

Trafikselskabet Movia

Budget 2011

Basisbudget

Januar 2010

Budget 2011 – basisbudget

Indhold

1. INDLEDNING	3
2. BUSDRIFT	5
3. FLEXTRAFIK	11
4. LOKALBANER	12
5. FÆLLESUDGIFTER	13
Bilag 1: Budgetoversigt	14
Bilag 2: Finansiering total	15
Bilag 3: Finansiering alle kommuner	16
Bilag 4: Finansiering regioner	17
Bilag 5: Budget effekter af rejsekortet	18
Bilag 6: Rutespecifikke udgifter	19

1. INDLEDNING

Hvad er et basisbudget?

Basisbudgettet er det første skøn for økonomien i 2011, som Movia udsender til kommuner/regioner. Basisbudgettet er baseret på de aktuelle køreplaner, vedtagne ændringer og aktuelle forventninger til udviklingstendenser i grundlæggende nøgletal som fx passagerer, takster og operatørprisindeks.

Basisbudgettet er et tilbud til kommuner/regioner om, på et tidligt tidspunkt i budgetprocessen at få et økonomisk udgangspunkt for budgetbehandlingen for 2011.

Efter ønske fra flere kommuner og regioner bliver basisbudgettet udsendt i januar 2010 i stedet for som sidste år medio marts. Denne fremrykning af basisbudgettet øger usikkerheden i budgettallene, men Movia har vurderet, at fordelene ved en tidligere udsendelse af budgettallene opvejer den øgede usikkerhed.

Budgetoversigten er vist i bilag 1 og finansieringen totalt og opgjort på kommuner og regioner fremgår af bilag 2-4.

Rammebetingelser

Basisbudget 2011 er udarbejdet på grundlag af prognoser ud fra den viden der var tilgængelig pr. december 2009. Herunder de køreplanændringer som er aftalt med kommuner/regioner..

Kommuner/regioner har mulighed for yderligere selv at påvirke budgettet. Gennem trafikplanlægning der prioriterer bussernes fremkommelighed kan opnås en positiv påvirkning af budgettet, dels gennem et mere attraktivt produkt som tiltrækker flere kunder og dermed giver større indtægter, og dels gennem at ændre i omfanget af busdriften.

I den forbindelse vil Movia henlede kommunernes opmærksomhed på Statens trafikinvesteringspuljer. Staten 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. Til puljerne vedr. passagerer og fremkommelighed forventes der to ansøgningsrunder i 2010. Den første ansøgningsfrist er d. 1. marts 2010. For den grønne pulje kendes ansøgningsfristerne endnu ikke.

Flere passagerer til den kollektive trafik

Den kollektive trafik skal vokse. Både absolut og relativt. Det er regeringens målsætning, at den kollektive trafik skal opsuge mere end halvdelen af den årlige vækst i den samlede persontrafik frem til 2030, og som forventes at udgøre ca. to procent årligt. Det svarer til en samlet trafikvækst på ca. 50 procent i perioden. Hvis den kollektive trafik i samme periode skal forøge sin markedsandel, betyder det, at den kollektive trafik skal vokse med mere end 50 pct., hvis præmissen om vækst i den samlede trafik anerkendes.

Movia anerkender en præmis, som siger, at der vil ske en vækst i den samlede trafik, og Movia anerkender også, at skal der i samme periode ske en reduktion af trafikens trængselsproblemer og udledning af miljø- og klimatruende stoffer, skal den kollektive trafik tage sig af mere end halvdelen af trafikvæksten.

Denne anerkendelse af udfordringen danner baggrund for Movias trafikplan fra 2009, som rækker frem til 2020, og som på markedssiden har som målsætning at forøge markedsandelen for pendlertrafikken.

Samtidig må det anerkendes at være en ganske stor udfordring, når man betragter udviklingen i de seneste år. Movias målsætning for to år siden om at forøge passagertallet i busser og lokaltog med ca. fem procent fra 2007 til 2010 ser ikke ud til at blive virkelighed. Movia må formentlig i stedet på det korte sigt nøjes med mindre ambitiøse resultater og glædes over, at en mangeårig vigende tendens ser ud til at være vendt til stabilitet. Men det betyder også, at måler man den aktuelle udvikling i forhold til, hvordan det ville have set ud med en fortsat nedgang, er der sket en kurvevending og en relativ vækst.

Kurvens vending er mere udtalt, når man betragter den samlede kollektive trafik i hovedstadsområdet. Antallet af kollektive rejser er faktisk steget i 2009, og væksten er navnlig sket for metroen og S-toget samt Movias lokalbaner. Det vidner om, at de store investeringer i metro og baner med tiden giver resultat, men udviklingen har også vist, at absolutte vækstsmål over en kort årrække er vanskelige at realisere. At vinde markedsandele inden for kollektiv trafik er et langt sejt træk. Valg af transportmiddel er for manges vedkommende ikke en impulshandling, navnlig ikke hvis fravalget af det kollektive er sket på baggrund af anskaffelse af bil, og bilejerskabet er gået op i hovedstadsområdet.

Denne kendsgerning danner grundlag for Movias basisbudget 2011 på den måde, at kortsigtede resultater af de allerede igangsatte og nært forestående initiativer til forøgelse af passagertallet ikke kan indregnes i basisbudgettet. I stedet er der lagt en konservativ forventning til passagerudviklingen på det korte sigt, således at de seneste års svagt vigende trend er grundlaget i 2011.

Denne konservative anskuelse anses ikke for urealistisk taget i betragtning, at kommunernes og regionernes økonomi fortsat er presset, og at basisbudgettet derfor ikke kan forudsætte nærværdigt råderum til realt stigende udgifter til kollektiv trafik i 2011, herunder i lyset af meldinger fra regeringen forud for økonomiforhandlingerne med kommuner og regioner.

Movias dialog med kommunerne og regionerne hen over foråret 2010 vil tage udgangspunkt i disse overvejelser, men også i at kommunerne og regionerne ønsker en fortsat vækst i den kollektive trafiks markedsandel og en grønnere transportsektor.

Basisbudget 2011 – overblik

Budgettets hovedtal fremgår af bilag 1. Som sammenligningsgrundlag er også tal for regnskab 2008, budget 2009, estimat 2009.4 og budget 2010 taget med i alle tabellerne.

Tilskudsbehovet for busdrift er steget markant i de seneste år. Fra 2008 til 2011 er tilskudsbehovet steget med 40 pct. Den væsentligste forklaring er effekten af lovændringer. Dels ophævelse af muligheden for refusion af olieafgifter og dels ophævelse af mulighed for besparelser ved cross-

borderleasing. Disse to lovændringer betyder øgede udgifter på ca. 250 mio. kr. Stigende priser ved nye udbud har i samme periode givet en ekstraudgift på ca. 100 mio. kr. Desuden er tilskudsbehovet påvirket af et reduceret passagertal og udgifter til rejsekortet.

Også på Flextrafikområdet er tilskudsbehovet steget væsentligt fra 2008 til 2011. Flextrafik er påvirket af de samme lovændringer som betyder stigende udgifter på busområdet. Der ud over er de nye kørselsordninger Siddende patientbefordring og Flextrafik Rute væsentligt udvidet i perioden. Den siddende patientbefordring i Region Sjælland er i perioden udvidet til at dække hele regionen, hvilket har givet en estimeret udgiftsstigning fra 2008 til 2011 på 89 mio. kr. Flextrafik rute blev etableret pr. 1. oktober 2008 med en første etape. Siden er anden etape implementeret i 2009 og driften har fået helårseffekt. Det betyder en samlet udgiftsstigning på 205 mio. kr. fra 2008 til 2011.

Samlet set er nettotilskuddet til lokalbanerne ikke steget væsentligt fra 2008 til 2011. Dette dækker dog over, at passagerindtægterne er steget i perioden, og at anlægsudgifter ikke budgetteres, men afregnes i takt med beslutninger. Operatørudgifterne til drift af lokalbanerne er steget med 31 pct. fra 2008 til 2011. Den væsentligste årsag til den store stigning i udgifterne er, at der er foretaget driftsudvidelser i både Regionstog A/S og i Lokalbanen A/S. Men også for lokalbanerne er en væsentlig årsag til stigningen i tilskudsbehovet den indførte lovgivning om cross-border leasing.

Budget 2011 – den videre proces

Kommuner og regioner har frist til den 1. maj 2010 for ønsker til ændrede køreplaner for budget 2011. På dette tidspunkt skal ønskerne være konkretiseret på et niveau, der gør det muligt at indarbejde ændringerne i budgettet. En hensigtserklæring er eksempelvis ikke tilstrækkeligt konkretiseret til at effekten kan indarbejdes i budgettet. Der må påregnes en sagsbehandlingstid forud for d. 1. maj 2010, for at opnå en konkretiseret beregning af budgeteffekterne af ønskede køreplanændringer. Movias Trafik og Rådgivningscenter kontakter kommuner/regioner i januar/februar måned og aftaler den præcise proces i forbindelse med eventuelle ændringer af busdriften.

Medio juni 2010 udsender Movia budget 2011 til kommuner/regioner i forbindelse med budgettets førstebehandling i bestyrelsen.

Medio august udsender Movia en orientering om budget 2011 til kommuner/regioner. Informationerne i orienteringen vil være afhængig af bestyrelsens 1. behandling af budgettet.

Senest d. 15. september 2010 2. behandler bestyrelsen budget 2011. Som udgangspunkt sker der ikke ændringer mellem 1. og 2. behandlingen af budgettet.

2. BUSDRIFT

Tilskudsbehovet til busdrift stiger i 2011 med 4,4 pct. i forhold til 2010. At stigningen ligger over den almindelige pris- og lønregulering på 2,5 pct. skyldes primært, at de forventede udgifter til rejsekortet stiger, men det har også betydning, at den forventede indtægtsstigning er mindre end takststigningen pga. forventet fald i antal passagerer. Operatørudgifterne forventes at stige med 1,8 pct.

Sammen med dette basisbudget 2011 er der for hver kommune/region udarbejdet et notat, der

beskriver de lokale effekter af ændringer i budgetforudsætninger. For forklaring på lokale budgetændringer henvises til dette notat. Nærværende budget beskriver budgetforudsætninger på generelt niveau.

Notatet pr. kommune indeholder desuden sammenligningstal med tidligere år og beregninger af følsomhed, dvs. budgeteffekten af ændringer i udvalgte budgetforudsætninger.

Gennemgang af budgetforudsætninger for busdriften:

Passagerer

Passagertallet for de enkelte buslinjer er i budget 2011 baseret på en fremskrivning af udviklingen i de seneste 18 måneder forud for budgetlægningen. Hertil er tillagt den skønnede effekt af køreplanændringer.

Udviklingstrenden varierer mellem de forskellige buslinjer. Den samlede trend i passagertallene er negativ. Trenden er forudsat fortsat i budget 2011 hvilket giver en nedgang i passagertallet på 8,0 mio. i forhold til budget 2010.

Individuelle vurderinger af afvigelser fra den generelle trend og individuelle effekter af køreplanændringer er vurderet til samlet set at give en stigning i passagertallet på 5,5 mio.

Samlet set forventes en reduktion i antal påstigere fra 206,9 mio. i budget 2010 til 204,4 mio. i budget 2011. Movia vil i dialogen omkring budget 2011 adressere dette emne med hver enkelt kommune/region med henblik på at ændre denne udvikling.

Takster og indtægter

Taksterne forudsættes at stige med 2,0 pct. i gennemsnit i 2011.

Taksterne i den kollektive trafik er underlagt et takststigningsloft, som fastsættes af Trafikstyrelsen. Bekendtgørelsen herom rummer fra 2010 mulighed for at gemme ikke-udnyttet maksimal takststigning til senere udmøntning. Der er mulighed for at bruge opsparet takststigning i op til to år efter opsparingsåret.

I 2010 var takststigningsloftet fastsat til 4,8 pct., hvoraf Movia udmøntede 3,0 pct. Der er således opsparet 1,8 pct. takststigning, som kan udmøntes i 2011 og 2012.

Takststigningsloftet beregnes ud fra udviklingen i et vægtet omkostningsindeks, og udtrykker det forventede indeks for budgetåret i forhold til indekset det foregående år. Der indregnes tillige en korrektion for forskellen mellem det forventede indeks og det realiserede indeks, således at et eventuelt større realiseret indeks end forventet bevirker et højere takststigningsloft.

Takststigningsloftet for 2011 forventes at blive påvirket af, at indeksudviklingen i 2009 har været mindre end de forventninger, der indgik i takststigningsloftet for 2010. Det vil sige, at der kan ikke forventes mærkbart bidrag til loftet for 2011 fra indekset, hvorfor de 2,0 pct. takststigning næsten udelukkende er udtryk for, at takstopsparringen fra 2010 anvendes i 2011.

Den samlede indtægtsforventning øges med 0,8 pct. fra budget 2010 til budget 2011, hvilket er mindre end takststigningen på grund af det forventede fald i passagertallet.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne er i budget 2011 reguleret med den forventede udvikling i indekstallene i forhold til operatørudgifterne i budget 2010.

Der er i budget 2011 forudsat en stigning i indekset. Forventningerne til udviklingen i olie-, rente- og lønindeksene i budget 2011 samt udviklingen fra regnskab 2008 kan ses i nedenstående tabel.

Tabel 1 - Udvikling i olie- og renteindeks

Indeks	R2008	B2009	E2009.4	B2010	BB2011
Olie (index)	148	250	151	200	209
Rente (procent)	3,6%	5,2%	3,2%	4,0%	4,6%
Løn (stigning pct.)	4,4%	4,6%	4,7%	4,0%	2,6%

Prognosen for index i 2011 er baseret på en opdatering af forventningerne til 2009 og 2010 i forhold til estimat 2009.4 og budget 2010. Olieindekset forventes marginalt lavere i både 2009 og 2010. Renten forventes på 3,7 pct. i 2009 og uændret 4,0 pct. i 2010. Der er forudsat en lønstigning i 2009 på 3,3 pct. og i 2010 på 2,9 pct.

Effekten af ændrede indeksforventninger er en udgiftsstigning på 54,2 mio. kr. svarende til 3,3 pct. fra budget 2010 til budget 2011.

Effekten af cross-border leasing er indarbejdet med gennemsnitligt 5 pct. af kontraktudgifterne, hvilket er i lighed med budget 2010. Movia og de øvrige trafikkselskaber er fortsat i forhandlinger om udmøntningen af kompensationen til operatørerne. Movia forventer, at resultatet af forhandlingerne kan indarbejdes i 1. behandlingen af budget 2011. Der forventes en løsning hvor udgifterne kompenseres for hver enkel kontrakt i forhold til omfanget af operatørens anvendes af cross-border leasing i den enkelte kontrakt, således at operatøren godtgøres for de faktiske udgifter. Det betyder, at udmøntningen af udgifterne i budget 2011 kan afvige fra de gennemsnitlige 5 pct. for den enkelte kommune/region.

Kommunernes/regionernes udgifter til cross-border leasing finansieres over DUT midlerne. I forbindelse med økonomiaftalen for 2010 mellem KL/DR og staten er aftalt, at DUT-kompensationen reguleres i forhold til det endelige forhandlingsresultat.

Der er ikke budgetteret med nye prisstigninger for nye kontraktudbud.

Movia forventer samlet set en stigning i operatørudgifter på 1,8 pct. fra budget 2010 til budget 2011.

Rejsekortet

Rejsekortets effekter på budgettet er indarbejdet i henhold til de officielle planer for udrulning af rejsekortet der var gældende pr. december 2009. Disse planer forudsætter, at rejsekortet er implementeret på hele Sjælland og Lolland/Falster i løbet af 2011. Det betyder, at rejsekortets driftsudgifter vil påvirke alle kommuner/regioner i Movia i 2011.

Fra 2012 vil der ud over driftsudgifterne også indgå renter og afdrag på lån til rejsekortprojektet i kommuners/regioners finansiering af Movia.

Movia har ikke i budgetoverslagsårene indarbejdet positive effekter på indtægter og udgifter som følge af rejsekortet. På længere sigt forventes flere passagerer, øgede indtægter og mulighed for

optimering af driften som følge af rejsekortet. I takt med at disse effekter realiseres vil de blive indarbejdet i budgettet.

Den samlede budgetpåvirkning fra rejsekortet kan ses i bilag 5.

Rutespecifikke udgifter

De væsentligste ændringer af rutespecifikke udgifter er følger af rejsekortet. Der forventes besparelser på de eksisterende provisioner som erstattes af en distributionsafgift til rejsekortet. Netto forventes en besparelse på de samlede provisionsbetalinger.

Der forventes stigninger i de afgifter der finansierer driften af rejsekortet i takt med at rejsekortet udbredes.

De samlede rutespecifikke udgifter fremgår af bilag 6.

Ændringer i busdriften opdelt på kommuner/regioner

Kommende ændringer af busbetjeningen der er besluttet frem til og med december 2009 er indarbejdet i budget 2011 med en estimeret effekt. I det følgende afsnit beskrives ændringerne kort. Ændringerne der er kendte, men ikke indarbejdet i budgettet pga. manglende konkretisering, er efterfølgende kort beskrevet på kommuneniveau.

Ændringer der er indarbejdet i basisbudget 2011

For **Københavns** kommune er indarbejdet effekterne af gravearbejdet i forbindelse med den nye metrocityring for 2011, der vedrører 6 buslinjer. Den nye havnebuslinje 904, der blev introduceret i august 2009 er indarbejdet med fuld effekt i 2011 budgettet. Derudover er der indarbejdet mindre ændringer på 6 buslinjer i kommunen, der træder i kraft i 2010.

For **Ballerup** kommune er nedlæggelsen af 2 buslinjer og ændringerne i 3 andre buslinjer indarbejdet i budget 2011. Samtidig er den nye buslinje i kommunen, der kører fra marts 2010 indarbejdet med fuld effekt i 2011.

I **Gladsaxe** kommune introduceres en ny servicebus, der er indarbejdet i budget 2011 sammen med ændringerne i kommunens busbetjening som følge af trafikløsningen for Gladsaxe, Herlev, Furesø og Ballerup kommuner.

Herlev kommunes busbetjening ændres fra marts 2010 som følge af trafikløsningen for Gladsaxe, Herlev, Furesø og Ballerup kommuner. Disse ændringer er indarbejdet med helårseffekt i budget 2011.

Hvidovre kommune besluttede i 2009 at ændre busbetjeningen af Avedøre Holme. Nogle af disse ændringer vil påvirke de omkringliggende kommuner, hvorfor Hvidovre kommune skal betale særtilskud til disse kommuner. Den ændrede busbetjening træder i kraft fra marts 2010, hvorfor ændringerne er indarbejdet med helårseffekt i budget 2011.

For **Rudersdal** kommune er ændringerne for efteråret 2009 indarbejdet i budget 2011 med helårseffekt.

Furesø kommunes busbetjening ændres fra marts 2010 som følge af trafikløsningen for Gladsaxe, Herlev, Furesø og Ballerup kommuner. Disse ændringer er indarbejdet med helårseffekt i budget

2011.

I **Frederikssund** kommune kører linje 827 ikke i 2011.

I **Halsnæs** Kommune kører linje 827 ikke i 2011

Omlægningen af busbetjeningen i **Køge** kommune med driftsstart august 2010 er indarbejdet i budget 2011 med helårseffekt.

I **Stevns** kommune nedlægges 6 buslinjer i april 2010. Denne ændring er indarbejdet i budget 2011 med helårseffekt.

I **Kalundborg** kommune introduceres en ny buslinje i december 2009. I budget 2011 er helårseffekten af den nye buslinje indarbejdet.

For **Odsherred** kommune er en buslinje overgået til kommunen fra regionen og indarbejdet med helårseffekt i 2011.

I **Holbæk** kommune er linje 113 nedlagt i 2011. Dog varetages en del af linjen i 2011 af andre linjer i kommunen.

For **Næstved, Slagelse** og **Ringsted** kommuner er det forudsat at en regional buslinje overgår til de tre kommuner. Dette er indarbejdet med helårseffekt i budget 2011.

For **Region Hovedstaden** er den nye ringvejs E-bus (linie 330E) indarbejdet med helårseffekt i budget 2011. Derudover har ændringerne som indføres i foråret 2010 helårseffekt i budget 2011.

For **Region Sjælland** er etape 1 af "Trafikplanen for Region Sjælland" indarbejdet med fuld effekt i budget 2011. Det betyder at linjerne 66 og 89 ikke fremgår i Region Sjælland, da de er planlagt til at overgå til kommunal finansiering. Til gengæld er omlægningerne mht. R-nettet indarbejdet bl.a. med fire nye R-buslinjer. Etape 1 af trafikplanen for Region Sjælland medfører en reduktion af antal timer kørt i regionen, hvilket medfører en besparelse. Ved at omlægge flere linjer og indføre R-nettet som korresponderer med lokalbanerne, er det budgetteret at regionen kan fastholde passagererne på trods af den reducerede busdrift i Trafikplanen.

Besparelserne fra Trafikplanen har Region Sjælland investeret i at opgradere tre lokalbaner til "R-Niveau", hvilket er budgetteret til at medføre en stigning på 500.000 passagerer. Opgraderingen af lokalbanen blev indarbejdet i budget 2010, og er således også med i budget 2011.

For følgende kommuner er der i budget 2011 indarbejdet mindre justeringer i kommunens busbetjening:

- Albertslund
- Brøndby
- Glostrup
- Høje-Taastrup
- Ishøj
- Lyngby-Taarbæk
- Rødovre
- Tårnby
- Hillerød
- Greve

- Guldborgsund
- Vordingborg

Ændringer der ikke er indarbejdet i basisbudget 2011

I kommunerne **Albertslund Glostrup, Brøndby og Vallensbæk** samt **Region Hovedstaden** blev en række omlæggelser af linjer pr. 28/3 2010 aftalt den 18/12 2009. Denne aftale er ikke indarbejdet i budgettet.

I **Frederikssund** kommune nedlægges linjerne 307 og 381 samtidig med at en ny linje 337 oprettes. Ændringerne vil ske i marts 2010, men er ikke indarbejdet i budget 2011.

Hillerød kommune opretter en ny buslinje som erstatning for henholdsvis nedlæggelse og reduktion af to andre buslinjer i marts 2010. Derudover nedlægges tre øvrige buslinjer pr. marts 2010. Effekterne af ændringerne er ikke indarbejdet i budget 2011.

I **Allerød** kommune vil der pr. 28. marts 2010 blive reduceret i busbetjeningen på en af kommunens buslinjer. Til gengæld introduceres der samtidig en ny linje i kommunen. Ændringerne er ikke indarbejdet i budget 2011.

Fredensborg kommune nedlægger busbetjeningen på tre af kommunens buslinjer pr. marts 2010. Ændringer er ikke indarbejdet i budget 2011.

I **Hørsholm** kommune reduceres busbetjeningen på to af kommunens buslinjer i marts 2010. Dette er ikke indarbejdet i budget 2011.

I **Helsingør** kommune reduceres busbetjeningen på to af kommunens buslinjer i marts 2010. Samtidig udvides driften af kommunens øvrige buslinjer. Ændringerne er ikke indarbejdet i budget 2011.

I **Lejre** Kommune besluttede byrådet pr. 21/12 2009 at den aftenkørsel der blev sparet pr. 13.12.2009 genindføres pr. 28/3 2010 – denne beslutning er ikke konkretiseret eller indregnet i budgettet.

Ingen ændringer i basisbudget 2011:

For følgende kommuner er der ikke indarbejdet kommunespecifikke ændringer i budget 2011.

- Frederiksberg
- Dragør
- Gentofte
- Egedal
- Vallensbæk
- Allerød
- Gribskov
- Lejre
- Roskilde
- Solrød
- Sorø
- Faxe
- Lolland

3. FLEXTRAFIK

Nettoudgifterne til Flextrafik forventes at falde med 27 mio i 2011 i forhold til 2010. Den væsentligste årsag er faldende kørselsomfang og øget produktivitet i handicapkørsel og siddende patientbefordring.

Budget 2011 for Flextrafik er baseret på realiserede data for januar til september 2009 og forventninger til udviklingen i årets sidste tre måneder.

Der forventes færre passagerer i handicapkørselsordningen og den siddende patientbefordring, mens der forventes en passagerfremgang i den åbne kørselsordning. For den kommunale kørselsordning forventes passagerniveauet uændret i forhold til budget 2010. Ændringerne i antallet af passagerer betyder et fald i indtægterne fra handicapkørslen på 3,2 mio. kr., mens fremgang i Flex-tur betyder en stigning i indtægterne på 0,1 mio. kr.

Operatørudgifter i Flextrafik forventes at falde med 30,2 mio. kr. svarende til 5,6 pct. fra budget 2010 til budget 2011. Omkostningsreduktionen fordeler sig ikke jævnt på de forskellige kørselsordninger i Flextrafik. Som udgangspunkt er niveauet for operatørudgifterne opskrevet fra budget 2010 til budget 2011 med 11,8 pct. som følge af en forventet pris- og lønindestigning på 6,5 pct. samt en forøgelse af omkostninger pga. ændrede cross-border leasing regler på 5 pct. Dette opvejes dog af en generel forventning til et omkostningsfald som følge af reduktion i driftsomfang og en produktivetsforbedring, der allerede nu kan observeres.

Operatørudgifterne er påvirket af udviklingen i passagertal, rejsetid pr. passager og omkostning pr. rejsetid. I Tabel 2 herunder er skitseret hvilken ændring der er indarbejdet i budget 2011 sammenlignet med budget 2010.

Tabel 2 – Årsager til ændring i operatørudgifter

	Handicap	Flex tur	Kommunal ordning	Siddende patient-befordring	Flextrafik, Rute
Antal passagerer	-	+	0	-	0
Rejsetid pr. passager	-	-	-	+	0
Omkostning pr. rejsetid	-	-	+	-	+
Operatørudgifter	-	0	+	-	+

Note: Plus=stigning, minus=reduktion, nul= uændret i budget 2011 ift. budget 2010

Operatørudgifterne i handicapkørselsordningen forventes at falde med 24,1 mio. kr. svarende til 17,6 pct. dels som følge af en passagernedgang og rejselængdereduktion svarende til 17,8 mio. kr. og dels som følge af en produktivetsforbedring svarende til 6,3 mio. kr.

I Flex-tur forventes det at operatørudgifterne stiger med godt 36.000 kr. svarende til ca. 1 pct. Stigningen dækker over en forøgelse af passagerantallet svarende til godt 93.000 kr. som dog delvist modsvares af et fald i udgifterne på knap 57.000 kr. som følge af produktivetsforbedringer og kortere rejselængder.

Operatørudgifterne til den kommunale ordning forventes at stige med godt 400.000 kr. svarende

ca. 1,5 pct. Stigningen skyldes at produktivetsforbedringerne her ikke forventes at være tilstrækkeligt store til at modsvare stigningerne som følge af cross-border regelændringen og indeksstigninger. Udgifterne forventes på denne baggrund at stige med knap 1,3 mio. kr., hvilket dog delvist modsvares af et forventet fald i passagerantallet samt rejselængderne svarende til knap 900.000 kr.

Operatørudgifterne til den siddende patientbefordring forventes at falde med ca. 19,5 mio. kr. svarende til godt 12 pct. Faldet skyldes dels en produktivetsforbedring svarende til 12,8 mio. kr. og et faldende passagertal svarende til 10,8 mio. kr. Dels forventes der en stigende rejselængde som forventes at påvirke operatørudgifterne opadgående med 3,5 mio. kr.

Operatørudgifterne til Flextrafik, Rute forventes at stige med 13,0 mio. kr. i 2011 svarende til godt 6 pct. Stigningen skyldes udviklingen i indeksene.

Administrations- og personaleudgifterne til Flextrafik er i budget 2011 fremskrevet med en P/L sats på 2,5 pct. i forhold til budget 2010. P/L satsen er baseret på nationalbankens kvartaloversigt for 3. kvartal 2009. Dette giver administrations- og personaleudgifter på 26,1 mio. kr. for ordningerne handicap, Flextur og kommunal. Administrations- og personale udgifterne til Siddende Patientbefordring og Flextrafik, Rute vil være henholdsvis 7,6 mio. kr. og 3,3 mio. kr.

4. LOKALBANER

Udgifter til lokalbaner stiger med 4,0 pct. i 2011 i forhold til 2010. At stigningen ligger over den almindelige pris- og lønregulering på 2,5 pct. skyldes primært, at driften i Lokalbanen A/S udvides.

Budget 2011 for lokalbanerne afspejler kontrakterne med de to baneselskaber Lokalbanen A/S i Region Hovedstaden og Regionstog A/S i Region Sjælland.

Lokalbanen A/S vil i 2011 have udvidet drift på Gribskovbanen, hvilket vil betyde 0,2 mio. flere passagerer. For Regionstog A/S forventes samme antal passagerer i budget 2011 som i budget 2010.

I budget 2011 er der forudsat en stigning i indeks til regulering af operatørbetalingen med de to baneselskaber. Delindekset for olie forventes at stige fra et niveau på 4,17 i oktober 2009 til 5,45 i 2010 og 5,99 i 2011. Renteindekset forventes at stige fra 1,58 pct. i oktober 2009 til 2,57 pct. i 2010 og 3,71 pct. i 2011. Renten indgår ikke i det indeks der regulerer kontrakten med Regionstog A/S.

Udgiften til togdrift i Region Hovedstaden stiger med 13,9 mio. kr. i forhold til budget 2010. Stigningen kan henføres til udvidet drift på Gribskovbanen for 5,5 mio. kr., regulering af betaling til operatør og infrastruktur for 7,4 mio. kr. og drift af rejsekortet for 0,9 mio. kr.

Udgiften til togdriften i Region Sjælland falder med 1,7 mio. kr. i forhold til budget 2010, idet der forventes lidt flere passagerer i togene og at den i budget 2010 plansatte udskiftning af billetautomater i Regionstog A/S forventes gennemført i 2010.

Der er ikke budgetteret med anlægsudgifter. Disse forudsættes afholdt og finansieret efter aftale i løbet af budgetåret.

5. FÆLLESUDGIFTER

Administration og personale er reguleret med en P/L sats på 2,5 pct. i forhold til budget 2010. P/L satsen er baseret på nationalbankens kvartalsoversigt for 3. kvartal 2009.

Udgiften til tjenestemandspensioner forventes at stige som følge af tilgang af nye pensionister. Movia forventer at have 38 tjenestemandspensionister i 2010 og 53 tjenestemandspensionister i 2011.

BILAG

Bilag 1: Budgetoversigt

(mio. kr.)	R2008	B2009	E2009.4	B2010	BB2011	2012	2013	2014
Bus								
Billetindtægter	-1.405,6	-1.523,0	-1.390,2	-1.474,0	-1.485,2	-1.485,2	-1.485,2	-1.485,2
Operatørudgifter	2.562,5	2.790,1	2.610,6	2.996,9	3.052,2	3.052,2	3.052,2	3.052,2
Rutespec. udg.	87,7	119,9	106,7	144,4	170,1	174,6	187,9	187,9
Total bus	1.244,6	1.387,0	1.327,0	1.667,3	1.737,1	1.741,6	1.754,9	1.754,9
Flextrafik								
Billetindtægter	-26,9	-26,7	-22,4	-25,6	-22,5	-22,6	-22,6	-22,6
Operatørudgifter	215,5	424,0	448,5	536,3	506,1	515,5	515,5	515,5
Adm. og pers.	29,7	36,5	37,3	37,1	37,0	37,0	37,0	37,0
Total Flextrafik	218,3	433,8	463,4	547,7	520,6	529,9	529,9	529,9
Lokalbaner								
Billetindtægter	-133,3	-143,4	-142,3	-158,0	-159,4	-159,4	-159,4	-159,4
Operatørudgifter	294,3	315,0	314,9	358,6	371,2	371,2	371,2	371,2
Infrastruktur	28,5	36,6	43,6	42,7	43,7	43,7	43,7	43,7
Leasingudgifter	53,8	53,8	52,3	63,8	63,8	63,8	63,8	63,8
Anlæg	50,9	0,0	114,1					
Total lokalbaner	294,2	262,0	382,6	307,1	319,3	319,3	319,3	319,3
Fællesudgifter								
Adm. og pers.	295,3	305,9	312,9	304,2	311,8	311,8	311,8	311,8
Pensioner	2,9	4,9	4,9	8,4	8,4	8,7	8,8	8,9
Renter	-4,6	4,6	1,4	1,2	0,9	0,7	3,3	-0,1
Total fællesudg.	293,6	315,3	319,2	313,8	321,0	321,2	323,9	320,6
DRIFTENS TILSKUDSBEHOV	2.050,7	2.398,1	2.492,1	2.835,9	2.898,0	2.912,0	2.928,0	2.924,7

Note: R = regnskab, B = Budget, E = estimat, BB = basisbudget

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

Note: Budget 2010 er i 2010-priser. Basisbudget 2011 og budgetoverslagsårene er i 2011-priser

Bilag 2: Finansiering total

(mio. kr.)	R2008	B2009	E2009.4	B2010	BB2011	2012	2013	2014
Driftens tilskudsbehov	2.050,7	2.398,1	2.492,1	2.835,9	2.898,0	2.912,0	2.928,0	2.924,7
Afdrag driftslån	0,0	0,0	0,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0
Afdrag rejsekortlån	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,2	37,2	37,2
TILSKUDSBEHOV	2.050,7	2.398,1	2.492,1	2.847,9	2.910,0	2.961,2	2.977,2	2.973,9
Kommuner	1.278,1	1.547,3	1.507,8	1.877,2	1.922,4	1.956,2	1.966,8	1.964,6
Regioner	771,2	850,8	984,3	970,8	987,6	1.005,0	1.010,4	1.009,3
FINANSIERING	2.049,4	2.398,1	2.492,1	2.847,9	2.910,0	2.961,2	2.977,2	2.973,9

Note: R = regnskab, B = Budget, E = estimat, BB = basisbudget

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

Note: Budget 2010 er i 2010-priser. Basisbudget 2011 og budgetoverslagsårene er i 2011-priser

Note: I Regnskab 2008 var der en kassefinansiering på 1,3 mio. kr., hvorfor der er forskel i tilskudsbehov og finansiering.

Bilag 3: Finansiering alle kommuner

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Afdrag driftlån	Handicap kørsel	Flex tur	Komm. ord.	Flextrafik, Rute		Total
						Bruger	Elev	
København	411.106	1.934	26.108	0	0	0	0	439.147
Frederiksberg	68.202	361	5.719	0	0	0	0	74.282
Albertslund	15.024	78	1.146	0	0	2.336	4.636	23.220
Ballerup	21.787	124	3.006	0	0	4.606	5.032	34.556
Brøndby	16.171	86	2.811	0	0	3.870	2.868	25.807
Dragør	9.457	79	475	0	0	349	999	11.359
Gentofte	38.581	225	4.823	0	0	6.176	3.025	52.829
Gladsaxe	38.664	194	4.310	0	0	3.662	6.514	53.344
Glostrup	11.693	66	1.269	0	0	1.680	2.563	17.270
Herlev	16.212	92	1.729	0	0	3.454	2.516	24.002
Hvidovre	34.730	179	2.618	0	0	2.982	5.407	45.917
Høje-Taastrup	28.085	143	2.172	0	0	3.955	4.156	38.510
Ishøj	6.311	37	541	0	0	1.401	3.177	11.467
Egedal	24.676	120	1.045	0	0	5.599	7.084	38.524
Lyngby-Taarbæk	30.660	164	3.342	0	0	3.754	3.114	41.034
Rødovre	34.116	183	2.115	0	0	2.557	3.610	42.582
Rudersdal	38.537	184	2.686	0	0	4.854	5.334	51.594
Tårnby	23.943	132	2.487	0	0	3.784	3.846	34.192
Vallensbæk	4.576	26	412	0	0	444	952	6.410
Furesø	18.932	112	2.644	0	0	3.591	6.122	31.400
Allerød	18.752	86	495	0	0	3.085	3.057	25.475
Fredensborg	32.832	141	1.764	0	0	5.800	7.725	48.262
Frederikssund	29.657	142	1.508	0	0	6.211	10.274	47.792
Halsnæs	7.856	40	837	0	0	2.790	7.196	18.719
Gribskov	23.602	133	1.390	0	0	7.785	5.830	38.739
Helsingør	48.509	230	2.031	0	0	7.208	7.109	65.087
Hillerød	30.649	160	1.988	0	0	9.864	10.220	52.881
Hørsholm	15.189	82	1.090	0	0	1.528	3.114	21.002
Lejre	30.307	120	884	94	1.125	0	0	32.530
Greve	14.657	75	1.154	94	1.670	0	0	17.650
Roskilde	48.926	234	3.442	0	0	0	0	52.603
Køge	35.031	167	1.687	0	0	0	0	36.885
Solrød	9.642	53	455	0	0	0	0	10.150
Stevns	5.244	49	774	10	2.520	0	0	8.596
Kalundborg	33.445	154	2.041	565	3.374	0	0	39.578
Sorø	14.207	72	1.376	268	2.765	0	0	18.687
Odsherred	17.131	85	1.082	294	3.031	0	0	21.623
Næstved	36.772	144	2.637	0	0	0	0	39.553
Slagelse	42.629	184	2.493	593	2.211	0	0	48.110
Faxe	10.237	37	1.291	296	3.127	0	0	14.988
Holbæk	29.949	142	1.791	583	8.199	0	0	40.663
Ringsted	20.810	93	734	108	1.928	0	0	23.673
Lolland	37.970	195	1.769	0	0	0	0	39.934
Vordingborg	23.678	145	1.891	650	2.762	0	0	29.125
Guldborgsund	30.279	179	2.157	0	0	0	0	32.614
Total	1.539.421	7.660	110.219	3.554	32.711	103.325	125.480	1.922.370

Note: Tabellen viser kommunernes samlede tilskud til Movia

Bilag 4: Finansiering regioner**Total finansiering regioner**

<i>(1.000 kr.)</i>	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Total
Regionale busruter	88.300	109.398	197.698
Lokalbaner	162.362	156.895	319.258
Siddende Patientbefordring	0	145.336	145.336
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik	244.052	67.716	311.768
Tjenestemandspensioner	6.543	1.815	8.358
Renter	675	187	862
Afdrag driftslån	2.708	1.632	4.340
I alt for regionen	504.640	482.980	987.620

Note. Tabellen viser regionernes samlede tilskud til Movia

Finansiering af lokalbaner

<i>(1.000 kr.)</i>	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Total
Billetindtægter	-78.722	-80.708	-159.430
Operatørudgifter	189.196	181.965	371.160
Infrastruktur	20.768	22.960	43.728
Leasingudgifter	27.200	36.600	63.800
Anlæg	0	0	0
Total lokalbaner	158.441	160.817	319.258

Bilag 5: Budget effekter af rejsekortet

(mio. kr.)	E2010	BB 2011	2012	2013	2014
Rutespecifikke udgifter:					
Sparet eksisterende provision	0,0	-21,4	-38,4	-39,7	-39,7
Ny provision (kiosker mv.)	0,0	5,9	9,3	10,1	10,1
Distributionsafgift netto	0,0	12,0	12,4	13,4	13,4
Rejse- og omsætningsafgifter	1,2	37,5	51,4	64,4	64,4
Drift af rejsekortudstyr	2,0	7,6	13,5	13,5	13,5
Sparet køb af rejsehjemmel	0,0	-0,5	-2,5	-2,5	-2,5
Rutespecifikke udgifter i alt	3,1	41,2	45,8	59,2	59,2
Lokalbaner:					
Rejse- og omsætningsafgifter	0,2	2,6	3,3	3,8	3,8
Drift af rejsekortudstyr	0,1	0,3	0,6	0,6	0,6
Lokalbaner i alt	0,3	2,9	3,9	4,4	4,4
Afdrag på lån	0,0	0,0	37,2	37,2	37,2
Nettoeffekter i alt	3,5	44,1	86,9	100,8	100,8

Note: R = regnskab, B = Budget, E = estimat, BB = basisbudget

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

Note: Budget 2010 er i 2010-priser. Basisbudget 2011 og budgetoverslagsårene er i 2011-priser

Bilag 6: Rutespecifikke udgifter

<i>(mio. kr.)</i>	R2008	B2009	E2009.4	B2010	BB2011	2012	2013	2014
Provision	43,7	50,3	49,6	56,9	53,5	40,2	40,6	40,6
Rejsekort afgifter	0,0	6,0	0,0	18,3	45,1	64,9	77,8	77,8
Køb af rejsehjemmel	4,3	8,1	5,1	6,4	6,0	4,0	4,0	4,0
Tale - og Dataradio	7,8	24,8	27,5	30,6	31,4	31,4	31,4	31,4
ABIT	3,9	4,2	4,7	5,5	5,6	5,6	5,6	5,6
Stoppesteder	5,9	8,3	8,3	8,4	8,6	8,6	8,6	8,6
Busudstyr	22,6	15,0	7,6	5,6	6,8	6,8	6,8	6,8
Chaufførlokaler	4,3	7,1	5,5	5,6	5,7	5,7	5,7	5,7
Billettekontrol	3,2	4,5	6,8	7,2	7,4	7,4	7,4	7,4
Udgifter flyttet til adm.	-8,0	-8,4	-8,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rutespec.udg. i alt	87,7	119,9	106,7	144,4	170,1	174,6	187,9	187,9

Note: R = regnskab, B = Budget, E = estimat, BB = basisbudget