlede lønsumsafgift for Movia er beregnet til 8,7 mio. kr., hvoraf 7,3 mio. kr. vedrører fællesudgifterne, 1,1 mio. kr. vedrører Flextrafik administrationen og 0,3 mio. kr. vedrører billetkontrollen.

Et element i Movias løbende effektivisering af organisationen har været en personalereduktion i foråret 2009. Denne er udmøntet i en varig besparelse på 10 mio. kr. årligt på administration og personale, som er indarbejdet fra budget 2010.

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.

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

I budget 2010 er der indregnet 0,6 mio. kr. til betaling af erstatninger og løbende ulykkesrente.

Tabel 33 - Tjenestemandspensioner

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Tj. m. pensionister (antal pers.)	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 (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud

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

Renteindtægter er budgettet med 1,65 pct. af den gennemsnitlige kassebeholdning i budgetåret. Kassebeholdningen er budgetteret til 83 mio. kr. primo 2010 og 170 mio. kr. ultimo 2010. Budgettering af kassebeholdningen er yderligere beskrevet i afsnit 9.

Renteudgifter af driftslånet er budgetteret med 3,33 pct. Driftslånet udgør 120 mio. kr. på budgetterings-tidspunktet og forventes afdraget over 10 år fra 2010. Der er derfor budgetteret med faldende renteudgifter i budgetoverslagsårene.

7. Rejsekort

Movias budget 2010 for rejsekortet er opdateret pr. august 2009. Opdateringen tager udgangspunkt i gældende aftaler mellem parterne i projektet. Der arbejdes løbende på at tilpasse aftaler mv. i projektet til den realiserede fremdrift, og der må derfor forventes justeringer i forhold til forudsætningerne for budget 2010.

Rejsekort A/S arbejder på at opdatere langtidsprognosen for økonomien i selskabet, men der er ikke på budgetteringstidspunktet vedtaget en ny langtidsprognose. Movias budget 2010 er af forsigtighedshensyn baseret på en lille stigning i udgifterne i forhold til tidligere beregninger.

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

Tabel 35 – Driftseffekter

(mio. kr.)	E2009.3	BF2010	2011	2012	2013
Busdrift:					
Øgede passagerindtægter	0,0	0,0	-26,2	-41,3	-47,5
Driftoptimering (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	0,2	12,5	47,0	61,0	64,4
Drift af rejsekortudstyr	1,9	5,7	10,1	11,6	12,5
Sparet køb af rejsehjemmel	0,0	0,0	-1,0	-2,5	-2,5
Rutespecifikke udgifter i alt	2,1	18,2	57,1	53,5	58,2
Lokalbaner					
Rejsekortafgifter - Lokalbanen A/S	0,0	0,4	1,8	2,3	2,4
Rejsekortafgifter - Regionstog A/S	0,4	1,6	1,9	2,1	2,2
Lokalbaner i alt	0,4	2,0	3,7	4,4	4,6
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	6,6	33,8	49,5	60,7	53,7

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

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

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

Nedenstående kommenteres de enkelte budgetposter:

Øgede passagerindtægter. 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.

Driftsoptimering (operatørudgift). Bedre kendskab til kundernes rejsemønster forventes at kunne bidrage til en forbedret driftsplanlægning i taksområde Vest og Hovedstaden, hvorved der kan opnås en besparelse på 1 pct. af operatørudgifterne uden serviceforringelse for kunderne.

Sparet eksisterende provision. 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).

Distributionsafgift netto. Den eksisterende provisionsordning afløses af en landsdækkende aftale, der kompenserer de selskaber, der har forholdsvis meget salg og dermed forholdsvis store omkostninger til salgsorganisation. Denne ordning finansieres ved en distributionsafgift for alle rejser. Effekten af at inddrage enkeltbilletter under afgiftsordningen er ikke estimeret.

Ny provision (kiosker mv.). Movia vil fortsat betale provision til egne salgssteder efter indførelsen af rejsekortet.

Rejse- og omsætningsafgifter. Drift af det centrale rejsekortsystem betales via afgifter som dels er baseret på antallet af rejser i det enkelte trafiksselskab og dels omsætningen i trafiksselskabet. Med de gældende budgetforudsætninger er afgifterne budgetteret således:

Rejsekortafgift: 29,3 øre

Omsætningsafgift: 1,292 pct.

Drift af rejsekortudstyr. Drift af rejsekortudstyr betales i forhold til det installerede udstyr i dels busserne og dels lokalbanestationerne.

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

Rejsekortafgifter lokalbanerne. I budgettet ovenfor er opgjort de totale rejsekortafgifter (rejse- og omsætningsafgifter og drift af rejsekortudstyr) pr. lokalbaneselskab.

Administration. 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.

Renter. Der beregnes en årlig renteudgift ud fra størrelsen af den forventede lånoptagelse i budgetåret. Renterne lånefinansieres, og påvirker derfor ikke i første omgang driftsbudgettet som finansieres af kommuner og regioner.

Afdrag. Det forventes at lånet afdrages fra 2012 og at tilbagebetaling vil ske over 15 år svarende til levetiden for rejsekortsystemet. Bestyrelsen vedtog den 25. juni 2009 principper for fordeling af finansieringen af tilbagebetalingen af rejsekortlånet. Finansieringen er opdelt således at den del af lånet der vedrører ansvarlig lånekapital ikke finansieres af kommuner/regioner, men tilbagebetales i takt med tilbagebetalingen fra Rejsekort A/S. Finansieringen af den del af lånet der vedrører aktiekapital i Rejsekort A/S fordeles på kommuner og regioner efter andelen af tilskud til Movia og finansieringen af den del af lånet der dækker investeringer fordeles på kommuner og regioner efter passagertal på de enkelte buslinjer og lokalbaner.

Der forventes afdrag på rejsekortlånet fra 2012. Der er derfor ikke beregnet en finansieringsandel pr. kommune/region for budget 2010.

Tabel 36 – Rejsekort investeringer

<i>(mio. kr.)</i>	E2009.3	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 (ingen 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. Øget kapitalindskud til Rejsekort A/S forudsætter dog en revision af den foreliggende aktionæroverenskomst.

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.

Med de nuværende forventninger til investeringer i 2009 vil de optagne lån være 5,7 mio. kr. mindre end investeringerne. Der optages derfor 5,7 mio. kr. mere i lån i 2010 end der er investeringer.

I 2011 forventes investeringerne tilendebragt. Lånebehovet i 2012 er således alene rentetilskrivningen. Lånet forventes afdraget fra 2012. Der optages derfor ikke lån i 2012 til finansiering af renteudgiften.

Movias lånebehov vil med de nuværende budgetforudsætninger overstige Movias låneadgang på 416 mio. kr.³ med et tre-cifret millionbeløb. Låneadgangen blev givet til de tre daværende trafikselskaber i 2005 af det Indenrigs- og Sundhedsministerium, og spørgsmålet om en udvidelse af lånerammen skal derfor rejses overfor staten.

³ I 2005 prisniveau

8. Finansiering

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

Tabel 37 - Finansieringsoversigt

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Finansiering Kommuner	1.547,3	1.877,2	1.891,1	1.906,6	1.904,6
Finansiering Regioner	850,8	970,8	971,0	981,0	981,3
Finansiering i alt	2.398,1	2.847,9	2.862,1	2.887,6	2.885,9

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 38 – Kommunal finansiering

(mio. kr.)	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Lokale busruter	1.253,0	1.486,6	1.491,9	1.465,3	1.458,9
Handicap	115,0	131,1	129,7	128,7	128,1
Åben ordning	2,4	3,4	3,6	3,7	3,8
Kommunale ordninger	22,8	31,8	42,5	51,1	55,9
Flextrafik, Rute	154,1	216,5	215,8	215,8	215,8
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	1.877,2	1.891,1	1.906,7	1.904,7

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 39 – Finansiering for Region Hovedstaden

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Regionale busruter	62,5	73,9	74,1	72,8	72,5
Lokalbaner	128,9	144,6	144,5	145,0	143,6
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik	238,9	237,8	237,8	237,8	237,8
Tjenestemandspensioner	3,8	6,5	9,3	11,4	13,6
Renter	3,6	1,0	0,5	0,1	-0,2
Afdrag HUR-lån	0,0	2,7	2,7	2,7	2,7
Ydelse Rejsekort-lån	0,0	0,0	0,0	5,9	5,9
Finansiering i alt	437,6	466,5	468,9	475,8	476,0

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

Tabel 40 – Finansiering for Region Sjælland

<i>(mio. kr.)</i>	B2009	BF2010	2011	2012	2013
Regionale busruter	71,6	106,8	107,2	105,3	104,8
Lokalbaner	133,1	162,5	159,3	159,5	159,6
Siddende patientbefordring	139,5	164,9	164,9	164,9	164,9
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik	67,0	66,4	66,4	66,4	66,4
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	0,0	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	504,3	502,1	505,2	505,3

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 månedsvis forud på den første bankdag i måneden. Undtaget derfra er dog ordningerne i Flextrafik.

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

Tabel 41 – Betaling af tilskud for kommuner

<i>(mio.kr.)</i>	A conto	Efter Forbrug	Tilskud i alt
Lokale busruter	1.486,6	0,0	1.486,6
Afdrag af lån	7,7	0,0	7,7
Handicap	18,2	112,9	131,1
Åben ordning	1,4	2,1	3,4
Kommunal ordning	5,8	26,0	31,8
Flextrafik, Rute	4,0	212,4	216,5
Finansiering kommuner i alt	1.523,8	353,4	1.877,2

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

Tabel 42 – Betaling af tilskud for Region Hovedstaden

<i>(mio.kr.)</i>	A conto	Efter Forbrug	Tilskud i alt
Regionale busruter	73,9	0,0	73,9
Afdrag af lån	2,7	0,0	2,7
Lokalbaner	144,6	0,0	144,6
Siddende patientbefordring	0,0	0,0	0,0
Fællesudgifter	245,3	0,0	245,3
Finansiering Region H i alt	466,5	0,0	466,5

Tabel 43 – Betaling af tilskud for Region Sjælland

<i>(mio.kr.)</i>	A conto	Efter Forbrug	Tilskud i alt
Regionale busruter	106,8	0,0	106,8
Afdrag af lån	1,6	0,0	1,6
Lokalbaner	162,5	0,0	162,5
Siddende patientbefordring	7,6	157,2	164,9
Fællesudgifter	68,5	0,0	68,5
Finansiering Region S i alt	347,1	157,2	504,3

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 tilkøb 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 januar 2012.

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 44 - Balance

(mio. kr.)	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 45 – 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

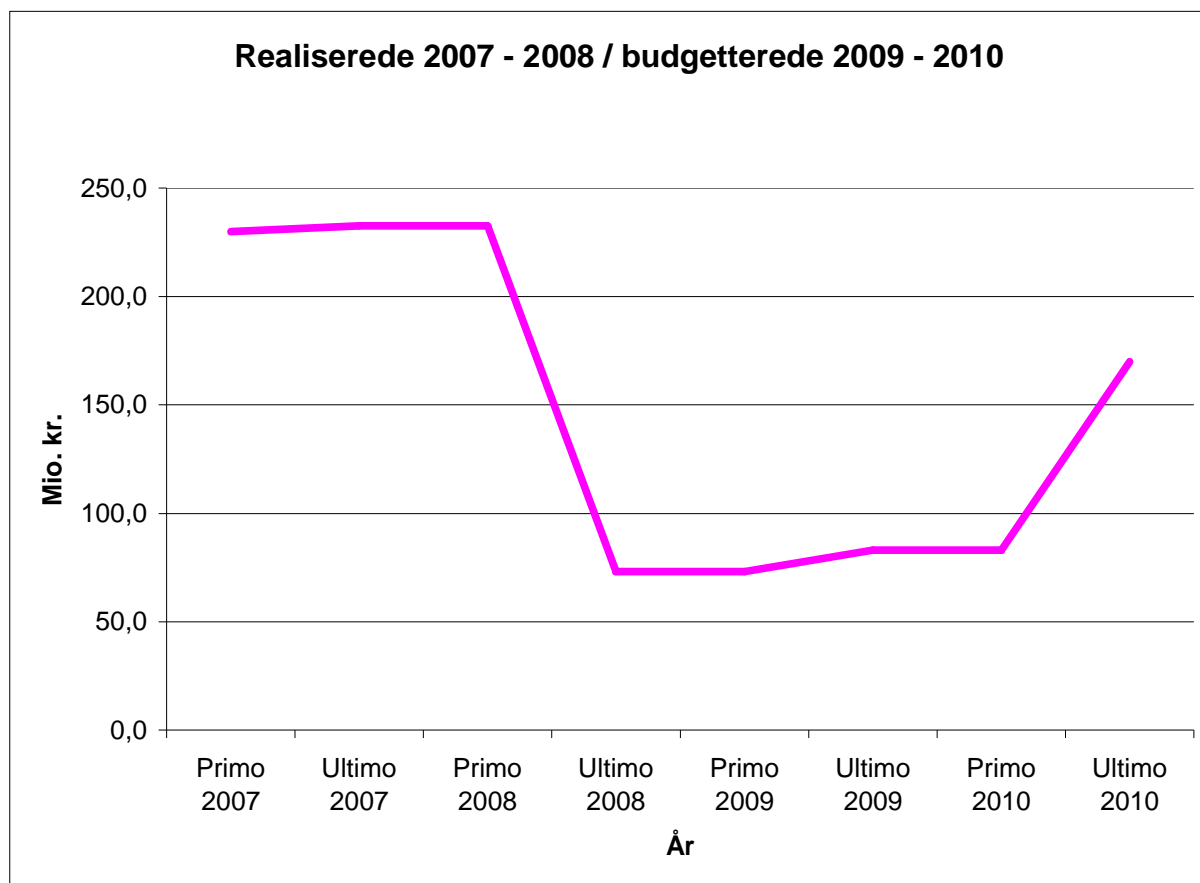
Likvidbeholdningen primo 2009 var påvirket af, at kommuners og regioners tilskud til Movia i 2008 var 81 mio. kr. lavere end de faktiske udgifter. Denne forskel bliver efterreguleret ved indbetaling fra kommuner og regioner primo 2010.

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.

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.

Rejsekortlånet udgjorde på budgetteringstidspunktet 280 mio. kr. 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 året efter der er 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		Afdrag HUR-lån	Total
					Bruger	Elev		
København	393.719	31.059	0	0	0	0	1.934	426.712
Frederiksberg	70.177	6.804	0	0	0	0	361	77.342
Albertslund	13.285	1.364	0	0	3.049	4.486	78	22.262
Ballerup	20.397	3.577	0	0	4.164	6.414	124	34.674
Brøndby	14.747	3.344	0	0	5.079	3.458	86	26.715
Dragør	9.090	565	0	0	395	933	79	11.064
Gentofte	36.903	5.737	0	0	6.074	6.695	225	55.635
Gladsaxe	37.740	5.128	0	0	7.087	7.405	194	57.553
Glostrup	11.434	1.509	0	0	1.613	3.358	66	17.980
Herlev	15.385	2.056	0	0	4.034	3.335	92	24.903
Hvidovre	33.160	3.115	0	0	3.977	5.985	179	46.417
Høje-Taastrup	27.090	2.584	0	0	4.331	5.053	143	39.202
Ishøj	6.012	643	0	0	2.100	2.419	37	11.212
Egedal	23.152	1.243	0	0	3.879	5.242	120	33.636
Lyngby-Taarbæk	28.661	3.976	0	0	3.336	3.206	164	39.342
Rødovre	33.321	2.517	0	0	2.529	3.866	183	42.415
Rudersdal	34.714	3.195	0	0	4.631	4.895	184	47.618
Tårnby	22.604	2.959	0	0	4.955	4.217	132	34.866
Vallensbæk	4.080	490	0	0	298	1.391	26	6.285
Furesø	19.245	3.145	0	0	3.807	5.805	112	32.114
Allerød	16.460	589	0	0	2.285	3.044	86	22.463
Fredensborg	29.369	2.098	0	0	4.705	5.141	141	41.455
Frederikssund	27.855	1.794	0	0	3.817	7.256	142	40.865
Halsnæs	8.039	996	0	0	2.672	3.999	40	15.746
Gribskov	22.940	1.654	0	0	6.648	4.561	133	35.936
Helsingør	42.672	2.416	0	0	4.201	6.250	230	55.769
Hillerød	30.502	2.365	0	0	7.274	7.966	160	48.267
Hørsholm	14.559	1.297	0	0	906	2.232	82	19.076
Lejre	29.103	1.051	91	1.094	0	0	120	31.461
Greve	14.018	1.372	91	1.625	0	0	75	17.182
Roskilde	48.041	4.095	0	0	0	0	234	52.370
Køge	31.581	2.007	0	0	0	0	167	33.756
Solrød	10.211	542	0	0	0	0	53	10.805
Stevns	12.135	921	9	2.453	0	0	49	15.566
Kalundborg	29.503	2.428	547	3.284	0	0	154	35.916
Sorø	15.277	1.637	260	2.691	0	0	72	19.936
Odsherred	16.204	1.288	285	2.949	0	0	85	20.811
Næstved	35.109	3.138	0	0	0	0	144	38.390
Slagelse	39.725	2.966	574	2.151	0	0	184	45.602
Faxe	9.028	1.536	287	3.043	0	0	37	13.930
Holbæk	26.162	2.130	565	7.979	0	0	142	36.979
Ringsted	19.914	874	105	1.876	0	0	93	22.862
Lolland	43.128	2.105	0	0	0	0	195	45.427
Vordingborg	25.732	2.249	630	2.688	0	0	145	31.444
Guldborgsund	34.461	2.566	0	0	0	0	179	37.206
Total	1.486.646	131.124	3.445	31.834	97.845	118.614	7.660	1.877.168

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		Afdrag HUR-lån	Total
					Bruger	Elev		
København	393.719	4.315	0	0	0	0	1.934	399.968
Frederiksberg	70.177	945	0	0	0	0	361	71.483
Albertslund	13.285	189	0	0	70	67	78	13.689
Ballerup	20.397	497	0	0	96	96	124	21.210
Brøndby	14.747	465	0	0	117	52	86	15.467
Dragør	9.090	79	0	0	9	14	79	9.271
Gentofte	36.903	797	0	0	140	101	225	38.166
Gladsaxe	37.740	712	0	0	163	111	194	38.921
Glostrup	11.434	210	0	0	37	50	66	11.797
Herlev	15.385	286	0	0	93	50	92	15.905
Hvidovre	33.160	433	0	0	92	90	179	33.954
Høje-Taastrup	27.090	359	0	0	100	76	143	27.768
Ishøj	6.012	89	0	0	48	36	37	6.224
Egedal	23.152	173	0	0	89	79	120	23.613
Lyngby-Taarbæk	28.661	552	0	0	77	48	164	29.502
Rødovre	33.321	350	0	0	58	58	183	33.970
Rudersdal	34.714	444	0	0	107	73	184	35.522
Tårnby	22.604	411	0	0	114	63	132	23.324
Vallensbæk	4.080	68	0	0	7	21	26	4.202
Furesø	19.245	437	0	0	88	87	112	19.969
Allerød	16.460	82	0	0	53	46	86	16.726
Fredensborg	29.369	291	0	0	108	77	141	29.987
Frederikssund	27.855	249	0	0	88	109	142	28.444
Halsnæs	8.039	138	0	0	62	60	40	8.339
Gribskov	22.940	230	0	0	153	68	133	23.524
Helsingør	42.672	336	0	0	97	94	230	43.428
Hillerød	30.502	329	0	0	168	120	160	31.278
Hørsholm	14.559	180	0	0	21	34	82	14.875
Lejre	29.103	146	36	201	0	0	120	29.607
Greve	14.018	191	36	298	0	0	75	14.618
Roskilde	48.041	569	0	0	0	0	234	48.844
Køge	31.581	279	0	0	0	0	167	32.028
Solrød	10.211	75	0	0	0	0	53	10.339
Stevns	12.135	128	4	450	0	0	49	12.766
Kalundborg	29.503	337	218	603	0	0	154	30.815
Sorø	15.277	227	104	494	0	0	72	16.174
Odsherred	16.204	179	114	541	0	0	85	17.123
Næstved	35.109	436	0	0	0	0	144	35.689
Slagelse	39.725	412	229	395	0	0	184	40.946
Faxe	9.028	213	114	559	0	0	37	9.951
Holbæk	26.162	296	226	1.464	0	0	142	28.290
Ringsted	19.914	121	42	344	0	0	93	20.515
Lolland	43.128	292	0	0	0	0	195	43.615
Vordingborg	25.732	312	252	493	0	0	145	26.934
Guldborgsund	34.461	356	0	0	0	0	179	34.997
Total	1.486.646	18.216	1.375	5.843	2.254	1.781	7.660	1.523.775

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 busruter	Handicap kørsel	Åben ord.	Komm. ord.	Flextrafik, Rute		Afdrag HUR-lån	Total
					Bruger	Elev		
København	0	26.744	0	0	0	0	0	26.744
Frederiksberg	0	5.859	0	0	0	0	0	5.859
Albertslund	0	1.174	0	0	2.979	4.419	0	8.573
Ballerup	0	3.080	0	0	4.068	6.317	0	13.465
Brøndby	0	2.880	0	0	4.962	3.406	0	11.248
Dragør	0	487	0	0	386	919	0	1.793
Gentofte	0	4.940	0	0	5.934	6.595	0	17.469
Gladsaxe	0	4.415	0	0	6.924	7.293	0	18.633
Glostrup	0	1.300	0	0	1.576	3.308	0	6.183
Herlev	0	1.771	0	0	3.941	3.285	0	8.997
Hvidovre	0	2.682	0	0	3.886	5.895	0	12.463
Høje-Taastrup	0	2.225	0	0	4.231	4.977	0	11.433
Ishøj	0	554	0	0	2.051	2.383	0	4.988
Egedal	0	1.070	0	0	3.790	5.164	0	10.024
Lyngby-Taarbæk	0	3.424	0	0	3.259	3.158	0	9.840
Rødovre	0	2.167	0	0	2.471	3.808	0	8.446
Rudersdal	0	2.751	0	0	4.524	4.822	0	12.097
Tårnby	0	2.548	0	0	4.840	4.154	0	11.542
Vallensbæk	0	422	0	0	291	1.370	0	2.083
Furesø	0	2.708	0	0	3.720	5.718	0	12.145
Allerød	0	507	0	0	2.232	2.998	0	5.737
Fredensborg	0	1.807	0	0	4.597	5.064	0	11.467
Frederikssund	0	1.545	0	0	3.729	7.147	0	12.421
Halsnæs	0	857	0	0	2.611	3.939	0	7.407
Gribskov	0	1.424	0	0	6.495	4.493	0	12.412
Helsingør	0	2.080	0	0	4.104	6.156	0	12.341
Hillerød	0	2.036	0	0	7.107	7.846	0	16.989
Hørsholm	0	1.117	0	0	885	2.199	0	4.201
Lejre	0	905	55	894	0	0	0	1.854
Greve	0	1.182	55	1.327	0	0	0	2.564
Roskilde	0	3.526	0	0	0	0	0	3.526
Køge	0	1.728	0	0	0	0	0	1.728
Solrød	0	466	0	0	0	0	0	466
Stevns	0	793	6	2.002	0	0	0	2.801
Kalundborg	0	2.091	329	2.681	0	0	0	5.101
Sorø	0	1.409	156	2.197	0	0	0	3.762
Odsherred	0	1.109	171	2.408	0	0	0	3.688
Næstved	0	2.702	0	0	0	0	0	2.702
Slagelse	0	2.554	345	1.757	0	0	0	4.656
Faxe	0	1.323	172	2.485	0	0	0	3.980
Holbæk	0	1.834	340	6.514	0	0	0	8.688
Ringsted	0	752	63	1.532	0	0	0	2.347
Lolland	0	1.812	0	0	0	0	0	1.812
Vordingborg	0	1.937	379	2.194	0	0	0	4.510
Guldborgsund	0	2.209	0	0	0	0	0	2.209
Total	0	112.907	2.070	25.991	95.591	116.833	0	353.393

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.