

# Trafikselskabet Movia

*Budget 2011*

1. behandling

24. juni 2010

Udarbejdet af  
Trafikselskabet Movia  
Økonomi

Udgivet af  
Trafikselskabet Movia  
Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

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

## Indhold:

<b>1.</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>4</b>
1.1.	Flere passagerer til den kollektive trafik.....	4
1.2.	Rammebetingelser .....	4
<b>2.</b>	<b>Budgetoversigt .....</b>	<b>7</b>
2.1.	Budget 2011 – overblik.....	7
2.2.	Budget 2011 – hovedtal .....	8
2.3.	Pris- og lønfremskrivning.....	9
<b>3.</b>	<b>Bus.....</b>	<b>11</b>
3.1.	Udviklingen i kommuner og regioner.....	13
3.2.	Passagertal og –indtægter .....	20
3.3.	Operatørudgifter .....	21
3.4.	Rutespecifikke udgifter .....	23
<b>4.</b>	<b>Flextrafik.....</b>	<b>27</b>
4.1.	Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik.....	28
4.2.	Handicapkørsel .....	28
4.3.	Flextur.....	29
4.4.	Kommunal kørselsordning.....	30
4.5.	Siddende patientbefordring .....	30
4.6.	Flextrafik Rute .....	31
4.7.	Administration og personale.....	32
4.8.	Udbredelse af Flextrafik .....	32
<b>5.</b>	<b>Bane.....</b>	<b>34</b>
5.1.	Særlige budgetforudsætninger for bane .....	34
5.2.	Lokalbaner i Region Hovedstaden .....	35
5.3.	Lokalbaner i Region Sjælland .....	36
<b>6.</b>	<b>Fællesudgifter .....</b>	<b>38</b>
6.1.	Administration og personale.....	38
6.2.	Pension.....	39
6.3.	Renter og lån .....	40
6.4.	Afdrag på driftslån .....	40
6.5.	Ydelser på rejsekortlån.....	41
<b>7.</b>	<b>Rejsekort .....</b>	<b>42</b>

<b>8.</b>	<b>Finansiering .....</b>	<b>44</b>
8.1.	Kommunal finansiering.....	44
8.2.	Regional finansiering.....	44
8.3.	Betaling af tilskud .....	45
8.4.	Regulering af tilskud.....	45
<b>9.</b>	<b>Balance.....</b>	<b>46</b>
<b>10.</b>	<b>Bilag.....</b>	<b>49</b>
10.1.	Budgetoversigt .....	49
10.2.	Kommunal finansiering pr. kommune.....	50
10.3.	Finansiering for Region Hovedstaden .....	57
10.4.	Finansiering for Region Sjælland .....	57
10.5.	Betaling af tilskud i budget 2011 for Region Hovedstaden .....	58
10.6.	Betaling af tilskud i budget 2011 for Region Sjælland .....	58
10.7.	Balance.....	59

## **1. Indledning**

### **1.1. 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.

Denne udfordring 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 fra 2007 om at forøge passagertallet i busser og lokaltog med ca. fem procent fra 2007 til 2010 realiseres ikke. I stedet må det erkendes, at det kræver en stor og fokuseret indsats blot at udligne den mangeårige vigende tendens på buspassagerområdet, og det er endnu ikke på afgørende vis lykkedes at bryde denne udvikling.

Mere positivt ser det ud, 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, 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 budget 2011 på den måde, at kortsigtede resultater af de allerede igangsatte og nært forestående initiativer til forøgelse af passagertallet ikke kan indregnes i budgettet. 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. Der er således forudsat et årligt fald på 2 pct. i buspassagertallet.

Denne konservative anskuelse anses ikke for urealistisk taget i betragtning, at kommunernes og regionernes økonomi fortsat er presset, og at budgettet derfor ikke kan forudsætte nævneværdigt råderum til realt stigende udgifter til kollektiv trafik i 2011. Den tilsyneladende modsætning, der således er mellem budget/budgetoverslag og forretningsplan er derfor udtryk for, at den negative udvikling kan vendes, men ikke uden indsats, herunder også indsats af økonomiske ressourcer.

### **1.2. Rammebetingelser**

Movias budget for 2011 og budgetoverslagene for 2012-2014 kommer til verden på et tidspunkt, hvor der fortsat er store udfordringer for den kollektive trafik, herunder ikke mindst bustrafikken og lokalbanerne. Men samtidig er der også markante lyspunkter i den seneste udvikling, som befordrer en vis optimisme.

### *Ydre rammebetingelser*

De ydre rammebetingelser for udviklingen af den kollektive trafik indebærer betydelige udfordringer. Først og fremmest er der stor opmærksomhed på kommunernes og regionernes økonomi, og den kollektive trafik må forvente en skærpet konkurrence om de offentlige velfærdsbevillinger, som ikke kan forventes at vokse realt. Det skal ses i lyset af regeringens egen målsætning om, at den kollektive trafik skal opsuge mindst halvdelen af de kommende års trafikvækst, og hvis det skal være muligt på busområdet, vil der skulle investeres i øget kapacitet og nye, hidtil uprøvede løsninger såsom direkte busser og BRT-løsninger<sup>1</sup>, som Movia har foreslået. Hertil kommer, at det med de ændrede regler om dieselaftag i 2008 og international moms på leasede driftsmidler i 2010 realt er blevet dyrere at forøge udbuddet af kollektiv bustrafik, og det gør det vanskeligere for kommuner og regioner at finde midler til en vækststrategi.

En anden ydre rammebetingelse er takststigningsloftet, som er udmeldt til nul procent for 2011. Det betyder, at Movia højst kan aktivere den opsparede takststigning fra 2010 på 2,0 pct. i Hovedstaden, 1,3 pct. i Vest og 1,7 pct. i Syd.

### *Indre rammebetingelser*

Movias indre rammebetingelser udgøres først og fremmest af Trafikplan 2009 og den forretningsplan, som fra 2011 skal udfylde Trafikplanen. Trafikplanen opstiller mål for de kommende års passagertilgang målt som den kollektive trafiks markedsandel af den samlede trafik i 2020 med fokus på de geografiske områder, hvor en vækst virkelig batter i forhold til de overordnede klima- og trængselsmålsætninger. Det betyder et vækstsmål fra 25 pct. til 30 pct. markedsandel i det centrale København og Frederiksberg i 2020 og mindre ambitiøse vækstsmål jo længere man fjerner sig fra København. Men det skal bemærkes, at selv hvor målsætningen er blot at fastholde den nuværende markedsandel, vil det indebære absolut vækst, når man tager forudsætningen om generel trafikvækst i betragtning.

På lignende måde indeholder Trafikplanen målsætninger for kundetilfredshed og på miljøområdet.

Om budgettets tilblivelse er det en ny rammebetingelse, at Movia i samarbejde og forståelse med kommunerne og regionerne dels fremrykker budgetprocessen, dels låser budgettet fast på et tidligere tidspunkt end hidtil. Budgettet til førstebehandling i juni er således nu udtryk for det endelige budget, med mindre der i enkelte kommuner sker så markant ændrede forudsætninger, at det i den enkelte kommunalbestyrelse/regionsråd findes hensigtsmæssigt at åbne budgettet for justeringer. Denne tidsmæssige fremrykning af budgetprocessen har den konsekvens, at tiden fra budget til realisering i sagens natur forøges, og dermed forøges risikoen for resultatets afvigelse fra budgettet tilsvarende, men i forhold til formålet med fremrykningen - at øge budgetsikkerheden i kommunerne og regionerne - er der tale om en kalkuleret risiko.

---

<sup>1</sup> BRT står for Bus Rapid Transit, som er særligt højklassede busløsninger, hvor busserne kører i eget tracé på dele af ruten

Budget 2011 er således udarbejdet på grundlag af prognoser ud fra den viden, der var tilgængelig pr. 1. maj 2010. Herunder de køreplanændringer som er aftalt med kommuner og regioner.

#### *Budgetmæssige lyspunkter*

Som sagt er der lyspunkter, som befordrer en vis optimisme for de kommende år. Her skal nævnes nogle:

Satsningen på en bedre kvalitet på lokalbanerne i form af nyt materiel, bedre køreplaner, kortere rejsetid etc. bærer nu frugt. Således har Frederiksværkbanen oplevet en passagerfremgang på 16 pct., hvoraf halvdelen ikke har rejst kollektivt hidtil. Hertil kommer, at de tilhørende buslinjer ligeledes har markant flere passagerer.

Det trafikale samarbejde med kommunerne og regionerne udmønter sig nu i flere "totalløsninger" i såvel regionerne som i købstadskommunerne. R-nettet i Region Sjælland og projekt Nordkalotten i Nordsjælland er eksempler herfor, men tydeligst i zenit står Ringsted Kommunes busløsning, som på ganske kort tid har forøget antallet af busrejser i Ringsted ganske markant. Det indikerer, at Movia og kommunerne i fællesskab kan udtænke intelligente løsninger, som falder i kundernes smag.

Også samarbejdet med operatørerne bærer frugt. De nye kontraktformer, som indeholder incitament for operatøren til aktivt at arbejde for at få flere passagerer i busserne, har markante, positive effekter. Udviklingen understøttes af kampagner, som sætter fokus på chaufførerne som professionelle servicemedarbejdere, som yder høj kvalitet.

## 2. Budgetoversigt

Tabel 1 – Budgetoversigt

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
<b>Bus</b>							
Indtægter	-1.405,6	-1.453,5	-1.474,0	-1.495,0	-1.466,1	-1.438,3	-1.415,2
Operatørudgifter	2.562,5	2.658,6	2.996,9	3.006,4	3.003,9	3.003,9	3.003,9
Rutespec. udg.	87,7	102,5	144,4	133,8	180,9	188,3	189,9
<b>Total bus</b>	<b>1.244,6</b>	<b>1.307,6</b>	<b>1.667,3</b>	<b>1.645,2</b>	<b>1.718,7</b>	<b>1.753,9</b>	<b>1.778,6</b>
<b>Flextrafik</b>							
Brugerbetaling	-26,9	-23,5	-25,6	-21,3	-21,3	-21,3	-21,3
Operatørudgifter	215,5	449,8	536,3	467,0	467,0	467,0	467,0
Adm. og pers.	29,7	34,1	37,1	36,5	36,2	35,8	35,5
<b>Total Flextrafik</b>	<b>218,3</b>	<b>460,4</b>	<b>547,7</b>	<b>482,3</b>	<b>481,9</b>	<b>481,5</b>	<b>481,2</b>
<b>Lokalbaner</b>							
Indtægter	-133,3	-146,9	-158,0	-163,3	-164,8	-164,8	-164,8
Operatørudgifter	427,5	532,0	465,1	485,2	487,6	488,0	488,0
<b>Total lokalbaner</b>	<b>294,2</b>	<b>385,1</b>	<b>307,1</b>	<b>321,9</b>	<b>322,8</b>	<b>323,2</b>	<b>323,2</b>
<b>Fællesudgifter</b>							
Adm. og pers.	295,3	307,6	304,2	305,0	302,0	299,0	296,0
Pensioner	2,9	5,8	8,4	10,4	13,0	15,5	18,0
Renter	-4,6	1,3	1,2	1,6	1,2	0,9	0,6
Afdrag driftslån	0,0	0,0	12,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekortlån	0,0	0,0	0,0	0,0	26,5	26,5	26,5
<b>Total fællesudgifter</b>	<b>293,6</b>	<b>314,7</b>	<b>325,8</b>	<b>326,0</b>	<b>351,6</b>	<b>350,8</b>	<b>350,1</b>
<b>Driftens tilskudsbehov</b>	<b>2.050,7</b>	<b>2.467,7</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.775,4</b>	<b>2.875,1</b>	<b>2.909,4</b>	<b>2.933,1</b>

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

Note: R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

### 2.1. Budget 2011 – overblik

Movias budget er den samlede beskrivelse af Movias forventede virksomhed i 2011 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 4.445 mio. kr. og indtægter på 1.680 mio. kr. Differencen på 2.775 mio. kr. udgør det samlede tilskudsbehov fra kommuner og regioner.

70 procent af bruttoudgifterne vedrører busdriften, mens Flextrafik og lokalbanerne optager hver 11 procent. De resterende 7 pct. af udgifterne er fællesudgifter. Af de samlede indtægter fra betalende kunder hidrører 89 procent fra busdriften.

Budgettet er udarbejdet efter build-up metoden. For busdriften tages udgangspunkt i indtægter og udgifter for den enkelte buslinje ud fra de forventede køreplaner. Ud over Flextrafik, lokalbaner og den fælles administration er budgettet således sammensat af 489 enkeltbudgetter for buslinjerne, som igen finansie-

ringsmæssigt 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 udligner 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. 2008 resulterede i en samlet ekstra opkrævning på 81 mio. kr. mens 2009 gav en tilbagebetaling på 86 mio. kr., som tilbagebetales primo 2011.

Kommunerne og regionerne kan have interesse i selv at kunne påvirke, i hvilket regnskabsår tilbagebetaling eller efterbetaling skal aktualiseres i den enkelte kommune eller region. Vedtægten har ikke bestemmelser herom, men det er erfaringen, at kommunen eller regionen i samarbejde med sin revision kan placere betalingen i det regnskabsår, hvor det vurderes mest hensigtsmæssigt.

## **2.2. Budget 2011 – hovedtal**

Budgettets hovedtal fremgår af tabel 1. Som sammenligningsgrundlag er også tal for regnskab 2008, regnskab 2009 og budget 2010 taget med i tabellen. Tilsvarende er sammenligningstal for 2008 og 2009 taget med i de øvrige tabeller i budgetbogen. Tilskudsbehovet for busdrift er steget markant i de seneste år, men tilskudsbehovet falder med 22 mio. kr. fra budget 2010 til budget 2011.

Fra 2008 til 2011 er tilskudsbehovet til busdriften steget med 401 mio. kr. svarende til 32 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-border leasing. Disse to lovændringer betyder øgede udgifter på ca. 250 mio. kr. Her ud over har stigende priser ved nye udbud i samme periode givet en ekstraudgift på ca. 100 mio. kr. Desuden er tilskudsbehovet påvirket af et reduceret passagertal og udgifter til rejsekortet. I 2011 er udgiftsstigningen standset. Der er således en lille reduktion i udgifterne fra 2010 til 2011, som primært skyldes et fald i de rutespecifikke udgifter på 11 mio. kr. Faldet kan henføres til reduktion i udgifter til bus-udstyr og IT-udstyr til A-busser.

Også på Flextrafik-området er tilskudsbehovet steget væsentligt fra 2008 til 2011, men tilskudsbehovet er reduceret fra 2010 til 2011. Stigningen fra 2008 til 2011 skyldes hovedsageligt at de nye kørselsordninger: Siddende Patientbefordring og Flextrafik Rute er udvidet væsentligt 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 80 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. Flextrafik ordningerne Flextur og kommunale ordninger er udvidet til at omfatte 7 nye kommuner. Desuden er hele Flextrafik påvirket af de samme lovændringer, som betyder stigende udgifter på busområdet. Det betyder samlet set for Flextrafik en udgiftsstigning på 264 mio. kr. fra 2008 til 2011.

Driftstilskudsbehovet til Flextrafik reduceres fra 2010 til 2011 med 65 mio. kr., hvor især operatørudgifterne til handicapkørsel, siddende patientbefordring og Flextrafik Rute, er faldende på grund af færre passagerer og højere produktivitet.



Nettotilskuddet til lokalbanerne er steget med 9 procent fra 2008 til 2011 hvilket ikke er væsentlig mere end almindelig prisudvikling. Stigningen dækker dog over, at passagerindtægterne er steget i perioden, og at anlægsudgifter ikke budgetteres, men afregnes i takt med at anlæggene færdiggøres.

Tilskuddet til lokalbanerne stiger netto med knap 15 mio. kr. fra 2010 til 2011. Dette dækker over dels flere indtægter og dels prisregulering af operatørkontrakterne samt udgifter til regelmæssige hovedeftersyn af tog.

Operatørudgifterne til drift af lokalbanerne er steget med 13 pct. fra 2008 til 2011. Dog er der i regnskabsårene udgiftsført anlægsudgifter for hhv. 48,8 og 117,1 mio. kr. mens der for budgetterne 2010 og 2011 ikke er budgetteret med anlægsudgifter. Renses tallene for anlægsudgifter, er den procentvise stigning 28 pct. Den væsentligste årsag til den store stigning i udgifterne er, at der er foretaget driftsudvidelser i både Regionstog A/S og i Lokalbansen A/S. Men også for lokalbanerne er en væsentlig årsag til stigningen i tilskudsbehovet den indførte lovgivning om cross-border leasing.

Fællesudgifter er uændret fra 2010 til 2011. Dette skyldes dels en stigning på 2 mio. kr. på pensioner og dels en reduktion af afdrag på driftslån. Der er indarbejdet en besparelse på 1,5 pct. på administration og personale og udgifterne er pris- og lønfremskrevet med 1,8 pct.

### 2.3. Pris- og lønfremskrivning

Prisreguleringsmekanismerne er forskellige i Movias tre forretningsområder: Bus, Flextrafik og Bane. Alle reguleringer bygger dog væsentligst på udviklingen i de samme tre grundlæggende indeks: olie, løn og rente.

Den historiske og budgetterede udvikling i disse tre indeks er således:

**Tabel 2 – Udvikling i indeks for olie, løn og rente**

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Gns
<b>R2009</b>													
Dieselolie	140	132	123	136	138	156	141	158	151	160	160	157	<b>146</b>
Løn	162	162	162	162	162	162	163	163	163	164	164	164	<b>163</b>
Rente	4,4	4,2	3,9	3,9	3,8	3,7	3,5	3,4	3,2	3,7	3,4	3,3	<b>3,7</b>
<b>B2010</b>													
Dieselolie	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	<b>200</b>
Løn	168	168	168	169	169	169	171	171	171	172	172	172	<b>170</b>
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	<b>4,0</b>
<b>E2010</b>													
Dieselolie	160	163	175	194	194	194	194	194	194	194	194	194	<b>187</b>
Løn	165	165	165	166	166	166	167	167	167	168	168	168	<b>166</b>
Rente	3,1	3,0	2,9	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	<b>3,5</b>
<b>BF2011</b>													
Dieselolie	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	<b>206</b>
Løn	169	169	169	170	170	170	171	171	171	172	172	172	<b>171</b>
Rente	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	<b>4,1</b>

**Note:** Diesellole og løn er indekstal. Rente er den gennemsnitlige obligationsrente i procent. Alle indeks opgøres af Danmarks Statistik.

Olieindekset har været stigende i de første 3 måneder af 2010, og på baggrund af forventningerne til priserne resten af 2010 er olieindekset sat til et højere niveau for resten af 2010. I forhold til E2010 forventes en stigning i det gennemsnitlige olieindeks i 2011 på 10 pct. Ændringerne i det samlede olieindeks fra 2009 til 2010, samt 2010 til 2011 svarer til tendensen i prognoserne for oliepriserne.<sup>2</sup>

Lønindekset udviser en moderat stigning som forudsættes fortsat i 2010 og budgetåret 2011 svarende til prognoser fra de største banker.

Den gennemsnitlige obligationsrente har i de første måneder af 2010 været på et lavt niveau. Baseret på tendensen i prognoserne for renten, forventes renten ikke at holde sig på samme lave niveau året ud. I 2011 forventes renten at stige lidt i forhold til 2010, men dog stadig på et lavt niveau historisk set.

Poster i budgettet, der ikke reguleres efter et særskilt indeks bliver fremskrevet fra budget 2010 til budget 2011 med en generel pris- og lønsats på 1,8 pct.<sup>3</sup>

Der er ikke budgetteret med ændringer i indeksforventningerne i budgetoverslagsårene. Indeks forudsættes at være uændret i budgetoverslagsårene i forhold til 2011.

---

<sup>2</sup> Tendenserne i indeksudviklingen er baseret på forventningerne fra: Nationalbanken, Finansministeriet, KL samt de store banker.

<sup>3</sup> KL's pris- og lønskøn pr. 18. februar 2010

### 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 fastsætter 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.

Movias dækningsområde er opdelt i takstområder; Vest, Hovedstaden og Syd. I nedenstående figur er de tre takstområder og 45 kommuner vist.

Figur 1 – Takstområder og kommuner



Buskørsel er Movias alt dominerende produkt. Busdriften står for 59 pct. af Movias samlede tilskudsbehov.

**Tabel 3 – Budgetoversigt for Bus**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Indtægter	-1.405,6	-1.453,5	-1.474,0	-1.495,0	-1.466,1	-1.438,3	-1.415,2
Operatørudgifter	2.562,5	2.658,6	2.996,9	3.006,4	3.003,9	3.003,9	3.003,9
Rutespec. udg.	87,7	102,5	144,4	133,8	180,9	188,3	189,9
<b>Total bus</b>	<b>1.244,6</b>	<b>1.307,6</b>	<b>1.667,3</b>	<b>1.645,2</b>	<b>1.716,6</b>	<b>1.751,6</b>	<b>1.776,2</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

I 2011 sker flere steder en omlægning af busdriften, som betyder, at det samlede antal buslinjer, busser og timer falder fra budget 2010 til budget 2011.

Et antal regionale linjer og lokale linjer, der hidtil har kørt i flere kommuner, bliver erstattet af nye lokale linjer, der kun kører i en kommune. Samtidig bliver et antal mindre lokale linjer nedlagt eller sammenlagt med andre linjer. De nye lokale kommunale linjer har ofte en høj frekvens, hvorfor timetallet på lokale linjer i en kommune stiger. Eksempelvis projekt Nordkalotten<sup>4</sup>, hvor en del linjer opgraderes til højere frekvens, mens andre udgår.

I nedenstående figur fremgår fordelingen af buslinjer, busser og timer på områder i 2011 sammenlignet med budget 2010. I 2011 vil busdriften være fordelt på 489 buslinjer, 1.279 busser, som kører 4,5 mio. timer.

---

<sup>4</sup> Nordkalot projektet dækker kommunerne i Nordsjælland og Region Hovedstaden

**Tabel 4 – Oversigt over buslinjer, busser og timer fordelt på områder**

	Vest	Syd	Hoved- staden	BF2011 total	B2010
<b>Antal buslinjer</b>					
Lokal en kommune	89	105	124	318	345
Lokal flere kommuner	16	11	114	141	163
Regional	14	8	8	30	39
<b>Total buslinjer</b>	<b>119</b>	<b>124</b>	<b>246</b>	<b>489</b>	<b>547</b>
<b>Antal busser</b>					
Lokal en kommune	98	123	221	443	434
Lokal flere kommuner	31	20	612	664	691
Regional	49	14	109	173	192
<b>Total busser</b>	<b>179</b>	<b>157</b>	<b>943</b>	<b>1.279</b>	<b>1.317</b>
<b>Timer (1.000 timer)</b>					
Lokal en kommune	257,9	299,8	725,9	1.283,6	1.262,0
Lokal flere kommuner	77,1	49,1	2.528,7	2.654,9	2.732,3
Regional	150,4	44,9	327,6	522,9	534,7
<b>Total Timer</b>	<b>485,3</b>	<b>393,8</b>	<b>3.582,2</b>	<b>4.461,4</b>	<b>4.528,9</b>

Der er umiddelbart sket en lille reduktion i antal busser og antal timer. Den tilsyneladende store reduktion i antallet af buslinjer skyldes, at 60 linjer bliver omlagt til færre og større linjer. Samlet bliver 94 buslinjer nedlagt i 2011 i forhold til 2010. Disse linjer bliver erstattet af 36 nye linjer i 2011. Omlægningerne er især sket i forbindelse med indførelse af R-nettet i Region Sjælland samt i Køge, Næstved og Stevns kommuner.

Hverken reduktionen i antallet af buslinjer eller bustimer er et udtryk for et reelt reduceret omfang af busdriften. Reduktionen i antallet af buslinjer er et udslag af færre og større linjer, mens reduktionen i antallet af timer er et udslag af ændret princip for opgørelse af antal timer i kontrakterne. Se nærmere forklaring under "Udbud". Renses den samlede udvikling i timetallet fra 2010 til 2011 for denne principændring for opgørelse af antal timer, er der reelt en stigning i antal timer på ca. 16.500 timer eller 0,4 pct.

### 3.1. Udviklingen i kommuner og regioner

Udviklingen i kommuner og regioner har generelt set været præget af en trend, hvor kommuner og regioner har haft fokus på at øge antallet af passagerer og dermed også passagerindtægterne. I det store billede har kommuner og regioner derfor styrket driften på direkte linjer, som kører på strækninger med godt passagergrundlag.

Samtidig med ønsket om at styrke driften, hvor der er mange kunder, har flere af kommunernes bestillinger også båret præg af stramme budgetter, og dermed også reduktioner i driften.

I det følgende beskrives de ændringer der er indarbejdet i budget 2011 1. behandling. Ændringerne i busbetjeningen skal ses i forhold til budget 2010.

**Region Hovedstaden** styrkede den samlede drift i foråret 2010. I forhold til driften i budget 2010 har ændringerne fra foråret 2010 helårseffekt i 2011. Herudover har en styrkelse af 330E mellem myndighederne øget driften i Region Hovedstaden. Effekten af helårseffekten af ændringerne fra 2010, er at linjerne 400S, 500S og 600S er styrket. Samtidig er 300S reduceret, hvilket dog skal ses i sammenhæng med oprettelsen og udvidelsen af 330E, som gør at driften på strækningen fra Lyngby til Ishøj har øget busbetjening.

Kommunerne **Albertslund, Brøndby, Glostrup og Vallensbæk** har i sammenhæng med ændringerne på specielt linje 500S i Region Hovedstaden ændret på en række linjer. Formålet er at køre mere direkte gennem kommunerne, tiltrække flere passagerer, og samtidig reducere kommunernes tilskud ved hjælp af øgede passagerindtægter. Hertil reduceres antal timer, fordi det nye net kører mere direkte gennem kommunerne, og dermed reducerer rejsetiden. De fleste ændringer på Vestegnen er trådt i kraft i foråret 2010. Men ændringerne blev først besluttet efter vedtagelsen af budget 2010, og var derfor ikke med i budget 2010. Ændringerne har derfor fuld effekt i 2011 i forhold til budget 2010. Ændringerne beskrives kommune for kommune i det følgende.

I **Albertslund** Kommune er linje 149 omlagt og styrket, hvilket øger driften af linjen i kommunen kraftigt. Samtidig er 548E og 549E og 136 nedlagt, og linjerne 141 og 143, ændret og reduceret i kommunen. Samlet set er driften i kommunen reduceret lidt i forhold til budget 2010, hvilket også afspejler sig i kommunens tilskud.

I **Brøndby** Kommune er linje 130 styrket væsentligt, samtidig med at linje 129 er nedlagt. Herudover er linjerne 530E og 531E nedlagt. Samlet set er driften øget i kommunen i forhold til budget 2010, mens tilskuddet er faldet lidt, da den øgede drift i 2011 køres på linjer med bedre økonomi.

I **Glostrup** Kommune er linje 13 reduceret i forhold til budget 2010. Hertil er linje 149 ny i kommunen, og kompenserer for at linje 143 ikke længere kører i kommunen. Endelig er driften på linje 130 øget, hvilket skal ses i sammenhæng med nedlæggelsen af linjerne 530E, 531E, 548E og 549E. Samlet er driften i kommunen reduceret i 2011 i forhold til budget 2010, hvilket også afspejler sig i kommunens tilskud.

I **Hvidovre** Kommune er der i 2011 helårseffekt af at linje 539E blev halveret i foråret 2010, men erstattet af øget drift på linje 200S i kommunen. Samtidig er linje 65E reduceret og 161 nedlagt i kommunen. Dertil kommer at linje 18 og 1A har mere drift i Hvidovre Kommune i forhold til budget 2010. Samlet er driften i kommunen øget i forhold til budget 2010, men af andre årsager er kommunens tilskud faldet lidt.

I **Høje-Taastrup** Kommune har der fra budget 2010 til budget 2011, ikke været nogen bestillinger af ændringer til driften. Men vi vil nævne at operatøren af linje 116, efter udarbejdelsen af budget 2011 1. behandling er gået konkurs. Kørslen af linje 116 bliver nu udført af en anden operatør, hvilket kan få konsekvenser for linjens økonomi i budget 2011 2. behandling.

I **Vallensbæk** Kommune er linje 143 omlagt og ny i kommunen i 2011, hvilket betyder øget drift i det område hvor linje 136 som er nedlagt tidligere kørte. Herudover er linje 141 nedlagt, mens linje 130 opgrade-

res som delvis kompensation. Samlet set er der mere busdrift i kommunen i 2011 i forhold til budget 2010, hvilket også gør at kommunens tilskud er steget fra budget 2010 til budget 2011.

I **Københavns** Kommune er der indlagt forventede driftsændringer i forbindelse med byggeriet af Metro-cityringen. Herudover er linjerne 35, 16E og 65E, 82N og 96N reduceret i forhold til budget 2010. Hertil er linje 67 nedlagt fra foråret 2011, hvilket dog afventer endelig politisk stillingtagen medio juni. Der er også indlagt en forventning om omlægelse af Citycirklen med øget drift, hvilket forventes at give flere passagerer. Samtidig falder de variable linjeudgifter pr. kørte kilometer i 2011 som følge af en forlængelse af kontrakten. Københavns Kommune tager beslutning om busbetjeningen i 2011 *efter* udarbejdelsen af Movias budget for 2011, hvorfor der ikke er indarbejdet ændringer for kommunen, udover de ovennævnte linjer.

I **Frederiksberg** Kommune er linje 67 nedlagt fra foråret 2011, hvilket dog afventer endelig politisk stillingtagen medio juni. Frederiksberg Kommune tager beslutning om busbetjeningen i 2011 *efter* udarbejdelsen af Movias budget for 2011, hvorfor der ikke er indarbejdet ændringer for kommunen, udover den ovennævnte linje.

I **Tårnby** Kommune er linjerne 82N og 96N nedlagt i forhold til budget 2010. Herudover er der budgetteret med at linje 875 nedlægges i september 2011. I den anden retning trækker det at linje 350S i forhold til budget 2010 kører 10 pct. mere i kommunen i budget 2011. Samlet set er både driften og kommunens tilskud øget lidt i budget 2011 i forhold til budget 2010.

I **Ballerup** Kommune har ændringerne fra foråret 2010 helårseffekt i 2011. Det betyder at linje 151, 155E og 167 ikke kører i kommunen i 2011, samt at ændringerne på linje 153E, 154E og 165 har helårseffekt. Samlet set er der i kommunen stort set uændret driftsomfang i budget 2011 i forhold til 2010.

I **Egedal** Kommune er linje 302 afkortet og reduceret, samtidig med at linje 303 og 304 styrkes. Samlet set er driften i kommunen reduceret en smule i forhold til budget 2010, hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

I **Furesø** Kommune har ændringerne fra foråret 2010 helårseffekt i 2011. Det betyder at linje 154E og 167 ikke kører i kommunen i 2011, samt at ændringerne på linjerne 151 og 165 har helårseffekt. I forhold til budget 2010 er der uændret driftsomfang i kommunen i 2011.

I **Gladsaxe** Kommune er linje 67 nedlagt fra forår 2011, hvilket dog afventer endelig politisk stillingtagen medio juni. Herudover er driftsomfanget på linje 160 øget i forhold til budget 2010. Ændringerne fra foråret 2010 får helårseffekt i 2011 hvilket berører linjerne 153E, 154E, 160, 165 og 167. Samlet er busdriften i 2011 lidt lavere i forhold til budget 2010, hvilket afspejles i kommunens tilskud.

I **Herlev** Kommune er linje 67 nedlagt fra forår 2011, hvilket dog afventer endelig politisk stillingtagen medio juni. Herudover har ændringerne fra foråret 2010 helårseffekt i 2011, hvilket betyder at linjerne 153E, 155E og 151 ikke kører i 2011, samt at 154E, 165, 167 og 168 har helårseffekt i 2011. Samlet er driften i 2011 let øget i forhold til budget 2010, mens tilskuddet er næsten uændret.

I **Nordsjælland** har en række kommuner i forbindelse med ”**Nordkalotprojektet**” bestilt en række ændringer til busdriften i budget 2011. Ideen i Nordkalotprojektet har været, ikke at køre buslinjer langs baner, men i stedet oprette få men stærke linjer, som kører direkte, og binder området sammen. Kommunerne i Nordsjælland er involveret i ændringerne i forskellig grad, og nogle kommuner har herudover indarbejdet ændringer, som ikke har relation til Nordkalotprojektet.

I **Frederikssund** Kommune har en række ændringer fra foråret 2010 og fremefter, men som ikke var indarbejdede i budget 2010 fuld effekt i 2011. Disse ændringer betyder at linje 493 er oprettet i kommunen. Linjer som ophører med at køre i kommunen i forhold til budget 2010 er: linje 229E, 239, 307, 381 og 827. Herudover er linjerne 302, 318, 322, 323 og 818 reduceret i forhold til budget 2010. Desuden er linjerne 230R og 337 oprettet i forhold til budget 2010. Samlet set er busdriften i kommunen reduceret med 19 pct., hvilket også gør at kommunens tilskud er faldet i 2011 i forhold til budget 2010.

I **Gribskov** Kommune har der også været omfattende ændringer i busdriften siden budget 2010, hvor mange linjer er nedlagt, og få men stærke linjer er oprettet. Linjerne: 342, 356, 360, 362, 363, 305, 306, 340, 361 og 735 er nedlagt i kommunen. Til gengæld oprettes tre nye kommunale linjer. Oveni det øges driften på 341, 331 og 734, til R-net<sup>5</sup> standard. Samlet set er busdriften i kommunen reduceret med 10 pct. hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

I **Halsnæs** Kommune er eneste ændring i forhold til budget 2010, at linje 827 ikke kører i budget 2011.

I **Hillerød** Kommune er linjerne 705, 305, 306, 307, 336, 339, 361 og 735 nedlagt samtidig med at linje 733E stopper med at køre i kommunen. Herudover reduceres linje 325. Til gengæld intensiveres driften på linje 736, og linje 734 opgraderes til R-net standard. Endelig oprettes linje 337 oprettes. Linje 382E har fået reduceret driften, og udgiften fordeles mellem Hillerød og Hørsholm Kommuner. Samlet set er busdriften i kommunen reduceret med 11 pct. i 2011 i forhold til budget 2010, hvilket også afspejles i Hillerød Kommunes tilskud.

I **Allerød** Kommune er linjerne Linje 376, 585E og 586E nedlagt. Samtidig reduceres i driften på linje 381. Til gengæld oprettes linje 337. Samlet set reduceres busdriften i kommunen med ca. 10 pct. i 2011 i forhold til budget 2010, hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

I **Fredensborg** Kommune er linjerne: 336 og 339 nedlagt, og finansieringen af 382E er overgået til Hørsholm- og Hillerød Kommune. Samlet set er driften i Fredensborg Kommune reduceret i forhold til budget 2010.

I **Helsingør** Kommune udvides 346 og 306 nedlægges. Linje 331 opgraderes til R-linje<sup>5</sup> og linje 336 og 339 nedlægges. Samlet set er busdriften i kommunen reduceret lidt i forhold til budget 2010.

I de kommuner hvor de to linjer 150S og 173E kører, har der været ændringer som følge af den **incitamentskontrakt** som de to linjer kører på. Tilskuddet til de to linjer skal ses samlet, sådan at forøgede indtægter på den ene linje kan finansiere øget drift på den anden. Det samlede tilskud til de to linjer er, på

---

<sup>5</sup> R-busser har halvtimesdrift fra kl. 6 til kl. 20 og timedrift aften og weekend.



trods af øget drift, faldet på baggrund af flere passagerer på linjerne. Køreplanerne på disse to linjer vil løbende blive justeret, med henblik på at opnå flere passagerer i busserne. Køreplanændringerne for linje 150S og 173E er ikke beskrevet under de ovenstående kommuner, hvor linjerne kører.

I Region Sjælland samt kommunerne i Region Sjælland, er der mange ændringer som konsekvens af **Trafikplanen for Region Sjælland**. Ideen i Trafikplanen for Region Sjælland er at opgradere en række linjer til R-linjer, som kører med høj frekvens og korresponderer med banerne. Samtidig er der nedlagt en række linjer samt reduceret på andre linjer. Finansieringen af enkelte linjer er skiftet fra regional til kommunal og omvendt. I kommunerne i Region Sjælland er der dog også indarbejdet ændringer, som ikke har relation til Trafikplanen for Region Sjælland.

I **Region Sjælland** har der været mange ændringer som følge af Trafikplanen for Region Sjælland. Regionen har reduceret i antallet af linjer, men har oprettet færre men stærkere linjer<sup>6</sup>. De største linjer i budget 2011 er de nye linjer i R-nettet, som binder regionens større byer sammen med halvtimesdrift på hverdage mellem 6.00 og 20.00 og timedrift frem til midnat og i weekenden. Udover regionens egne R-linjer, har regionen indgået aftaler om at dele finansieringen af en række R-linjer med kommunerne. Mange af de "mindre linjer" der var med i budget 2010, er nu erstattet af kørsel med det nye R-net, eller er nedlagt. Et par linjer er skiftet fra regional til kommunal finansiering og modsat. Hvis man medtager den andel af driften på de linjer hvor regionen deler finansieringen med kommunerne, har Region Sjælland samlet set øget driften i budget 2011 i forhold til budget 2010. Med den mere effektive busdrift i budget 2011 i forhold til budget 2010, er regionens tilskud faldet, på trods af den øgede drift.

I **Kalundborg** Kommune er der i forhold til budget 2010 oprettet en ny linje 545, som erstatter en nedlagt regional linje 570. Desuden er en ny bybuslinje 559 oprettet. Samlet øger Kalundborg Kommune busdriften fra budget 2010 til budget 2011 med 14 pct., hvilket også afspejles i udviklingen af tilskuddet.

I **Næstved** Kommune er der i 2011 indarbejdet et nyt bybusnet. 13 by- og nærtrafik ruter nedlægges og erstattes af færre men stærkere linjer (601 - 606). Herudover er linje 611 oprettet som delvis erstatning for den regionale linje 78, der er nedlagt. Desuden er linje 680 oprettet, som delvist erstatter linjerne 73, 74 og 89. Til sidst er linje 474 ophørt med at køre i Næstved Kommune. Samlet set er busdriften fra budget 2010 til 2011 øget i Næstved Kommune, hvilket gør at tilskuddet er øget; dog ikke ligeså meget som forøgelsen af driften. Det skal nævnes at bestillingen af ændringer til budget 2011 fra Næstved Kommune ikke var konkretiseret ved fristen den 1. maj 2010. Derfor er en del af ændringerne indarbejdet efter skøn, og der kan forekomme justeringer frem til 2. behandlingen.

I **Odsherred** Kommune er der i forhold til budget 2010 oprettet linje 566 som erstatning for linje 64 og den tidligere regionale linje 66. Ændringerne har gjort, at den kommunale busdrift i kommunen er forøget lidt i forhold til budget 2010, hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

---

<sup>6</sup> 22 linjer fra budget 2010 fremgår ikke af budget 2011. Heraf er mange af linjerne erstattet af de 8 nye R-linjer, mens resten er nedlagt. Samlet er 12 nye linjer oprettet i forhold til budget 2010, inklusiv de 4 linjer, hvor regionen og kommunerne har delt finansiering.

I **Slagelse** Kommune er linje 301 og 302 reduceret fra tre til to afgang i timen og linje 500 nedlægges. Samlet set er driften i Slagelse Kommune reduceret i forhold til budget 2010, hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

I **Lolland** Kommune er der oprettet linje 720R, der erstatter den nedlagte linje 24. Linje 720R har delt finansiering med Region Sjælland, hvor regionen betaler 2/3 af linjen. Herudover erstattes linje 14 med linje 780, og den tidligere regionale linje 31 erstattes af en kommunal linje 730. Samlet set er der fra budget 2010 til budget 2011 øget drift i kommunen. Kommunens tilskud falder dog fra budget 2010 til budget 2011, hvilket til en vis grad kan forklares med at priserne i udbud A3 var sat højt i budget 2010.

I **Faxe** Kommune er linje 254 oprettet, som en linje der har delt finansiering med Region Sjælland, sådan at Region Sjælland dækker 60 pct. af tilskuddet. Herudover nedlægges linje 74, og linje 90 reduceres til den halve drift i forhold til budget 2010.

I **Guldborgssund** Kommune er linje 30 og den regionale linje 31 slået sammen og erstattet af linje 730. Herudover er linje 780 oprettet som kommunal linje som erstatning for de regionale linjer 60 og 800. Desuden er linje 39 overgået til regional finansiering, mens linje 50 er overtaget i reduceret form fra regionen. Samlet set er kommunens busdrift reduceret lidt i budget 2011 i forhold til budget 2010, mens kommunens tilskud er faldet væsentligt mere.

I **Køge** Kommune er der i budget 2011 indført nyt bybusnet. De to nye linjer 101A og 102A oprettes og kører højfrekvent i kommunen. Samtidig nedlægges linjerne: 501, 502, 525 og 526 og 210. Herudover udvides linje 245, mens linjerne 243 og 246 reduceres.

Telebusserne er i budget 2011 1. behandling reducerede. Efter udarbejdelsen af budget 2011 1. behandlingen er operatøren af telebusserne i Køge Kommune dog gået konkurs, hvilket har medført at kommunen har valgt at nedlægge de fire linjer, men i stedet erstatte kørslen med flextrafik, samt øge driften på linje 245 og 246 om aftenen og i weekenden. Ændringerne i forbindelse med konkursen af telebusoperatøren vil blive indregnet i budget 2011 2. behandling. Hvis man ser på udviklingen fra budget 2010 til budget 2011 1. behandling, øges driften i kommunen, hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

I **Stevns** Kommune er alle 6 lokale linjer hjemtaget i forhold til budget 2010. Herved har Stevns Kommune reduceret busdriften i kommunen med 57 pct. hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

I **Vordingborg** Kommune er linjerne 62, 262 og 632 nedlagt i 2011 i forhold til budget 2010. Til gengæld oprettes linje 660R, som har delt finansiering med Region Sjælland og linje 50 og 669 overtages fra regionen i reduceret form. Vordingborg Kommunes tilskud i budget 2011 er væsentligt lavere end i budget 2010.

I **Holbæk** Kommune nedlægges linje 107, mens linjerne 103, 115, 141 og 143 reduceres i budget 2011 i forhold til budget 2010. Samtidig øges driften på linjerne 116 og 119. Desuden øges driften på linje 222, og driften på linje 702 reduceres. Samlet er der lidt mindre drift i Holbæk Kommune i forhold til budget 2010, mens kommunens tilskud dog er steget, hvilket hovedsageligt er på grund af at indtægterne i 2011 er budgetteret lavere i forhold til budget 2010.

I **Lejre** Kommune er linje 229E, 239E nedlagt og 227 kraftigt reduceret. De tre linjer erstattes af linje 230R. Herudover reduceres linje 230 og 232 samtidig med at linje 231 oprettes i kommunen. Telebuslinjerne 817, 818, 829 og 629 nedlægges, og en ny telebus 275 oprettes. Desuden forøges driften på linjerne 219, 221, 215, 226, og 234, mens der reduceres på linje 220. Samlet set køres der i 2011 mindre busdrift i kommunen i forhold til budget 2010. Da kommunens bestilling af busdriften ikke var fuld konkretiseret ved fristen for indmelding til budget 2011 den 1. maj 2010, er der elementer omkring linjernes placering i kontrakter, som ikke er fuldt indarbejdet. Dette kan have indflydelse på det endelige resultat af budget 2011 2. behandling i Lejre Kommune.

I **Ringsted** Kommune er linje 680 oprettet som erstatning for linje 73, og den regionale linje 89. Herudover er der mindre justeringer på en række andre linjer i kommunen. Samlet set har kommunen øget drift i 2011 i forhold til budget 2010, hvilket dog kun fører en lille stigning i kommunens tilskud med sig.

I **Roskilde** Kommune er linje 210 nedlagt, mens linje 212 er reduceret i budget 2011 i forhold til budget 2010. Herudover er linje 229E, 239E nedlagt 227 reduceret. De tre linjer erstattes af linje 230R. Herudover reduceres linje 230 og 232 samtidig med at linje 231 oprettes i kommunen. Telebuslinjen 829 nedlægges og linje 629 udvides. Til sidst vil vi nævne, at linje 223E, 226 og 234 som øger driften i forhold til budget 2010. Roskilde Kommunes samlede tilskud til busdrift er fra budget 2010 til 2011 faldet. Faldet skyldes hovedsageligt at forventningerne til priserne i kontrakterne i udbud A6 var sat højt i budget 2010.

I **Sorø** Kommune er der fra budget 2010 til budget 2011 reduceret på linjerne 81, 320, 801, 811, 813, 814 samt 702, hvilket også afspejler sig i kommunens tilskud.

I **Solrød** Kommune er linjerne 210 og 212 nedlagt, og linje 246 er reduceret i 2011 i forhold til budget 2010. til gengæld er der oprettet linje 215. Samlet er busdriften i kommunen reduceret med 21 pct., hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

Fra budget 2010 til budget 2011 har de følgende 8 kommuner ikke bestilt ændret busbetjening.

Gentofte  
Lyngby  
Rudersdal  
Hørsholm  
Ishøj  
Rødovre  
Dragør  
Greve

Efter godkendelsen af budget 2011 1. behandling vil hver enkelt kommune og region modtage et følgebrev med analyser af udviklingen i kommunens økonomi hos Movia fra budget 2011 basis til budget 2011 1. behandling.

### 3.2. Passagertal og –indtægter

Passagertallet for de enkelte buslinjer er i budget 2011 baseret på passagertal for 2009 tillagt en udviklingstrend, der er baseret på historiske data, samt skønnet effekt af indmeldte køreplansændringer. For hovedstadsområdet bliver tillige indregnet en kalenderforskydning.

Udviklingstrenden varierer mellem de enkelte buslinjer. I Hovedstadsområdet er indregnet en udviklingstrend på minus 2 pct. pr. år, mens der for takstområde Syd og Vest ikke er indregnet en trend svarende til, at der i 2011 som udgangspunkt forventes et passagertal på niveau med 2009.

I hvert af budgetoverslagsårene forventes den negative trend på 2 pct. at fortsætte i Hovedstaden, mens passagerforventningen til 2011 i Syd og Vest videreføres til 2012 – 2014.

**Tabel 5 – Buspassagerer fordelt på område**

(mio. passagerer)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Vest	16,5	12,4	12,5	12,6	12,6	12,6	12,6
Syd	7,2	7,0	7,0	7,3	7,3	7,3	7,3
Hovedstaden	185,8	183,6	187,4	182,2	178,1	174,1	170,7
<b>Movia</b>	<b>209,5</b>	<b>202,9</b>	<b>206,9</b>	<b>202,2</b>	<b>198,0</b>	<b>194,0</b>	<b>190,7</b>

De opdaterede forventninger til 2010, som er indarbejdet i økonomirapport 2010.2, er passagertal på 12,6 mio. i Vest, 6,7 mio. i Syd og 185,7 mio. i Hovedstaden. Der forventes i alt 205,0 mio. passagerer i 2010 i økonomirapport 2.

Udviklingen i passagertal fra det forventede niveau i 2010 til budget 2011 er især præget af den budgettede negative trend på 2 pct. i Hovedstadsområdet. Stigningen i passagertal i Syd skyldes den vurderede effekt af de indarbejdede køreplanændringer.

**Tabel 6 – Indtægter fra Bus fordelt på område**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Vest	-110,8	-106,3	-114,8	-114,6	-114,6	-114,6	-114,6
Syd	-81,0	-103,5	-85,9	-106,6	-106,6	-106,6	-106,6
Hovedstaden	-1.213,9	-1.243,7	-1.273,4	-1.273,8	-1.244,9	-1.217,2	-1.194,0
<b>Movia</b>	<b>-1.405,6</b>	<b>-1.453,5</b>	<b>-1.474,0</b>	<b>-1.495,0</b>	<b>-1.466,1</b>	<b>-1.438,3</b>	<b>-1.415,2</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

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

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 i det foregående år og det realiserede indeks, således at et eventuelt større realiseret indeks end forventet i det foregående år bevirker et højere takststigningsloft i budgetåret.

I 2010 var takststigningsloftet fastsat til 4,8 pct., hvoraf Movia udmøntede 2,8 pct. i Hovedstaden, 3,5 pct. i Vest og 3,1 pct. i Syd. Der er således opsparet 2,0 pct. i Hovedstaden, 1,3 pct. i Vest og 1,7 pct. i Syd.

Takststigningsloftet for 2011 er udmeldt til 0 pct. Takststigningsloftet budgetteres udmøntet fuldt ud i 2011. Der budgetteres således med takststigning på 2,0 pct. i Hovedstaden, 1,3 pct. i Vest og 1,7 pct. i Syd.

Den samlede indtægtsforventning stiger med 1 pct. fra budget 2010 til budget 2011. Den relativt store fremgang i indtægterne i Syd kan primært henføres til flere passagerer og ny metode for prissætning af rejser på uddannelseskort.

Indtægterne for budgetoverslagsårene 2012 – 2014 er estimeret på baggrund af en fremskrivning af indtægtsforventningen til 2010 og passagerforventningerne for de pågældende år.

### 3.3. Operatørudgifter

**Tabel 7 – Busoperatørudgifter, antal bustimer og antal busser**

	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Antal busser	1.316	1.300	1.317	1.279	1.279	1.279	1.279
Antal timer (1.000 timer)	4.549	4.540	4.529	4.461	4.457	4.457	4.457
Operatørudg. (mio. kr.)	2.562,5	2.658,6	2.996,9	3.006,4	3.003,9	3.003,9	3.003,9

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Operatørudgifterne forventes i 2011 at være på 3.006,4 mio. kr. Dette er stort set uændret i forhold til 2010.

De tre grundlæggende indeks olie, løn og rente indgår med forskellig vægt i de tilbageværende buskontrakter fra område Syd og Vest, og buskontrakterne i område Hovedstaden.<sup>7</sup> Størst vægt har udviklingen i lønindeks. Der er budgetteret med moderate indeksstigninger som beskrevet i kapitel 2.3. Det-

<sup>7</sup> I forbindelse med udbud i 2011, bliver alle kontrakter i område Syd fra 2011 indeksreguleret efter samme reguleringsprincip som kontrakterne i område Hovedstaden. Der er stadig "gamle" kontrakter i område Vest, men disse vil skifte til samme reguleringsprincip som kontrakterne i Hovedstaden i forbindelse med kommende udbud.

te giver en samlet stigning i indeksreguleringen på 0,4 pct. i forhold til budget 2010 for busoperatørudgifterne.

#### *Udbud*

Ny viden om priserne i nye udbud påvirker budgettet for 2011. Budgetforudsætningerne for følgende udbud er opdateret:

Udbud T2 telebusser, driftsstart august 2009

Udbud A3 i område syd og vest, driftsstart i henholdsvis august 2009 og april 2010

Udbud A4 i område Hovedstaden, driftsstart december 2009

Udbud A5 i område syd og vest, driftsstart marts 2010

Udbud A6 i område Hovedstaden, driftsstart december 2010

I udbud A4 og A6 ændres praksis fra afregning af vogntimer til afregning af køreplantimer. I opgørelsen af køreplantimer indgår ikke ophold efter, eller mellem ture og tomkørsel. Ændringen af afregningsprincip betyder, at der vil blive afregnet færre timer, men til en højere gennemsnitspris. Reduktionen i timer er skønnet til 84.000 timer. Renses den samlede udvikling i timetallet fra 2010 til 2011 for denne principændring, er der reelt en stigning i antal timer på 16.500 timer.

De opnåede priser i de nye udbud stiger ikke så meget som estimeret i budget 2010. Operatørudgifterne er derfor reduceret i forhold til budget 2010 med baggrund i de nye udbudspriser.

#### *Cross-border leasing*

Der er fra 1. januar 2010 sket en ændring i momsloven, hvor en af konsekvenserne er, at den tidligere 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 trafikelskaberne. Effekten blev i budget 2010 budgetteret at være en udgiftsforøgelse på ca. 5 pct. i gennemsnit af operatørudgifterne.

Movia har i samarbejde med alle øvrige trafikelskaber i Danmark og operatørernes organisationer Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik aftalt en løsning, hvor der betales kompensation til operatørerne i forhold til, hvor stor den konkrete udgift 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. I budget 2011 er den konkrete leasingudgift opgjort for hovedparten af kontrakterne. Det har vist sig at merudgiften har været 4 mio. kr. under det forventede i budget 2010 for de konkret opgjort kontrakter. Øvrige kontrakter er fortsat budgetteret med 5 pct. udgiftsstigning.

Staten kompenserer kommuner/regioner for den øgede udgift via DUT-princippet.

### Budgetoverslagsårene

Operatørudgifterne i budgetoverslagsårene budgetteres ud fra ændringer i køreplanlægningen, som kommunerne har ønsket samt Movias fremskrivning af de gennemsnitlige køreplantimepriser.

Der har ikke til budget 2011 været kommuner/regioner, der har ønsket køreplanændringer i budgetoverslagsårene. Der er en lille reduktion i timer i 2012, som skyldes helårseffekt af køreplanændringer indarbejdet i 2011.

Movia har vurderet, at der ikke er stærke indikationer på udviklingen i priseffekterne. Der er derfor ikke budgetteret med ændrede prisforudsætninger på operatørudgifter i budgetoverslagsårene.

### 3.4. Rutespecifikke udgifter

Rutespecifikke udgifter er udgifter, der er specifikke for de enkelte busruter eller en gruppe af busruter, 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 for de berørte busruter

**Tabel 8 – Rutespecifikke udgifter**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Provision/Distribution	43,7	47,7	56,9	59,2	59,0	59,2	58,8
Køb af rejsehjemmel	4,3	5,2	6,4	5,6	3,5	3,6	3,7
Rejsekort afgifter	0,0	0,0	18,3	14,3	67,5	74,6	76,5
Tale- og Dataradio	23,2	26,5	30,6	29,4	29,4	29,4	29,4
Stoppesteder	5,9	8,7	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
Busudstyr	7,2	5,3	5,6	3,0	0,0	0,0	0,0
Chaufførlokaler	4,3	6,0	5,6	5,0	5,0	5,0	5,0
IT i A-busser	3,9	4,7	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre EDB-omk.	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0
Øvrige omkostninger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Billetkontrol	3,2	6,3	7,2	7,3	7,3	7,3	7,3
Markedsf. lokale ruter	0,0	0,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9
Udg. flyttet til adm.	-8,0	-7,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Rutespec. udg. i alt</b>	<b>87,7</b>	<b>102,5</b>	<b>144,4</b>	<b>133,8</b>	<b>180,9</b>	<b>188,3</b>	<b>189,9</b>

**Note:** I tallene for regnskab 2008 og 2009 er flyttet hhv. 9,4 mio. kr. og 12 mio. kr. fra busudstyr til tale- og dataradio for at få sammenlignelige tal med budgettallene

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

### *Provision/Distributionsafgift*

Udgifter til provision er Movias udgifter til private kortsalgssteder, der forhandler rejsehjemmel. Provision omfatter tillige udligningsbeløb mellem Movia, DSB og Metroselskabet, der er opstået som difference mellem parternes andele af omsætningen og andele af fællesindtægten. Med rejsekortets indførelse ændres denne praksis med udligning i 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.

I budget 2011 er ikke indarbejdet provisionsudgifter til salgsstederne i takstområde Syd, da rejsekortet udrulles i takstområdet i efteråret 2010. Til gengæld er indarbejdet provision til DSB for salg af uddannelseskort i takstområderne Syd og Vest. Aftalen med DSB om salg af uddannelseskort blev indgået ultimo 2009, hvorfor der ikke er indarbejdet provision til salg af uddannelseskort i budget 2010. De øvrige provisionsposter i er budget 2011 fremskrevet med pris- og lønindekset.

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 herunder også skolekort.

I forbindelse med overgang til rejsekortet bortfalder disse udgifter til trykte billetter. Der er i budgettet indarbejdet en reduktion af udgifterne i takt med udbredelsen af rejsekortet i budgetoverslagsåret 2012. Der forventes en lille stigning i udgifterne i budgetoverslagsårene 2013 – 2014 som følge af udviklingen i takster og behovet for Movias interne køb af rejsehjemmel.

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

### *Rejsekortafgifter*

Movia skal 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 skal Movia betale driftsudgifter til Rejsekort A/S. Disse afhænger dels af antallet af standere med salgs- og valideringsudstyr (check ind/check ud udstyr) og dels af en fordeling af de fælles driftsudgifter. Forventningen til udbredelsen af rejsekortsystemet er indarbejdet i budget 2011 og budgetoverslagsårene. Det betyder, at udgiften stiger kraftigt frem til 2012, hvor systemet planlægges fuldt implementeret. Herefter stiger udgiften i takt med øget anvendelse af systemet.

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

### *Tale- og Dataradio*

Tale- og Dataradio er det anvendte busradiosystem, der giver mulighed for både tale- og datakommunikation. Tale- og Dataradio anvendes bl.a. af Movia og operatører til aktiv trafikstyring og til reeltidsinfor-



mation, som anvendes til mange formål bl.a. count-down på stoppestandsstandere. Fra 2011 anvendes tale-data radio teknologien også på A-busserne og det særlige IT system til A-busserne (ABIT) kan derfor udfases. Driftsudgifter til tale- og dataradio omfatter reparation og vedligeholdelse samt serviceaftaler med leverandøren.

I budget 2010 var indarbejdet udgifter til investeringer i testsystem i forbindelse med opgradering af det bagvedliggende system – Pubtrans. Denne investering er kun en engangsudgift i 2010, hvorfor budget 2011 er nedskrevet i forhold til budget 2010. Derudover er der indarbejdet udgifter til vedligeholdelse af IT i A-busserne efter udfasningen af ABIT i 2010

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

#### *Stoppesteder*

Stoppestedsudgifter er udgifter til vedligeholdelsesmateriel samt til udskiftning af stoppestandsstandere og køreplantavler mv. som anvendes på stoppestederne.

Udgifterne til de enkelte stoppesteder afhænger af standertype 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 varierer.

Udgiftsniveauet forventes uændret i budget 2011 i forhold til budget 2010.

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

#### *Busudstyr*

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

I budget 2011 er budgettet nedskrevet til 3,0 mio. kr. som følge af ibrugtagning og udbredelse af rejsekort. Udgifterne til billetteringsudstyr erstattes af budgetposten Rejsekortafgifter. Budgetposten busudstyr vil falde bort i 2012, da rejsekortet forventes fuldt udbredt fra 2012.

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. Faldet i budget 2011 skyldes ændringer i antallet af lejede lokaler.

Nettoudgiften til chaufførlokaler fordeles på de enkelte busruter i forhold til antal køreplantimer.

#### *IT i A-busser (ABIT)*

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

I 2010 udskiftes teknologien i den tekniske del af IT systemet til tale- og dataradio. Der vil således ikke være et selvstændigt system til A-busserne i 2011 og fremover. Denne løsning giver mulighed for bedre kommunikation med de øvrige buslinjer og giver en samlet besparelse på driften af IT-systemer i busserne. Det betyder, at der ikke budgetteres med et selvstændigt budget til ABIT i budget 2011 og i budgetoverslagsårene.

Vedligeholdelsesudgiften til IT i A-busser er budgetteret under Tale- og dataradio i budget 2011 og budgetoverslagsårene.

#### *Andre EDB-omkostninger*

Andre EDB-omkostninger er kontraktudgifter til billetsystemet i takstområde Syd. I budget 2010 var denne udgiftspost en del af det samlede budget til busudstyr. Med indførelsen af rejsekort vil budgetposten "busudstyr" blive udfaset, Movia er dog kontraktligt forpligtet af udgifter til billetsystemet i takstområde Syd indtil udgangen af 2011.

Udgifterne henregnes til de berørte busruter og fordeles i forhold til ruternes køreplantimer.

#### *Øvrige omkostninger*

Movia har i maj 2010 indført rejsegaranti for buspassagerer. Med indførelsen blev det samtidig besluttet at gennemføre en analyse af rejsegarantiens effekt på kundetilfredsheden og –fastholdelse efter to år. Udgiften til denne analyse er indarbejdet i budgetoverslagsåret 2012.

Udgifterne henregnes til de berørte busruter og fordeles i forhold til ruternes køreplantimer.

#### *Billetkontrol*

I 2008 blev det besluttet at ansætte 10 ekstra medarbejdere i trafik tjenesten med det formål at intensivere billetkontrollen i et 2-årigt forsøg. Formålet med forsøget er at få snydeprocenten nedbragt og derved 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, mens løn- og administrationsudgifterne budgetteres som en del af de rutespecifikke udgifter.

Ordningen vil blive evalueret i efteråret 2010. Her vil der blive taget stilling til, om ordningen skal gøres permanent. I budget 2011 er der indarbejdet en reserve på denne budgetpost, som sikrer at ordningen kan gøres permanent, såfremt dette besluttet ved evalueringen i efteråret.

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

#### *Markedsføring af lokale ruter*

Markedsføring af lokale ruter er markedsføringsudgifter i relation til de buslinjer, hvor Movia har indgået incitamentskontrakt med operatøren. I kontrakten har Movia forpligtet sig til at lave særskilt markedsføring af den eller de involverede buslinjer. Dette er en ny budgetpost, da kontrakterne er indgået i efteråret 2009. Der er i alt indgået 6 incitamentskontrakter med operatører.

Udgifterne til markedsføring af lokale ruter fordeles på de berørte busruter, i forhold til de indgåede kontrakter.

#### 4. Flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv kørsel, der planlægges efter borgernes individuelle kørselsbehov. I Flextrafik findes følgende fem kørselsordninger;

- *Handicapkørsel* er kørsel for svært bevægelseshæmmede borgere. Borgerne visiteres af bopælskommunen til 104 ture årligt og betaler selv en lille andel af kørselsens pris samt et årligt abonnement.
- *Flextur* (tidligere kaldet åben ordning) er et supplement til den traditionelle kollektive trafik. Borgerne kan benytte ordningen mod en egenbetaling.
- *Kommunal kørselsordning* er kørsel af borgere, der skal til f.eks. læge eller speciallæge og ikke har mulighed for at benytte traditionel kollektiv trafik. Borgeren bliver visiteret til den enkelte kørsel af kommunen.
- *Siddende patientbefordring* er en kørselsordning for borgere, der skal til behandling eller undersøgelse på sygehuset og ikke kan benytte traditionel kollektiv trafik.
- *Flextrafik Rute* (herefter Rute) er kørsel af fysisk og psykiske handicappede til dag- og aftentilbud og kørsel af specialskoleelever til/fra hjemmet, skole eller SFO.

Kørselsordningerne (med undtagelse af Rute) koordineres med hinanden, så der opnås effektive og omkostningsminimerede kørsler. Samtidig bliver passagerens ønsker og behov i forbindelse med kørslen tilgodeset.

**Tabel 9 – Budgetoversigt for flextrafik**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Billetindtægter	-26,0	-19,1	-21,1	-16,8	-16,8	-16,8	-16,8
Medlemsgebyr	-0,9	-4,4	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5
Operatørudgifter	215,5	449,8	536,3	467,0	467,0	467,0	467,0
Adm. og pers.	29,7	34,1	37,1	36,5	36,2	35,8	35,5
<b>Total flextrafik</b>	<b>218,3</b>	<b>460,4</b>	<b>547,7</b>	<b>482,3</b>	<b>481,9</b>	<b>481,5</b>	<b>481,2</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Operatørudgifter indeksreguleres med et vægtet indeks, hvor 10 pct. bestemmes af udviklingen i dieselpriser og 90 pct. bestemmes af udviklingen i lønninger. Baseret på den budgetterede udvikling i indeks beskrevet i kapital 2, er der for Flextrafik beregnet en samlet indeksregulering på 3,6 pct. fra budget 2010 til budget 2011, hvilket svarer til en udgiftsstigning på 16,5 mio. kr. Samtidig bevirker bortfaldet af momsfordelene ved cross-border en stigning i operatørudgifterne på 18,7 mio. kr. Det samlede fald i operatørudgifterne fra budget 2010 til budget 2011 skyldes bedre kørselskoordinering imellem ordningerne, der bevirker en højere produktivitet, færre kørselstimer i Rute og færre passagerer i de øvrige ordninger.

#### 4.1. Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik

Budget 2011 er baseret på viden om kundernes rejselængde, gennemsnitlige rejsetid og produktivitet. Parametrene er baseret på data fra regnskab 2009 og de første 3 måneder af 2010. Der er således taget højde for sæsonudsving, indeksudvikling og generelle udviklingstendenser i parametrene.

I tabellerne fremgår de to begreber *rejser* og *passagerer*. *Rejser* refererer til antallet af bestillinger, som Flextrafik har modtaget, mens *passagerer* er det totale antal personer, der er blevet kørt. En passager med ledsager tæller altså for én rejse, men to passagerer.

Nettoudgifterne opkræves hos kommuner og regioner efter to principper. Driftsudgifterne modregnes for indtægter og betales månedsvis bagud efter de faktiske afholdte udgifter. Administrationsbidrag opkræves månedsvis forud som et a conto bidrag.

Budgettet er udarbejdet efter de på budgetteringstidspunktet kendte aftaler med kommuner og regioner. Når Movia indgår nye aftaler med kommuner og regioner, ændres de driftsafledte udgifter. Disse ændringer berører alene de kommuner og regioner, der gør brug af Movias tilbud om Flextrafik. Da finansieringsprincippet er, at alle nettoudgifter finansieres krone-til-krone af de deltagende kommuner, er det således ikke kritisk for Movias budget at nye aftaler ikke er indarbejdet.

#### 4.2. Handicapkørsel

Movia skal tilbyde individuel befordring til svært bevægelseshæmmede borgere. Kommunen visiterer borgeren, der herefter har ret til 104 ture pr. år. Borgeren betaler selv en andel af kørslen. Dog må egenbetalingen aldrig væsentlig overstige, hvad en tilsvarende rejse koster i den traditionelle kollektive trafik. Borgerens bopælskommune dækker nettoudgifterne til kørslen.

**Tablet 10 – Budgetoversigt for handicapkørsel**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Antal tilmeldte	15.352	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Antal passagerer	359.815	333.730	364.500	348.705	348.705	348.705	348.705
Antal rejser	298.298	269.137	300.000	283.500	283.500	283.500	283.500
Salgsindtægter	-24,7	-17,6	-19,7	-15,3	-15,3	-15,3	-15,3
Medlemsgebyr	-0,9	-4,4	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5	-4,5
Operatørudgifter	114,7	112,5	137,1	114,6	114,6	114,6	114,6
Fordelt adm. og pers.	18,3	16,5	18,2	17,3	17,0	16,8	16,5
<b>Nettoudgifter</b>	<b>107,4</b>	<b>107,0</b>	<b>131,1</b>	<b>112,1</b>	<b>111,9</b>	<b>111,6</b>	<b>111,4</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

I 2011 forventes antallet af tilmeldte visiterede borgere at være på 15.000 personer. Borgeren betaler et årligt medlemsgebyr, der i R2008 og R2009 er opgjort sammen med salgsindtægter. I budget 2011 figurerer medlemsgebyret selvstændigt og er opgjort kommunevis ud fra passagertallet for 2009.

Hvert medlem forventes at rejse 18,9 gange på et år. Sammenholdt med ledsagertallet på disse rejser giver det et passagertal på 348.705 passagerer. Sammenlignet med budget 2010 betyder det et fald på 15.795 passagerer. I 2011 forventes en omlægning af taksterne for handicapkørslen og Flexturordningen. Taksterne vil fremover følge strukturen i den traditionelle kollektive trafik. Omlægningen forventes at give et fald i indtægterne på 1,9 mio. kr. Sammenholdt med forventninger om færre passagerer, kortere rejse-længde og en lavere egenbetaling er salgsindtægterne i budget 2011 budgetteret til 15,3 mio. kr.

I budget 2011 vil operatørudgifterne falde med 22,5 mio. kr. Faldet kan forklares med udviklingen i pas-sagertallet, rejsetiden og produktivitet. Det faldende passagertal betyder et fald i operatørudgifter på 6,5 mio. kr. Samtidig forventes den gennemsnitlige rejsetid at falde med 5,2 pct., hvilket betyder færre udgif-ter for 6,5 mio. kr. Omkostningerne vil i 2011 falde til 13,87 kr. per minut fra 15,04 kr. per minut i budget 2010. Det fald giver en reduktion i de samlede operatørudgifter på 9,4 mio. kr. Faldet er et udtryk for en bedre koordinering af kørslerne og derved også en bedre udnyttelse af kørselskapaciteten i forhold til passagerernes kørselsbehov. Derfor budgetteres operatørudgifterne til 114,6 mio. kr. i 2011.

### 4.3. Flextur

Flextur er kørsel, der fungerer som supplement til den kollektive trafik for alle borgere i kommuner, der har indført Flextrafik. Flextur benyttes ofte i områder, hvor traditionel kollektiv trafik ikke er økonomisk hensigtsmæssig på grund af lave passagertal.

Borgerne betaler en andel af kørslen, mens kommunen betaler nettoudgifterne til kørslen.

**Tabel 11 – Budgetoversigt for Flextur**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Antal passagerer	24.247	25.804	27.515	32.211	32.211	32.211	32.211
Antal rejser	21.412	22.836	24.789	29.019	29.019	29.019	29.019
Salgsindtægter	-1,3	-1,5	-1,4	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5
Operatørudgifter	2,7	3,3	3,5	3,8	3,8	3,8	3,8
Fordelt adm. og pers.	1,2	1,3	1,4	1,6	1,6	1,5	1,5
<b>Nettoudgifter</b>	<b>2,6</b>	<b>3,1</b>	<b>3,4</b>	<b>3,9</b>	<b>3,9</b>	<b>3,8</b>	<b>3,8</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Flexturordningen er udvidet med 5 nye kommuner i budget 2011. De nye kommuner er Allerød, Dragør, Gribskov, Roskilde og Solrød. Der er således i alt 11 kommuner i 2011 der tilbyder Flextur. Udvidelsen med nye kommuner forventes at medføre en stigning i passagertallet på 15 pct. I forhold til budget 2010 betyder dette en stigning på 0,3 mio. kr. i salgsindtægterne. Samtidig forventes en reduktion i rejselængde på 19 pct., hvilket betyder et fald på 0,3 mio. kr. Den forventede takstomlægning og egenbetaling betyder en stigning i indtægterne på 0,1 mio. kr. De samlede salgsindtægter budgetteres således til 1,5 mio. kr. i budget 2011.

Operatørudgifterne budgetteres til 3,8 mio. kr. i budget 2011. Det er en stigning på 0,3 mio. kr. i forhold til budget 2010. Stigningen kan henføres til flere passagerer svarende til 0,6 mio. kr. og kortere gennemsnitlig rejsetid svarende til minus 0,2 mio. kr.

#### 4.4. Kommunal kørselsordning

Den kommunale kørselsordning er kørsel, kommuner skal tilbyde til borgerne efter fx social- og sundhedslovgivningen eller skoleordningen. Kommunen, der bestiller kørsel, finansierer nettoudgiften til kørslen uafhængigt af, hvor kørslen foregår.

**Tabel 12 – Budgetoversigt for kommunal kørselsordning**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Antal passagerer	113.475	112.937	116.909	133.797	133.797	133.797	133.797
Antal rejser	104.361	104.572	108.249	126.223	126.223	126.223	126.223
Operatørudgifter	22,7	24,4	26,0	29,6	29,6	29,6	29,6
Fordelt adm. og pers.	5,6	5,5	5,8	6,6	6,5	6,4	6,3
<b>Nettoudgifter</b>	<b>28,3</b>	<b>29,9</b>	<b>31,8</b>	<b>36,2</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,0</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

I 2011 vil en begrænset del af kørslerne i Rute blive håndteret som kommunal kørsel. Det betyder en stigning i rejser under den kommunale kørselsordning på 16,6 pct. i 2011. Operatørudgifterne forventes i budget 2011 at stige med 3,6 mio. kr. fra 26,0 mio. kr. i budget 2010 til 29,6 mio. kr. i budget 2011. Den primære forklaring på stigningen skal hentes fra passagertalsudvidelsen, der betyder en stigning på 3,8 mio. kr. Forventning om kortere gennemsnitlig rejsetid betyder et fald på 0,6 mio. kr., mens reduceret produktivitet giver en stigning på 0,4 mio. kr. i operatørudgifterne.

#### 4.5. Siddende patientbefordring

Movia varetager kørslen af siddende patienter til behandling og undersøgelse på sygehuse for Region Sjælland.

**Tabel 13 – Budgetoversigt for siddende patientbefordring**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Antal passagerer	154.055	363.000	400.000	374.000	374.000	374.000	374.000
Antal rejser	140.718	330.000	360.000	340.000	340.000	340.000	340.000
Operatørudgifter	52,4	131,8	157,2	132,4	132,4	132,4	132,4
Adm. og pers.	3,9	7,2	7,6	7,9	7,9	7,9	7,9
<b>Nettoudgifter</b>	<b>56,3</b>	<b>139,1</b>	<b>164,9</b>	<b>140,3</b>	<b>140,3</b>	<b>140,3</b>	<b>140,3</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Operatørudgifterne til siddende patientbefordring falder i budget 2011 med 24,8 mio. kr. De lavere operatørudgifter kan forklares med ændringer i passagertal, rejsetid og produktivitet.

Passagertallet falder med 26.000 passagerer. Passagertallet i budget 2010 blev fastlagt inden ordningen var fuldt implementeret i Flextrafik. Grundlaget for budgetteringen af passagertallet var derfor Region

Sjællands forventninger til passagertallet. Ordningen er nu fuldt implementeret i Flextrafik, hvorfor der kan budgetteres ud fra et mere nøjagtigt billede af passagertallet i budget 2011. Faldet i passagertallet betyder en ændring i operatørudgifterne på 10,2 mio. kr.

Den gennemsnitlige rejsetid per passagerer stiger i budget 2011 med 1,2 pct., hvilket betyder en stigning på 1,9 mio. kr. i de samlede operatørudgifter i budget 2011. Den budgetterede rejsetid i budget 2010 var baseret på kørsels erfaringer med kun 2/3 af ordningen implementeret. Samtidig var tidsperioden begrænset til 6 måneder, hvorfor den budgetterede rejselængde i budget 2010 var et bedste skøn fra Flextrafik. Ordningen har været fuldt implementeret siden primo 2009, hvilket betyder at budget 2011 er baseret på realiserede data for kørselsordningen. Produktiviteten stiger i budget 2011 med 11 pct. i forhold til budget 2010. Dette giver et fald på 16,5 mio. kr. i de samlede operatørudgifter for 2011.

#### 4.6. Flextrafik Rute

Movia varetager koordinering, planlægning og indkøb af kørselsopgaven af elever og brugere til specialskoler og dag- og aftentilbud for kommunerne i de to tidligere Frederiksborg og Københavns amter. Passagererne har et fast dagligt kørselsmønster og stiller specielle krav til kørslen, der ikke kan løses i den traditionelle kollektive trafik eller i de øvrige Flextrafik ordninger. Nettoudgifterne finansieres af passagegens bopælskommune.

**Tabel 14 – Budgetoversigt for Flextrafik Rute**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Operatørudgifter	22,9	177,8	212,4	186,5	186,5	186,5	186,5
Adm. og pers.	0,7	3,5	4,0	3,2	3,2	3,2	3,2
<b>Nettoudgifter</b>	<b>23,6</b>	<b>181,3</b>	<b>216,5</b>	<b>189,7</b>	<b>189,7</b>	<b>189,7</b>	<b>189,7</b>

**Note:** Antal passagerer og antal rejser for Rute opgøres ikke på samme måde som for de øvrige flextrafikordninger, og fremgår derfor ikke af tabellen.

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

De samlede operatørudgifter falder i 2011 med 25,9 mio. kr. i forhold til budget 2010. Forklaringen skal findes i nye lavere udbudspriser og færre kørselstimer. Derudover er operatørens øgede udgifter til crossborder leasing og dieselaftgift indregnet i timeprisen i nye udbud. Den gennemsnitlige timepris forventes i 2011 at falde med 1 pct. i forhold til budget 2010.

#### 4.7. Administration og personale

I budget 2011 er der forudsat en effektivisering af administrationen. Målet er en besparelse på 1,5 pct. i 2011 og yderligere 1 pct. i hvert af overslagsårene. Denne forudsætning er indarbejdet i budgettet.

**Tabel 15 – Administration og personale for flextrafik**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Handicapkørsel	18,3	16,5	18,2	17,3	17,0	16,8	16,5
Flextur	1,2	1,3	1,4	1,6	1,6	1,5	1,5
Kommunal ordning	5,6	5,5	5,8	6,6	6,5	6,4	6,3
Siddende patientbef.	3,9	7,2	7,6	7,9	7,9	7,9	7,9
Flextrafik rute	0,7	3,5	4,0	3,2	3,2	3,2	3,2
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>29,7</b>	<b>34,1</b>	<b>37,1</b>	<b>36,5</b>	<b>36,2</b>	<b>35,8</b>	<b>35,5</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Administration og personale til de tre ordninger: handicapkørsel, Flextur og kommunal kørselsordning, budgetteres i en samlet ramme. Rammen fordeles efterfølgende på ordninger og kommuner i forhold til passagerantal. I budget 2011 forventes en udvidelse af medarbejderstaben med to årsværk indenfor en samlet reduktion af budgetrammen. Udvidelsen af medarbejderstaben sker som følge af den øgede kørselsaktivitet i Flextrafik i 2009, 2010 og 2011.

Administration og personale til siddende patientbefordring dækker udgifterne til 9 medarbejdere. Udgifterne er aftalt i kontrakten med Region Sjælland om varetagelse af den siddende patientbefordring i Region Sjælland. Region Sjælland finansierer derfor denne udgift.

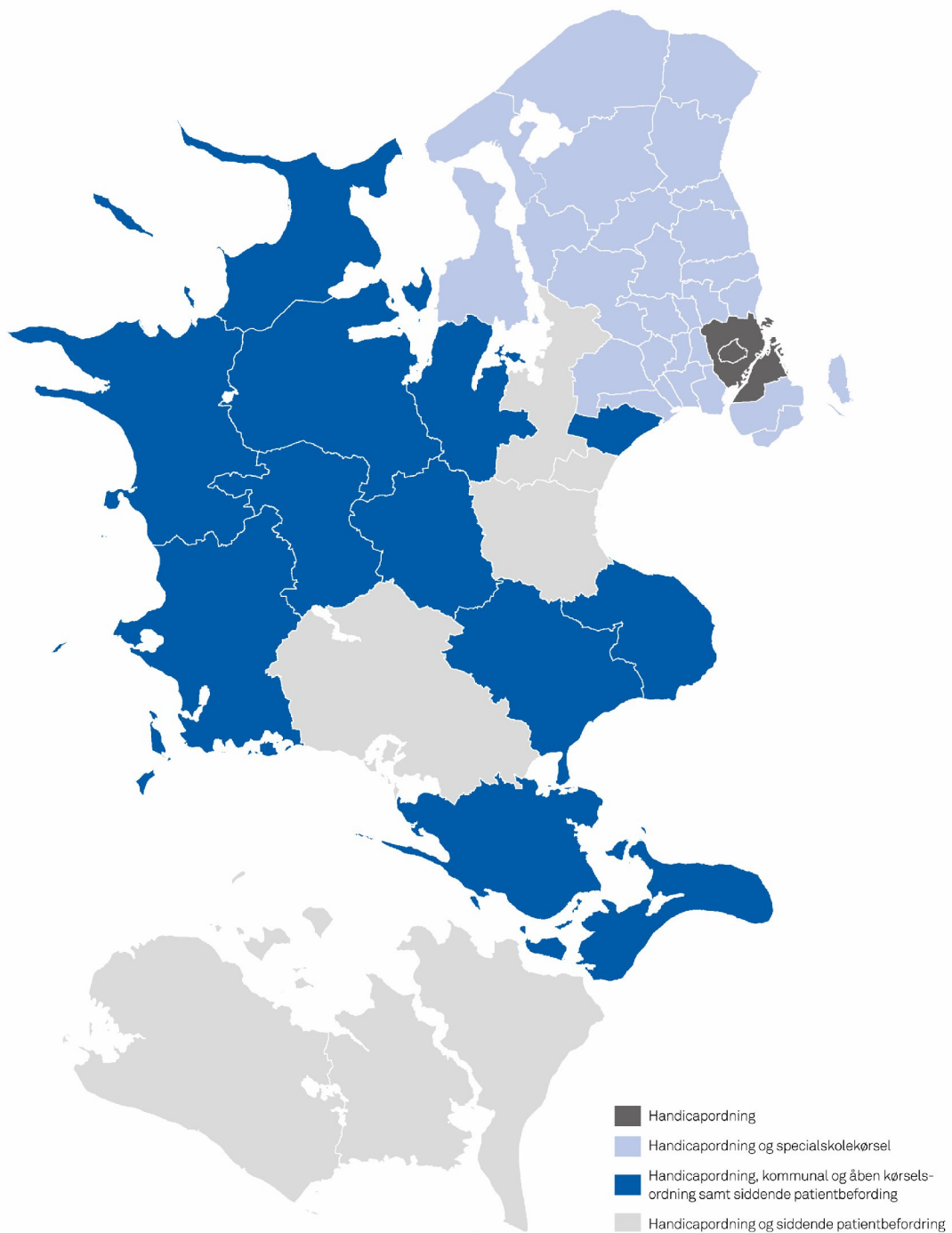
Administration og personale til Rute dækker udgifterne til 4 medarbejdere. Udgifterne finansieres af kommunerne i Region Hovedstaden med undtagelse af Frederiksberg og Københavns kommuner.

#### 4.8. Udbredelse af Flextrafik

De fem kørselsordninger i Flextrafik er ikke indført i alle kommuner på Sjælland og Øerne. Nedenstående kort giver et overblik over hvilke kommuner, der tilbyder hvilke ordninger i 2010.



Figur 2 Udbredelsen af Flextrafik ordningerne i 2010



Note: "Åben kørselsordning" hedder nu "Flextur"

## 5. Bane

Ved indgangen til 2011 er det forventningen, at de i 2010 igangværende opgraderingsprojekter er afsluttet og baneselskaberne dermed kan sætte mere fokus på at øge antallet af passagerer – den hidtidige forretningsplans mål er opfyldt og der sættes nu nye forventninger i den kommende forretningsplan.

**Tabel 16 Budgetoversigt for Bane**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Indtægter	-133,3	-146,9	-158,0	-163,3	-164,8	-164,8	-164,8
Udgifter til togdrift	427,5	532,0	465,1	485,2	487,6	488,0	488,0
<b>Total bane</b>	<b>294,2</b>	<b>385,1</b>	<b>307,1</b>	<b>321,9</b>	<b>322,8</b>	<b>323,2</b>	<b>323,2</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

### 5.1. Særlige budgetforudsætninger for bane

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

#### *Passagerindtægter*

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

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

**Tabel 17 – Banepassagerer**

(mio. passagerer)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Region Hovedstaden	4,9	5,4	5,3	5,4	5,5	5,5	5,5
Region Sjælland	3,3	3,2	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
<b>Lokalbaner, i alt</b>	<b>8,2</b>	<b>8,6</b>	<b>9,2</b>	<b>9,3</b>	<b>9,4</b>	<b>9,4</b>	<b>9,4</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Der budgetteres med takststigning på 2,0 pct. i Hovedstaden, 1,3 pct. i Vest og 1,7 pct. i Syd, som er den maksimale takststigning indenfor takststigningsloftet. Takststigningsloftet er yderligere beskrevet i kapital 3.2 om busindtægter.

#### *Kontraktbetalinger*

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

Kontrakterne indeksreguleres med et vægtet indeks, bestående af 5 grundindeks. Baseret på den budgetterede udvikling i indeks beskrevet i kapitel 2.3, er der for Bane beregnet en samlet indeksregulering på 4,4 pct. fra budget 2010 til budget 2011, hvilket svarer til en udgiftsstigning på 15,5 mio. kr.

#### *Driftstilskud til Infrastruktur og Leasingudgifter*

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

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

#### *Bonusbetalinger*

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

## **5.2. Lokalbaner 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 Lokalbanen A/S. Ejerskabet, driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen varetages af Lokalbanen A/S's datterselskab, Hovedstadens Lokalbaner A/S.

I trafikbestillingerne for 2011 har de fleste kommuner i Nordsjælland ladet Movias forslag til opgradering af buslinier i forbindelse med banerne indgå, således at der i løbet af 2011 er etableret et sammenhængende bus/bane-net i Nordsjælland. Dette forventes at styrke passagertallene for både bus og tog væsentligt.

**Tabel 18 – Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Hovedstaden**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Passagerer (mio.)	4,9	5,4	5,3	5,4	5,5	5,5	5,5
<b>Passagerindtægter</b>	<b>-69,2</b>	<b>-78,0</b>	<b>-78,1</b>	<b>-82,0</b>	<b>-83,5</b>	<b>-83,5</b>	<b>-83,5</b>
Kontraktbetalinger	165,0	171,1	171,8	171,2	171,2	171,2	171,2
Drift infrastruktur	0,0	0,0	20,3	20,6	20,6	20,6	20,6
Leasingudgifter	29,2	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
Rejsekortafgifter	0,0	0,0	0,4	0,4	1,8	2,0	2,0
Bonusbetalinger	2,3	4,8	3,0	2,9	2,9	2,9	2,9
Øvrige	0,0	4,5	0,0	5,5	5,5	5,5	5,5
<b>Togdrift i alt</b>	<b>196,5</b>	<b>207,6</b>	<b>222,7</b>	<b>227,9</b>	<b>229,3</b>	<b>229,5</b>	<b>229,5</b>
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>127,3</b>	<b>129,6</b>	<b>144,6</b>	<b>145,9</b>	<b>145,8</b>	<b>146,0</b>	<b>146,1</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Region Hovedstaden har i sin trafikbestilling for 2011 bestilt uændret driftsomfang på lokalbanerne i forhold til 2010.

Den udvidede drift på Frederiksværkbanen blev evalueret i foråret 2010. Evalueringen vil sammen med projekt "Nordkalotten" danne baggrund for eventuelle driftsudvidelser og opgraderinger til højere strækningshastigheder på de øvrige strækninger i Region Hovedstaden. Evalueringen viser, at der er 16 pct. flere passagerer med Frederiksværkbanen i 2009 sammenlignet med 2008 og udviklingen i 2010 forventes at fortsætte positivt.

Kontraktbetalinger er øget med 7,4 mio. kr. som følge af indeksregulering. Yderligere er udgifter til cross-border leasing på 8 mio. kr. i budget 2010 flyttet til budgetposten "Øvrige". Den samlede kontraktbetaling er derfor ikke ændret væsentligt fra budget 2010 til budget 2011. I forhold til budget 2010 falder udgiften til cross-borderleasing i 2011 med 2,5 mio. kr. til 5,5 mio. kr. på grund af det lavere renteniveau i 2011. Leasingudgiften i Lokalbanel A/S er indgået med variabel rente, så fremtidige rentestigninger vil betyde øgede udgifter for Region Hovedstaden.

Kontrakten med Lokalbanel A/S giver mulighed for bonus. Bonusbetalingerne til Lokalbanel A/S forventes at være på 2,9 mio. kr. i 2011.

### 5.3. Lokalbanel i Region Sjælland

Lokalbanerne i Region Sjælland omfatter Østbanen, Lollandsbanen og Vestsjællands Lokalbanel (Holbæk – Nykøbing Sj. og Slagelse – Tølløse).

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, Infrastrukturselskabet L/J A/S og Infrastrukturselskabet V/L A/S, som planlægges fusioneret til et selskab.

Ved køreplansskiftet i december 2010 forventes Region Sjællands trafikplan – det såkaldte R-Net, som omfatter både busser og lokalbaner – fuldt implementeret og er derfor medregnet i budget 2011.

**Tabel 19 – Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Sjælland**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Passagerer (mio.)	3,3	3,2	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
<b>Passagerindtægter</b>	<b>-64,1</b>	<b>-68,9</b>	<b>-79,9</b>	<b>-81,3</b>	<b>-81,3</b>	<b>-81,3</b>	<b>-81,3</b>
Kontraktbetalinger	154,2	179,9	177,8	193,9	193,9	193,9	193,9
Drift infrastruktur	0,0	0,0	22,4	24,8	24,8	24,8	24,8
Leasingudgifter	24,6	25,1	36,6	35,2	35,2	35,2	35,2
Rejsekortafgifter	0,0	0,0	1,6	0,3	1,3	1,4	1,4
Bonusbetalinger	0,7	0,0	4,0	1,9	1,9	1,9	1,9
Anlæg	48,8	117,1		0,0	0,0	0,0	0,0
Øvrige	2,8	2,3		1,2	1,2	1,2	1,2
<b>Togdrift i alt</b>	<b>231,0</b>	<b>324,3</b>	<b>242,4</b>	<b>257,3</b>	<b>258,4</b>	<b>258,5</b>	<b>258,5</b>
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>166,9</b>	<b>255,4</b>	<b>162,5</b>	<b>176,0</b>	<b>177,0</b>	<b>177,2</b>	<b>177,2</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Kontraktbetalingen stiger fra budget 2010 til budget 2011 med 16,1 mio. kr. Kontraktbetalingen er præget af dels det øgede trafikomfang, dels øgede omkostninger i kraft af trafikkontraktens elementer vedrørende vedligeholdelsesomkostninger til togmateriel. Stigningen i kontraktudgiften skyldes indeksregulering på 6,5 mio. kr., udgifter til regelmæssige hovedeftersyn af tog på 8,1 mio. kr. samt udgifter til trafikstyring af Østbanen på 1,5 mio. kr. Dette er nye elementer der er indarbejdet i kontrakten med Regionstog A/S, som blev færdigforhandlet i efteråret 2009.

Leasingudgiften for 2011 er reduceret med 1,4 mio.kr. grundet fusion af selskaber under Regionstog A/S.

Bonusbetalingerne til Regionstog A/S forventes reduceret fra 4 mio. kr. i budget 2010 til 1,9 mio. kr. i budget 2011 på grund af reviderede målsætninger som udgangspunkt for bonusberegningen.

## 6. Fællesudgifter

Fællesudgifter finansieres af regionerne og omfatter administration og personale, tjenestemandspensioner, renter samt afdrag på lån. 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 20 – Fællesudgifter**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Adm. og pers.	295,3	307,6	304,2	305,0	302,0	299,0	296,0
Pensioner	2,9	5,8	8,4	10,4	13,0	15,5	18,0
Renter	-4,6	1,3	1,2	1,6	1,2	0,9	0,6
Afdrag driftslån	0,0	0,0	12,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelser rejsekortlån	0,0	0,0	0,0	0,0	26,5	26,5	26,5
<b>Total fællesudgifter</b>	<b>293,6</b>	<b>314,7</b>	<b>325,8</b>	<b>326,0</b>	<b>351,6</b>	<b>350,8</b>	<b>350,1</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

### 6.1. Administration og personale

Som udgangspunkt reguleres rammen for administration og personale med den almindelige pris- og lønregulering på 1,8 pct<sup>8</sup>.

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.

I budget 2011 er indarbejdet et mål for yderligere effektivisering af administrationen. Dette er udmøntet i en besparelse på 1,5 pct. i 2011 og yderligere 1 pct. i hvert af overslagsårene.

Indførelse af rejsekortet giver nye opgaver i Movia, der skal integreres i de øvrige opgaver. En del nuværende opgaver i forbindelse med salg og distribution vil falde bort. I rejsekortets implementeringsperiode er det estimeret, at det vil kræve 25 nye årsværk. Budgettet forudsætter, at dette sker indenfor den reducerede ramme til administration og personale.

Budgettet til administration og personale indeholder udgifter til lønsumsafgift. 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 denne tolkning og har fremført en række argumenter, som taler imod, at trafikskaberne

---

<sup>8</sup> KL's pris- og lønskøn pr. 18. februar 2010

skulle være omfattet. Det er fortsat uafklaret om Movia skal betale lønsumsafgift. Lønsumsafgiften på 5,33 pct. er af forsigtighedsgrunde afsat i regnskabet for 2009 og indarbejdet i budgettet for 2010 og 2011. 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 under de rutespecifikke udgifter.

## 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.

Udviklingen i udgiftsposten "Tjenestemandspensioner" afhænger af de ansatte tjenestemænds tilbage-  
trækning og størrelsen på denne post er derfor behæftet med stor usikkerhed. På baggrund af en lav realiseret tilbagetrækning i 2010 er der budgetteret en tilbagetrækning på 5 personer mellem budget 2010 og budget 2011. I overslagsårene er der budgetteret med en tilbagetrækning på 12 personer.

Ud over de direkte omkostninger forbundet med tilbagetrækning af de 5 personer i budget 2011, er der for budgetåret og overslagsårene lavet en revurdering af tilbagetrækningstidspunktet for hhv. Movia og Lokalbanernes tjenestemænd, hvilket har medført en stigning i det forventede omkostningsniveau for tjenestemandspensioner. Revurderingen er lavet på baggrund af aldersfordelingen og det forventede omkostningsniveau for hhv. Movia og Lokalbanerne.

Arriva betaler pensionsbidrag til Movia for tjenestemænd udlånt til Arriva fra Movia. Denne kompensation er modregnet i udgifter til tjenestemandspension med et løbende fald i pensionsindbetalingerne for budgetåret og overslagsårene.

I budget 2011 er der forventet 0,6 mio. kr. til betaling af erstatninger og løbende ulykkesrente.

**Tabel 21 – Tjenestemandspensioner**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Tj. m. pensionister (antal)	22,0	33,0	48,0	53,0	65,0	77,0	89,0
Tjenestemandspens.	2,3	5,3	7,7	9,9	12,4	14,9	17,4
Erstatninger	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
<b>Pensioner i alt</b>	<b>2,9</b>	<b>5,8</b>	<b>8,4</b>	<b>10,4</b>	<b>13,0</b>	<b>15,5</b>	<b>18,0</b>

**Note:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn (ingen fortegn) viser omkostninger og underskud.  
**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

### 6.3. Renter og lån

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

**Tabel 22 – Renteindtægter og –udgifter**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Renteindtægter	-8,3	-2,1	-2,5	-1,1	-0,9	-0,9	-0,9
Renteudgifter, driftslån	3,7	3,4	3,8	2,7	2,0	1,8	1,5
<b>Renter total</b>	<b>-4,6</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,6</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Renteindtægter er budgettet med 0,8 pct. af den gennemsnitlige kassebeholdning i budgetåret. Kassebeholdningen er budgetteret til 193 mio. kr. primo 2011 og 108 mio. kr. ultimo 2011. Budgettering af kassebeholdningen er yderligere beskrevet i afsnit 9.

Renteudgifter af driftslånet er budgetteret med 3,0 pct. Driftslånet udgør 120 mio. kr. primo 2010. Lånet afdrages over 10 år fra 2010. Der er derfor budgetteret med faldende renteudgifter på driftslånet i budget 2011 og budgetoverslagsårene.

### 6.4. Afdrag på driftslån

Movia overtog ved etableringen 1. januar 2007 et lån til finansiering af driftsformål i HUR i 2005 på 120,0 mio. kr. Lånet er afdragsfrit i 5 år og udløber således i 2010. Movia har ikke hjemmel til at optage lån udover en begrænset adgang til en kassekredit. Dette driftslån har HUR dog fået en særlig hjemmel til i forbindelse med forhandlingerne om kommunernes økonomi i 2005, og Movia har ved strukturreformen overtaget denne hjemmel.

Movias bestyrelse vedtog på mødet d. 9. oktober 2008, at afdrag på driftslånet skal fordeles forholdsmæssigt på kommuner og regioner i forhold til andelen af nettotilskuddet på budgetposterne bus, Flextrafik, lokalbane og administration. På samme møde blev det vedtaget, at eventuelle positive reguleringer vedrørende tidligere år (før 2007) primært skal anvendes til finansiering af afdrag på driftslånet.

I 2010 er der netop konstateret en sådan regulering. 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 indledte derfor i 2008 en voldgiftssag mod parterne i indtægtsfællesskabet for Hovedstadsområdet, da passagertællingerne har dannet grundlag for fordelingen af indtægterne mellem parterne i Hovedstadsområdet. Movia og parterne har i januar 2010 indgået forlig i sagen, som betyder, at Movia får udbetalt en efterregulering på 30 mio. kr. Denne regulering anvendes til



at nedbringe driftslånet fra 120 til 90 mio. kr. i 2010.

Den maksimale afdragsperiode for lånet er 10 år fra 2010. Lånet er derfor refinansieret således, at der årligt de næste 10 år vil være et afdrag på 9 mio. kr. som finansieres af kommuner og regioner.

Renterne af lånet finansieres af regionerne, idet regionerne også har haft gavn af renteindtægten på den øgede likviditet i låneperioden.

## **6.5. Ydelser på rejsekortlån**

Anlægsudgifterne til rejsekortet finansieres i første omgang ved, at Movia optager lån. Lånoptagelsen dækker også renteudgifterne i anlægsperioden. Der er derfor ikke renteudgifter til rejsekortprojektet i Movias driftsudgifter. Rejsekortlånet er yderligere beskrevet i afsnit "9. Balance"

Når rejsekortet er fuldt ud implementeret i 2012, og investeringerne er tilendebragt, begynder tilbagebetalingen af lånene. Det forventes at tilbagebetaling vil ske over 15 år fra 2012 svarende til den forventede levetid for rejsekortsystemet. Den endelige finansiering og afdragsplan for rejsekortlånene udestår, så der er stor usikkerhed om størrelsen af ydelsen (renter+afdrag). Ydelsen vil bl.a. afhænge af renteutviklingen frem til 2012.

Ydelsen på rejsekortlån fordeles på kommuner og regioner. Movias repræsentantskab vedtog den 20. oktober 2009 principper for fordeling af finansieringen af tilbagebetalingen af rejsekortlånet i form af en vedtægtsændring. Principperne er efterfølgende godkendt i Region Hovedstaden i december 2009 og i Region Sjælland i januar 2010. For at fordelingen kan endeligt træde i kraft skal en ændring af Movias vedtægter godkendes i Indenrigs- og sundhedsministeriet og i Transportministeriet. Denne godkendelse har endnu ikke fundet sted ved udarbejdelsen af budget 2011 i juni 2010.

Finansieringen er opdelt således, at den del af lånet der vedrører ansvarlig lånekapital ikke finansieres af kommuner/regioner, men tilbagebetales i takt med at Rejsekort A/S tilbagebetaler dette lån til Movia. Finansieringen af den del af lånet der vedrører aktiekapital i Rejsekort A/S, fordeles på kommuner og regioner, efter andelen af tilskud til de lovgivne tilskudsområder i Movia. Finansieringen af den del af lånet der dækker investeringer i rejsekortet, fordeles på kommuner og regioner efter passagertal på de enkelte buslinjer og lokalbaner.

De budgetterede låneydelser på rejsekortlån for 2010 – 2014 pr. kommune er opgjort i bilag 10.2 og ydelsen pr. region er opgjort i bilag 10.3 og bilag 10.4.

Investeringerne i rejsekortet beskrives yderligere i næste afsnit 7. Rejsekort.

## 7. Rejsekort

Rejsekortet forventes at overgå fra pilotdrift til drift i 2010. Dette har konsekvens for Movias budget, idet driftsudgifter til rejsekortet i pilotdriftsfasen opføres under Movias anlægsudgifter, mens driftsudgifter til rejsekortet, når systemet er i drift, betales over kommuners og regioners finansiering af Movias busdrift. Det betyder, at kommuner og regioner via fordelingen af driftsudgifter på buslinjerne, fra 2010 skal betale til driften af rejsekortet. Driftsudgifterne som består af dels direkte udgifter til rejsekort og dels afledte omkostninger som f.eks. provision, indgår i budgetteringen af de rutespecifikke udgifter.

Anlægsudgifterne til rejsekortet finansieres i første omgang ved at Movia optager lån. Lånoptagelsen dækker også renteudgifterne i anlægsperioden. Der er derfor ikke renteudgifter til rejsekortprojektet i Movias driftsudgifter.

**Tabel 23 – Rejsekort investeringer**

(mio. kr.)	Indtil 2008	R2009	Estimat 2 2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Aktier	57,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ansvarlig lånekapital	98,3	25,7	37,9	38,3	13,5	0,0	0,0
Anlægsinvesteringer	41,0	76,9	34,8	99,9	2,0	7,0	0,0
Renter	4,1	9,7	13,1	17,8	18,3	0,0	0,0
<b>Investeringer i alt</b>	<b>200,5</b>	<b>112,4</b>	<b>85,7</b>	<b>156,1</b>	<b>33,8</b>	<b>7,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Akk. investering</b>	<b>200,5</b>	<b>312,9</b>	<b>398,7</b>	<b>554,7</b>	<b>588,6</b>	<b>595,6</b>	<b>595,6</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Rejsekortprojektet drives af trafikkselskaberne samt DSB og Metros fælles selskab, Rejsekort A/S. Udgifterne til implementeringen af projektet i Rejsekort A/S finansieres ved, at ejerne indskyder aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Driften af Rejsekort A/S skal herefter finansieres af de løbende driftsbetalinger som brugerne af systemet betaler. På grund af udskydelse af den fulde idriftsættelse af systemet, er der i 2010 ikke den budgetterede indtægt i Rejsekort A/S til finansiering af driften. Ejerne bag Rejsekort A/S har, for at kompensere for den manglende indtægt i Rejsekort A/S, ydet et midlertidigt lån til Rejsekort A/S i 2010. Movia forventer, at der i efteråret 2010 er fundet en permanent løsning på det midlertidige likvidetsproblem i Rejsekort A/S.

De budgetterede indskud af ansvarlig lånekapital i 2011 og 2012 er beregnet uden etablering af en permanent løsning på Rejsekort A/S's likviditetsudfordringer i 2010. Det betyder, at Movias indskud i Rejsekort A/S sandsynligvis bliver højere end budgetteret i 2011.

Movia forventer i budget 2011, at tilbagebetaling af den ansvarlige lånekapital fra Rejsekort A/S starter i 2013.

Anlægsinvesteringer i rejsekortet forventes på tidspunktet for udarbejdelsen af budget 2011 tilendebragt i 2011 med små restbetalinger i 2012 og 2013.

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 to lån i 2009 på henholdsvis 150 mio. kr. og 70 mio. kr.

Movia har som udgangspunkt ikke hjemmel til at optage lån uden deponering. I forbindelse med beslutningen om at indføre det elektroniske rejsekort fik de daværende trafikselskaber i 2005 dispensation fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet til at optage lån uden krav om deponering til finansiering af rejsekortet. Movia har i forbindelse med strukturreformen i 2007 overtaget denne lånedispensation fra de tre daværende trafikselskaber på Sjælland HUR, STS og VT. Lånedispensationen udgør samlet for de tre selskaber 416 mio. kr. i 2005 prisniveau.

Movias lånebehov vil med de nuværende budgetforudsætninger overstige Movias låneadgang på 416 mio. kr. med et tre-cifret millionbeløb. Låneadgangen blev givet til de tre daværende trafikselskaber i 2005 af Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Spørgsmålet om en udvidelse af lånerammen skal derfor rejses overfor staten. Movia forventer, at lånegrænsen passeres i 2011, og at der er sket en afklaring af låneadgangen inden da. Såfremt Movia ikke opnår fuld låneadgang til investeringerne i rejsekortet skal der findes alternativ finansiering. Dette kan påvirke kommuner og regioners betaling til Movia.

## 8. Finansiering

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

**Tabel 24 – Finansieringsoversigt**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Finansiering Kommuner	1.278,1	1.489,3	1.877,2	1.805,4	1.888,6	1.918,9	1.940,3
Finansiering Regioner	771,2	978,4	970,8	970,0	986,5	990,5	992,8
<b>Finansiering i alt</b>	<b>2.049,4</b>	<b>2.467,7</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.775,4</b>	<b>2.875,1</b>	<b>2.909,4</b>	<b>2.933,1</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

**Note:** Finansieringen i R2008 er forskellig fra finansieringsbehovet som følge af en kassefinansiering på 1,3 mio.

### 8.1. Kommunal finansiering

Kommunerne finansierer de lokale busruter, handicapkørselsordning, Flextur samt de kommunale ordninger. Kommunerne i det tidligere Frederiksborg og Københavns amter har endvidere finansieringen af nettoudgifterne til Flextrafik Rute. Alle kommuner bidrager derudover til afdrag på driftslånet og ydelser på rejsekortlånene.

**Tabel 25 – Kommunal finansiering**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Lokale busruter	1.116,2	1.168,0	1.486,6	1.457,7	1.520,8	1.551,5	1.573,2
Handicap	107,4	107,0	131,1	112,1	111,9	111,6	111,4
Flextur	2,6	3,1	3,4	3,9	3,9	3,8	3,8
Kommunale ordninger	28,3	29,9	31,8	36,2	36,1	36,1	36,0
Flextrafik, Rute	23,6	181,3	216,5	189,7	189,7	189,7	189,7
Afdrag på driftslån	0,0	0,0	7,7	5,7	5,7	5,7	5,7
Afdrag på rejsekortlån	0,0	0,0	0,0	0,0	20,4	20,4	20,4
<b>Kommuner i alt</b>	<b>1.278,1</b>	<b>1.489,3</b>	<b>1.877,2</b>	<b>1.805,4</b>	<b>1.888,6</b>	<b>1.918,9</b>	<b>1.940,3</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

Fordelingen af finansieringen i budget 2011 på kommuner fremgår af bilag 10.2.

### 8.2. Regional finansiering

Regionerne finansierer nettoudgifterne til regionale busruter, den siddende patientbefordring, lokalbaner, administration og personale, tjenestemandspensioner samt renter. Regionerne bidrager derudover til afdrag på driftslånet og ydelser på rejsekortlånene.

**Tabel 26 – Finansiering for Regioner**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Regionale busruter	128,4	139,6	180,7	187,5	198,0	202,4	205,4
Lokalbaner	294,2	385,1	307,1	321,9	322,8	323,2	323,2
Siddende patientbef.	56,3	139,1	164,9	140,3	140,3	140,3	140,3
Adm. og pers. Udgifter *	294,0	307,6	304,2	305,0	302,0	299,0	296,0
Tjenestemandspens.	2,9	5,8	8,4	10,4	13,0	15,5	18,0
Renter	-4,6	1,3	1,2	1,6	1,2	0,9	0,6
Afdrag driftslån	0,0	0,0	4,3	3,3	3,3	3,3	3,3
Ydelse Rejsekortlån	0,0	0,0	0,0	0,0	6,1	6,1	6,1
<b>Finansiering i alt</b>	<b>771,2</b>	<b>978,4</b>	<b>970,8</b>	<b>970,0</b>	<b>986,5</b>	<b>990,5</b>	<b>992,8</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

\* eksklusiv flextrafik

### 8.3. Betaling af tilskud

Tilskud 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, den første bankdag i måneden. Undtaget herfra er dog ordningerne i Flextrafik.

Ordningerne i Flextrafik opgør den månedlige driftsbetaling månedsvis bagud. Betalingen dækker de realiserede nettoudgifter til ordningen for kommunens eller regionens borgere. Administrationsbidraget til Flextrafik betales månedsvis forud, som de øvrige betalinger til Movia.

### 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 i forhold til det a conto betalte, afregnes i efterfølgende budgetår. Tilskuddet for 2011 opgøres således i maj/juni 2012 i forbindelse med årsregnskabet for 2011 og vil blive efterreguleret overfor kommuner og regioner i januar 2013.

I januar 2011 udbetales/opkræves efterreguleringen for årsregnskab 2009. Kommunen eller regionen kan i samarbejde med sin revision placere betalingen i det regnskabsår, det vurderes mest hensigtsmæssigt.

## 9. Balance

Balancen er opgjort ultimo budgetårene og vist i bilag 10.7.

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.

### Likvider

Likvidbeholdningen er budgetteret til 138 mio. kr. ultimo 2011.

**Tabel 27 – Udvikling i likvider 2010 – 2011**

	(mio. kr.)
<b>Primo 2010</b>	<b>171,8</b>
Efterregulering vedr. 2008	81,3
Rejsekort lån 2010	56,0
Rejsekort investering 2010	-47,8
Rejsekort ansvarlig lånekapital	-37,9
<b>Ultimo 2010</b>	<b>223,4</b>
Efterregulering vedr. 2009	-85,9
Rejsekort lån 2011	156,1
Rejsekort investering 2011	-117,7
Rejsekort ansvarlig lånekapital	-38,3
<b>Ultimo 2011</b>	<b>137,5</b>

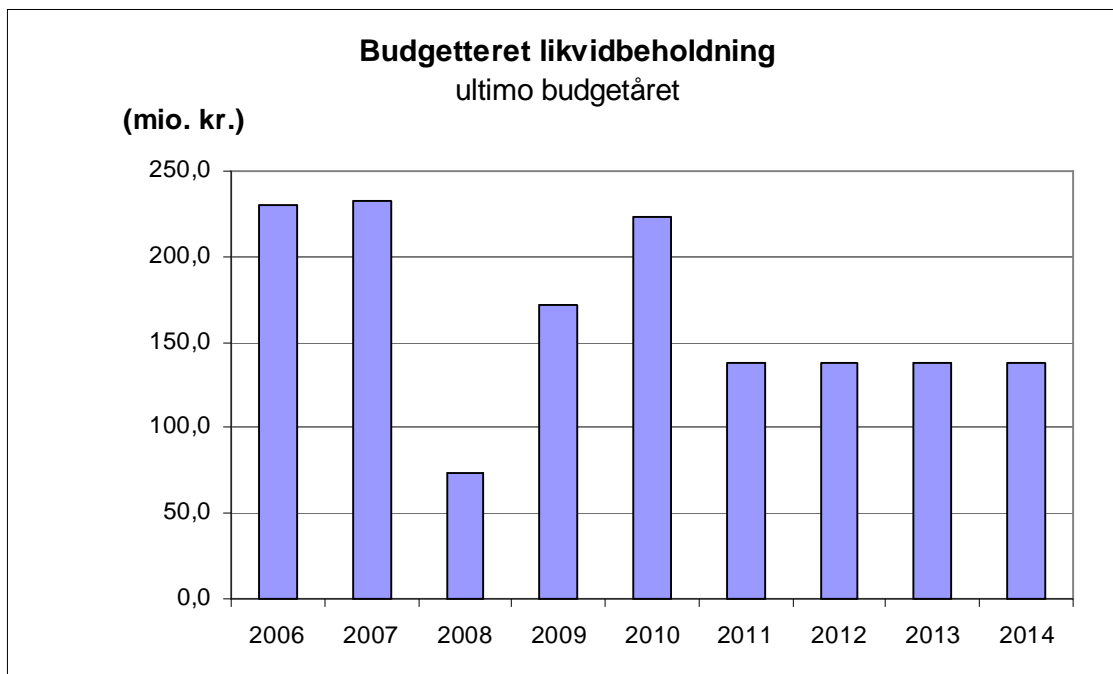
Primo 2010 har kommuner og regioner indbetalt efterreguleringen vedrørende regnskab 2008. Dette har øget Movias likvidbeholdning med 81 mio. kr.

Der er i 2009 optaget lån til rejsekortprojektet som dækker investeringer et stykke ind i 2010. Dette er baggrunden for, at Movia i 2010 budgetterer med lånoptagelse på 30 mio. kr. mindre end de budgetterede investeringer i rejsekortprojektet. Likvidbeholdningen reduceres tilsvarende.

I 2011 forventes balance mellem rejsekort investeringer og lånoptagelse. Investeringer og lån til rejsekortet påvirker således ikke likvidbeholdningen.

Movias tilbagebetaling af efterregulering for regnskab 2009 til kommuner og regioner primo 2011 forventes at reducere likvidbeholdningen ultimo 2011 til 138 mio. kr.

**Figur 3 – Udvikling i Likvide aktiver**



Movia har en anbefalet minimums likviditet ultimo budgetåret på 150 mio. kr. for at sikre de løbende driftsbetalinger. I perioder med højt træk på likviditeten sikres dette råderum via en kassekredit. Movia har mulighed for at etablere en kassekredit svarende til 50 kr. pr. indbygger i området. Movia har pt. en kassekredit på 90 mio. kr., som kan udvides til 120 mio. kr. efter behov.

#### *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 2011.

Lån omfatter driftslån 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. Movia har modtaget en efterregulering af indtægterne på 30 mio. kr. som i 2010 anvendes til at nedbringe driftslånet fra 120 mio. kr. til 90 mio. kr. De årlige afdrag på driftslånet forventes herefter at udgøre 9 mio. kr.

Rejsekortlånet udgjorde på budgetteringstidspunktet 350 mio. kr. Rejsekortlånet udvides med investeringer frem til 2012 samt påløbne renter. Fra 2012 budgetteres med afdrag af lånet over 15 år. Med de nuværende budgetforudsætninger for anlægsinvesteringer og renteniveau bliver den årlige ydelse på lånet 26 mio. kr.

Der budgetteres ikke med ændringer i anden langfristet 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 2010.



## 10. Bilag

### 10.1. Budgetoversigt

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
<b>Bus</b>							
Indtægter	-1.405,6	-1.453,5	-1.474,0	-1.465,0	-1.466,1	-1.438,3	-1.415,2
Operatørudgifter	2.562,5	2.658,6	2.996,9	3.006,4	3.003,9	3.003,9	3.003,9
Rutespec. udg.	87,7	102,5	144,4	133,8	180,9	188,3	189,9
<b>Total bus</b>	<b>1.244,6</b>	<b>1.307,6</b>	<b>1.667,3</b>	<b>1.645,2</b>	<b>1.718,7</b>	<b>1.753,9</b>	<b>1.778,6</b>
<b>Flextrafik</b>							
Brugerbetaling	-26,9	-23,5	-25,6	-21,3	-21,3	-21,3	-21,3
Operatørudgifter	215,5	449,8	536,3	467,0	467,0	467,0	467,0
Adm. og pers.	29,7	34,1	37,1	36,5	36,2	35,8	35,5
<b>Total Flextrafik</b>	<b>218,3</b>	<b>460,4</b>	<b>547,7</b>	<b>482,3</b>	<b>481,9</b>	<b>481,5</b>	<b>481,2</b>
<b>Lokalbaner</b>							
Indtægter	-133,3	-146,9	-158,0	-163,3	-164,8	-164,8	-164,8
Operatørudgifter	427,5	532,0	465,1	485,2	487,6	488,0	488,0
<b>Total lokalbaner</b>	<b>294,2</b>	<b>385,1</b>	<b>307,1</b>	<b>321,9</b>	<b>322,8</b>	<b>323,2</b>	<b>323,2</b>
<b>Fællesudgifter</b>							
Adm. og pers.	295,3	307,6	304,2	305,0	302,0	299,0	296,0
Pensioner	2,9	5,8	8,4	10,4	13,0	15,5	18,0
Renter	-4,6	1,3	1,2	1,6	1,2	0,9	0,6
Afdrag driftslån	0,0	0,0	12,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekortlån	0,0	0,0	0,0	0,0	26,5	26,5	26,5
<b>Total fællesudgifter</b>	<b>293,6</b>	<b>314,7</b>	<b>325,8</b>	<b>326,0</b>	<b>351,6</b>	<b>350,8</b>	<b>350,1</b>
<b>Driftens tilskudsbehov</b>	<b>2.050,7</b>	<b>2.467,7</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.775,4</b>	<b>2.875,1</b>	<b>2.909,4</b>	<b>2.933,1</b>

## 10.2. Kommunal finansiering pr. kommune

(1.000 kr.)	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex-tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
<b>København</b>									
A conto BF2011	393.877	2.933	0	8	23	32	1.451	0	398.324
Forbrug BF2011	0	22.835	0	37	1.318	1.870	0	0	26.060
BF2011 i alt	393.877	25.769	0	45	1.340	1.902	1.451	0	424.384
BO2012 i alt	419.571	25.712	0	45	1.340	1.902	1.451	6.955	456.976
BO2013 i alt	433.085	25.655	0	45	1.340	1.902	1.451	6.955	470.433
BO2014 i alt	442.928	25.600	0	45	1.340	1.902	1.451	6.955	480.220
<b>Frederiksberg</b>									
A conto BF2011	66.260	678	0	0	13	20	271	0	67.242
Forbrug BF2011	0	5.281	0	0	735	1.190	0	0	7.206
BF2011 i alt	66.260	5.959	0	0	748	1.210	271	0	74.448
BO2012 i alt	70.024	5.946	0	0	748	1.210	271	1.181	79.380
BO2013 i alt	72.038	5.933	0	0	748	1.210	271	1.181	81.381
BO2014 i alt	73.513	5.920	0	0	748	1.210	271	1.181	82.843
<b>Albertslund</b>									
A conto BF2011	11.318	136	0	13	30	65	58	0	11.620
Forbrug BF2011	0	1.057	0	58	1.749	3.822	0	0	6.686
BF2011 i alt	11.318	1.193	0	70	1.779	3.887	58	0	18.305
BO2012 i alt	11.957	1.190	0	70	1.779	3.887	58	204	19.146
BO2013 i alt	12.267	1.188	0	70	1.779	3.887	58	204	19.454
BO2014 i alt	12.483	1.185	0	70	1.779	3.887	58	204	19.666
<b>Ballerup</b>									
A conto BF2011	21.926	353	0	102	57	71	93	0	22.602
Forbrug BF2011	0	2.751	0	457	3.330	4.141	0	0	10.680
BF2011 i alt	21.926	3.105	0	559	3.387	4.212	93	0	33.282
BO2012 i alt	23.166	3.098	0	558	3.387	4.212	93	298	34.812
BO2013 i alt	23.632	3.091	0	556	3.387	4.212	93	298	35.270
BO2014 i alt	23.974	3.085	0	555	3.387	4.212	93	298	35.604
<b>Brøndby</b>									
A conto BF2011	14.663	321	0	66	51	40	64	0	15.206
Forbrug BF2011	0	2.499	0	296	2.963	2.349	0	0	8.107
BF2011 i alt	14.663	2.820	0	363	3.013	2.389	64	0	23.313
BO2012 i alt	15.179	2.814	0	362	3.013	2.389	64	176	23.998
BO2013 i alt	15.414	2.808	0	361	3.013	2.389	64	176	24.226
BO2014 i alt	15.575	2.801	0	360	3.013	2.389	64	176	24.380
<b>Dragør</b>									
A conto BF2011	9.982	56	35	61	5	14	59	0	10.212
Forbrug BF2011	0	436	50	272	265	817	0	0	1.840
BF2011 i alt	9.982	492	86	332	270	831	59	0	12.052
BO2012 i alt	10.709	491	85	332	270	831	59	223	12.999
BO2013 i alt	11.076	490	85	331	270	831	59	223	13.364
BO2014 i alt	11.345	489	84	330	270	831	59	223	13.630

## Bilag 10.2 fortsat:

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
<b>Gentofte</b>									
A conto BF2011	38.468	532	0	44	82	37	169	0	39.332
Forbrug BF2011	0	4.143	0	197	4.803	2.171	0	0	11.314
BF2011 i alt	38.468	4.675	0	242	4.885	2.208	169	0	50.646
BO2012 i alt	40.334	4.665	0	241	4.885	2.208	169	553	53.054
BO2013 i alt	41.276	4.655	0	240	4.885	2.208	169	553	53.985
BO2014 i alt	41.967	4.645	0	240	4.885	2.208	169	553	54.666
<b>Gladsaxe</b>									
A conto BF2011	36.470	511	0	50	47	87	145	0	37.310
Forbrug BF2011	0	3.977	0	222	2.730	5.118	0	0	12.047
BF2011 i alt	36.470	4.488	0	272	2.777	5.205	145	0	49.356
BO2012 i alt	37.872	4.478	0	271	2.777	5.205	145	526	51.274
BO2013 i alt	38.704	4.468	0	271	2.777	5.205	145	526	52.095
BO2014 i alt	39.312	4.458	0	270	2.777	5.205	145	526	52.693
<b>Glostrup</b>									
A conto BF2011	8.777	154	0	20	22	35	49	0	9.058
Forbrug BF2011	0	1.201	0	91	1.295	2.071	0	0	4.658
BF2011 i alt	8.777	1.355	0	111	1.317	2.107	49	0	13.716
BO2012 i alt	9.193	1.352	0	111	1.317	2.107	49	143	14.271
BO2013 i alt	9.398	1.349	0	110	1.317	2.107	49	143	14.473
BO2014 i alt	9.545	1.346	0	110	1.317	2.107	49	143	14.617
<b>Herlev</b>									
A conto BF2011	15.675	210	0	18	47	35	69	0	16.054
Forbrug BF2011	0	1.635	0	82	2.742	2.054	0	0	6.513
BF2011 i alt	15.675	1.845	0	101	2.789	2.089	69	0	22.566
BO2012 i alt	16.274	1.841	0	100	2.789	2.089	69	221	23.382
BO2013 i alt	16.605	1.837	0	100	2.789	2.089	69	221	23.709
BO2014 i alt	16.837	1.833	0	100	2.789	2.089	69	221	23.936
<b>Hvidovre</b>									
A conto BF2011	32.725	334	0	44	39	73	135	0	33.349
Forbrug BF2011	0	2.597	0	197	2.283	4.261	0	0	9.339
BF2011 i alt	32.725	2.931	0	242	2.322	4.334	135	0	42.688
BO2012 i alt	34.364	2.925	0	241	2.322	4.334	135	493	44.814
BO2013 i alt	35.194	2.918	0	240	2.322	4.334	135	493	45.636
BO2014 i alt	35.804	2.912	0	240	2.322	4.334	135	493	46.239
<b>Høje-Taastrup</b>									
A conto BF2011	26.512	259	0	54	52	57	107	0	27.042
Forbrug BF2011	0	2.014	0	242	3.047	3.361	0	0	8.664
BF2011 i alt	26.512	2.272	0	296	3.099	3.418	107	0	35.705
BO2012 i alt	27.690	2.267	0	295	3.099	3.418	107	357	37.234
BO2013 i alt	28.271	2.262	0	294	3.099	3.418	107	357	37.809
BO2014 i alt	28.694	2.257	0	294	3.099	3.418	107	357	38.226
<b>Ishøj</b>									
A conto BF2011	6.330	63	0	29	17	45	28	0	6.513
Forbrug BF2011	0	490	0	132	1.002	2.647	0	0	4.271
BF2011 i alt	6.330	553	0	161	1.019	2.692	28	0	10.783
BO2012 i alt	6.515	552	0	161	1.019	2.692	28	68	11.035
BO2013 i alt	6.603	551	0	160	1.019	2.692	28	68	11.121
BO2014 i alt	6.667	549	0	160	1.019	2.692	28	68	11.184

## Bilag 10.2 fortsat:

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
<b>Egedal</b>									
A conto BF2011	22.116	119	0	0	71	98	90	0	22.494
Forbrug BF2011	0	924	0	0	4.184	5.747	0	0	10.855
BF2011 i alt	22.116	1.043	0	0	4.256	5.845	90	0	33.349
BO2012 i alt	22.374	1.040	0	0	4.256	5.845	90	219	33.824
BO2013 i alt	22.663	1.038	0	0	4.256	5.845	90	219	34.112
BO2014 i alt	22.869	1.036	0	0	4.256	5.845	90	219	34.315
<b>Lyngby-Taarbæk</b>									
A conto BF2011	29.988	400	0	52	43	42	123	0	30.648
Forbrug BF2011	0	3.112	0	235	2.508	2.457	0	0	8.311
BF2011 i alt	29.988	3.511	0	287	2.551	2.498	123	0	38.959
BO2012 i alt	31.509	3.504	0	286	2.551	2.498	123	423	40.894
BO2013 i alt	32.263	3.496	0	286	2.551	2.498	123	423	41.640
BO2014 i alt	32.813	3.488	0	285	2.551	2.498	123	423	42.182
<b>Rødovre</b>									
A conto BF2011	32.237	267	0	55	30	53	137	0	32.779
Forbrug BF2011	0	2.076	0	247	1.750	3.118	0	0	7.191
BF2011 i alt	32.237	2.343	0	303	1.779	3.172	137	0	39.970
BO2012 i alt	34.220	2.337	0	302	1.779	3.172	137	528	42.476
BO2013 i alt	35.152	2.332	0	301	1.779	3.172	137	528	43.401
BO2014 i alt	35.841	2.327	0	300	1.779	3.172	137	528	44.085
<b>Rudersdal</b>									
A conto BF2011	34.724	305	0	107	63	75	138	0	35.413
Forbrug BF2011	0	2.376	0	478	3.713	4.398	0	0	10.965
BF2011 i alt	34.724	2.681	0	584	3.777	4.473	138	0	46.377
BO2012 i alt	35.838	2.675	0	583	3.777	4.473	138	497	47.981
BO2013 i alt	36.740	2.669	0	581	3.777	4.473	138	497	48.876
BO2014 i alt	37.392	2.663	0	580	3.777	4.473	138	497	49.520
<b>Tårnby</b>									
A conto BF2011	23.428	291	0	0	47	54	99	0	23.920
Forbrug BF2011	0	2.268	0	0	2.779	3.161	0	0	8.207
BF2011 i alt	23.428	2.559	0	0	2.827	3.215	99	0	32.127
BO2012 i alt	24.236	2.553	0	0	2.827	3.215	99	454	33.383
BO2013 i alt	25.074	2.548	0	0	2.827	3.215	99	454	34.216
BO2014 i alt	25.692	2.542	0	0	2.827	3.215	99	454	34.828
<b>Vallensbæk</b>									
A conto BF2011	5.251	41	0	4	5	14	20	0	5.334
Forbrug BF2011	0	321	0	16	306	798	0	0	1.441
BF2011 i alt	5.251	363	0	20	311	811	20	0	6.775
BO2012 i alt	5.402	362	0	20	311	811	20	49	6.975
BO2013 i alt	5.476	361	0	20	311	811	20	49	7.048
BO2014 i alt	5.531	360	0	20	311	811	20	49	7.102
<b>Furesø</b>									
A conto BF2011	19.661	315	0	26	46	86	84	0	20.219
Forbrug BF2011	0	2.455	0	115	2.717	5.063	0	0	10.351
BF2011 i alt	19.661	2.771	0	141	2.764	5.150	84	0	30.571
BO2012 i alt	20.246	2.764	0	141	2.764	5.150	84	188	31.337
BO2013 i alt	20.556	2.758	0	140	2.764	5.150	84	188	31.640
BO2014 i alt	20.797	2.752	0	140	2.764	5.150	84	188	31.875

## Bilag 10.2 fortsat:

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
<b>Allerød</b>									
A conto BF2011	13.924	59	35	42	40	43	65	0	14.208
Forbrug BF2011	0	462	50	187	2.363	2.524	0	0	5.585
BF2011 i alt	13.924	521	86	229	2.403	2.567	65	0	19.794
BO2012 i alt	14.381	520	85	228	2.403	2.567	65	160	20.408
BO2013 i alt	14.586	519	85	228	2.403	2.567	65	160	20.611
BO2014 i alt	14.729	517	84	227	2.403	2.567	65	160	20.752
<b>Fredensborg</b>									
A conto BF2011	29.244	194	0	0	73	107	106	0	29.724
Forbrug BF2011	0	1.512	0	0	4.258	6.287	0	0	12.057
BF2011 i alt	29.244	1.706	0	0	4.330	6.395	106	0	41.782
BO2012 i alt	30.198	1.703	0	0	4.330	6.395	106	303	43.035
BO2013 i alt	30.663	1.699	0	0	4.330	6.395	106	303	43.496
BO2014 i alt	31.001	1.695	0	0	4.330	6.395	106	303	43.829
<b>Frederikssund</b>									
A conto BF2011	24.650	175	0	27	80	144	107	0	25.184
Forbrug BF2011	0	1.365	0	123	4.710	8.437	0	0	14.634
BF2011 i alt	24.650	1.540	0	150	4.790	8.581	107	0	39.819
BO2012 i alt	25.180	1.536	0	150	4.790	8.581	107	299	40.644
BO2013 i alt	25.520	1.533	0	150	4.790	8.581	107	299	40.980
BO2014 i alt	25.758	1.530	0	149	4.790	8.581	107	299	41.215
<b>Halsnæs</b>									
A conto BF2011	7.446	109	0	0	34	101	30	0	7.720
Forbrug BF2011	0	846	0	0	1.966	5.925	0	0	8.738
BF2011 i alt	7.446	955	0	0	2.000	6.026	30	0	16.457
BO2012 i alt	7.644	953	0	0	2.000	6.026	30	74	16.727
BO2013 i alt	7.738	951	0	0	2.000	6.026	30	74	16.818
BO2014 i alt	7.804	949	0	0	2.000	6.026	30	74	16.883
<b>Gribskov</b>									
A conto BF2011	21.230	172	35	0	97	84	100	0	21.718
Forbrug BF2011	0	1.342	50	0	5.691	4.933	0	0	12.017
BF2011 i alt	21.230	1.514	86	0	5.788	5.017	100	0	33.735
BO2012 i alt	21.730	1.511	85	0	5.788	5.017	100	254	34.485
BO2013 i alt	21.918	1.508	85	0	5.788	5.017	100	254	34.669
BO2014 i alt	22.025	1.504	84	0	5.788	5.017	100	254	34.773
<b>Helsingør</b>									
A conto BF2011	49.445	244	0	0	91	103	173	0	50.056
Forbrug BF2011	0	1.903	0	0	5.337	6.018	0	0	13.257
BF2011 i alt	49.445	2.147	0	0	5.428	6.120	173	0	63.313
BO2012 i alt	51.295	2.142	0	0	5.428	6.120	173	530	65.689
BO2013 i alt	52.101	2.138	0	0	5.428	6.120	173	530	66.490
BO2014 i alt	52.662	2.133	0	0	5.428	6.120	173	530	67.047
<b>Hillerød</b>									
A conto BF2011	26.769	221	0	12	125	141	120	0	27.388
Forbrug BF2011	0	1.719	0	53	7.331	8.244	0	0	17.347
BF2011 i alt	26.769	1.940	0	65	7.456	8.384	120	0	44.735
BO2012 i alt	29.102	1.936	0	65	7.456	8.384	120	395	47.458
BO2013 i alt	29.798	1.932	0	65	7.456	8.384	120	395	48.150
BO2014 i alt	30.280	1.928	0	65	7.456	8.384	120	395	48.628

## Bilag 10.2 fortsat:

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
<b>Hørsholm</b>									
A conto BF2011	16.197	130	0	38	18	44	61	0	16.489
Forbrug BF2011	0	1.013	0	169	1.066	2.597	0	0	4.844
BF2011 i alt	16.197	1.143	0	207	1.084	2.641	61	0	21.333
BO2012 i alt	17.141	1.140	0	206	1.084	2.641	61	246	22.519
BO2013 i alt	17.621	1.138	0	205	1.084	2.641	61	246	22.997
BO2014 i alt	17.976	1.135	0	205	1.084	2.641	61	246	23.348
<b>Lejre</b>									
A conto BF2011	29.699	102	35	436	0	3	90	0	30.365
Forbrug BF2011	0	795	50	1.951	0	148	0	0	2.945
BF2011 i alt	29.699	898	86	2.387	0	151	90	0	33.310
BO2012 i alt	30.615	896	85	2.381	0	151	90	281	34.498
BO2013 i alt	30.959	894	85	2.375	0	151	90	281	34.835
BO2014 i alt	31.171	892	84	2.368	0	151	90	281	35.038
<b>Greve</b>									
A conto BF2011	14.224	143	35	23	6	6	56	0	14.492
Forbrug BF2011	0	1.113	50	103	324	348	0	0	1.938
BF2011 i alt	14.224	1.256	86	126	329	354	56	0	16.430
BO2012 i alt	14.628	1.253	85	125	329	354	56	148	16.979
BO2013 i alt	14.823	1.250	85	125	329	354	56	148	17.170
BO2014 i alt	14.964	1.247	84	125	329	354	56	148	17.308
<b>Roskilde</b>									
A conto BF2011	41.166	405	35	0	0	4	175	0	41.786
Forbrug BF2011	0	3.154	50	0	19	236	0	0	3.459
BF2011 i alt	41.166	3.559	86	0	20	240	175	0	45.245
BO2012 i alt	42.763	3.551	85	0	20	240	175	527	47.361
BO2013 i alt	43.557	3.543	85	0	20	240	175	527	48.146
BO2014 i alt	44.133	3.535	84	0	20	240	175	527	48.714
<b>Køge</b>									
A conto BF2011	35.701	210	0	0	0	1	126	0	36.038
Forbrug BF2011	0	1.637	0	0	22	56	0	0	1.715
BF2011 i alt	35.701	1.847	0	0	22	57	126	0	37.753
BO2012 i alt	36.923	1.843	0	0	22	57	126	330	39.300
BO2013 i alt	37.269	1.839	0	0	22	57	126	330	39.643
BO2014 i alt	37.433	1.835	0	0	22	57	126	330	39.803
<b>Solrød</b>									
A conto BF2011	6.421	56	35	0	0	0	40	0	6.552
Forbrug BF2011	0	438	50	0	0	26	0	0	514
BF2011 i alt	6.421	494	86	0	0	26	40	0	7.067
BO2012 i alt	6.632	493	85	0	0	26	40	97	7.373
BO2013 i alt	6.731	492	85	0	0	26	40	97	7.471
BO2014 i alt	6.801	491	84	0	0	26	40	97	7.539
<b>Stevns</b>									
A conto BF2011	5.155	82	7	483	0	0	37	0	5.764
Forbrug BF2011	0	641	11	2.161	0	0	0	0	2.813
BF2011 i alt	5.155	723	18	2.645	0	0	37	0	8.577
BO2012 i alt	5.675	721	18	2.638	0	0	37	103	9.191
BO2013 i alt	5.734	720	18	2.631	0	0	37	103	9.242
BO2014 i alt	5.772	718	18	2.624	0	0	37	103	9.271

## Bilag 10.2 fortsat:

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
<b>Kalundborg</b>									
A conto BF2011	35.593	234	238	689	0	8	115	0	36.878
Forbrug BF2011	0	1.820	342	3.080	0	485	0	0	5.728
BF2011 i alt	35.593	2.054	580	3.769	0	493	115	0	42.605
BO2012 i alt	36.143	2.049	577	3.759	0	493	115	258	43.394
BO2013 i alt	36.228	2.045	574	3.749	0	493	115	258	43.462
BO2014 i alt	36.246	2.041	570	3.739	0	493	115	258	43.462
<b>Sorø</b>									
A conto BF2011	14.175	153	97	464	0	0	54	0	14.944
Forbrug BF2011	0	1.195	139	2.077	0	0	0	0	3.411
BF2011 i alt	14.175	1.348	236	2.542	0	0	54	0	18.355
BO2012 i alt	14.351	1.345	234	2.535	0	0	54	131	18.651
BO2013 i alt	14.385	1.343	233	2.528	0	0	54	131	18.674
BO2014 i alt	14.397	1.340	232	2.522	0	0	54	131	18.675
<b>Odsherred</b>									
A conto BF2011	16.930	129	124	516	0	0	64	0	17.764
Forbrug BF2011	0	1.008	178	2.309	0	0	0	0	3.495
BF2011 i alt	16.930	1.137	303	2.825	0	0	64	0	21.259
BO2012 i alt	16.990	1.135	301	2.818	0	0	64	130	21.437
BO2013 i alt	17.030	1.132	299	2.811	0	0	64	130	21.466
BO2014 i alt	17.039	1.130	297	2.803	0	0	64	130	21.463
<b>Næstved</b>									
A conto BF2011	37.169	304	0	0	0	0	108	0	37.581
Forbrug BF2011	0	2.365	0	0	0	0	0	0	2.365
BF2011 i alt	37.169	2.669	0	0	0	0	108	0	39.946
BO2012 i alt	37.946	2.663	0	0	0	0	108	451	41.168
BO2013 i alt	38.061	2.657	0	0	0	0	108	451	41.277
BO2014 i alt	38.086	2.651	0	0	0	0	108	451	41.296
<b>Slagelse</b>									
A conto BF2011	37.073	263	233	395	0	0	138	0	38.102
Forbrug BF2011	0	2.044	335	1.767	0	0	0	0	4.146
BF2011 i alt	37.073	2.306	568	2.161	0	0	138	0	42.247
BO2012 i alt	37.917	2.301	565	2.156	0	0	138	492	43.569
BO2013 i alt	38.052	2.296	562	2.150	0	0	138	492	43.690
BO2014 i alt	38.084	2.291	558	2.145	0	0	138	492	43.708
<b>Faxe</b>									
A conto BF2011	10.736	141	120	657	0	0	28	0	11.680
Forbrug BF2011	0	1.094	172	2.939	0	0	0	0	4.204
BF2011 i alt	10.736	1.234	291	3.596	0	0	28	0	15.885
BO2012 i alt	10.832	1.232	290	3.586	0	0	28	80	16.047
BO2013 i alt	10.847	1.229	288	3.577	0	0	28	80	16.049
BO2014 i alt	10.850	1.226	286	3.568	0	0	28	80	16.038
<b>Holbæk</b>									
A conto BF2011	28.011	205	224	1.301	0	5	107	0	29.853
Forbrug BF2011	0	1.598	322	5.817	0	320	0	0	8.057
BF2011 i alt	28.011	1.803	546	7.117	0	325	107	0	37.910
BO2012 i alt	28.577	1.799	543	7.099	0	325	107	302	38.752
BO2013 i alt	28.664	1.795	540	7.080	0	325	107	302	38.814
BO2014 i alt	28.683	1.791	537	7.062	0	325	107	302	38.807

## Bilag 10.2 fortsat:

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
<b>Ringsted</b>									
A conto BF2011	20.077	96	47	291	0	0	70	0	20.580
Forbrug BF2011	0	747	67	1.301	0	0	0	0	2.116
<b>BF2011 i alt</b>	<b>20.077</b>	<b>843</b>	<b>114</b>	<b>1.592</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>22.696</b>
BO2012 i alt	20.323	841	113	1.588	0	0	70	154	23.090
BO2013 i alt	20.366	840	113	1.584	0	0	70	154	23.126
BO2014 i alt	20.378	838	112	1.580	0	0	70	154	23.131
<b>Lolland</b>									
A conto BF2011	39.876	213	0	0	0	0	146	0	40.235
Forbrug BF2011	0	1.658	0	0	0	0	0	0	1.658
<b>BF2011 i alt</b>	<b>39.876</b>	<b>1.871</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>146</b>	<b>0</b>	<b>41.893</b>
BO2012 i alt	40.125	1.867	0	0	0	0	146	325	42.462
BO2013 i alt	40.208	1.863	0	0	0	0	146	325	42.542
BO2014 i alt	40.226	1.859	0	0	0	0	146	325	42.556
<b>Vordingborg</b>									
A conto BF2011	17.578	199	259	494	0	0	109	0	18.639
Forbrug BF2011	0	1.552	372	2.209	0	0	0	0	4.133
<b>BF2011 i alt</b>	<b>17.578</b>	<b>1.751</b>	<b>630</b>	<b>2.703</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>22.772</b>
BO2012 i alt	17.929	1.748	627	2.696	0	0	109	292	23.400
BO2013 i alt	17.983	1.744	623	2.689	0	0	109	292	23.440
BO2014 i alt	17.995	1.740	619	2.682	0	0	109	292	23.437
<b>Guldborgsund</b>									
A conto BF2011	28.779	240	0	0	1	0	134	0	29.154
Forbrug BF2011	0	1.872	0	0	46	0	0	0	1.918
<b>BF2011 i alt</b>	<b>28.779</b>	<b>2.113</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>134</b>	<b>0</b>	<b>31.072</b>
BO2012 i alt	29.067	2.108	0	0	46	0	134	328	31.684
BO2013 i alt	29.134	2.103	0	0	46	0	134	328	31.745
BO2014 i alt	29.148	2.099	0	0	46	0	134	328	31.755
<b>Kommuner samlet</b>									
A conto BF2011	1.457.657	12.760	1.594	6.623	1.355	1.831	5.745	0	1.487.565
Forbrug BF2011	0	99.339	2.292	29.620	79.351	107.197	0	0	317.800
<b>BF2011 i alt</b>	<b>1.457.657</b>	<b>112.099</b>	<b>3.886</b>	<b>36.243</b>	<b>80.707</b>	<b>109.028</b>	<b>5.745</b>	<b>0</b>	<b>1.805.365</b>
<b>BO2012 i alt</b>	<b>1.520.780</b>	<b>111.852</b>	<b>3.863</b>	<b>36.148</b>	<b>80.707</b>	<b>109.028</b>	<b>5.745</b>	<b>20.444</b>	<b>1.888.568</b>
<b>BO2013 i alt</b>	<b>1.551.464</b>	<b>111.607</b>	<b>3.841</b>	<b>36.054</b>	<b>80.707</b>	<b>109.028</b>	<b>5.745</b>	<b>20.444</b>	<b>1.918.889</b>
<b>BO2014 i alt</b>	<b>1.573.218</b>	<b>111.364</b>	<b>3.818</b>	<b>35.961</b>	<b>80.707</b>	<b>109.028</b>	<b>5.745</b>	<b>20.444</b>	<b>1.940.286</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.



### 10.3. Finansiering for Region Hovedstaden

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Regionale busruter	48,9	52,9	73,9	79,8	87,3	90,8	93,2
Lokalbaner	127,3	129,6	144,6	145,9	145,8	146,0	146,1
Adm. og pers. udgifter *	230,6	243,5	237,8	238,7	236,3	234,0	231,6
Tjenestemandspens.	2,6	5,1	6,5	8,8	10,9	13,1	15,2
Renter	-3,6	1,0	1,0	1,2	0,9	0,7	0,5
Afdrag driftslån	0,0	0,0	2,7	2,0	2,0	2,0	2,0
Ydelse Rejsekortlån	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	3,5	3,5
<b>Finansiering i alt</b>	<b>405,8</b>	<b>432,2</b>	<b>466,5</b>	<b>476,5</b>	<b>486,8</b>	<b>490,0</b>	<b>492,1</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

\* Ekskl. flextrafik

### 10.4. Finansiering for Region Sjælland

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Regionale busruter	79,5	86,7	106,8	107,7	110,7	111,6	112,2
Lokalbaner	166,9	255,4	162,5	176,0	177,0	177,2	177,2
Siddende patientbef.	56,3	139,1	164,9	140,3	140,3	140,3	140,3
Adm. og pers. Udgifter *	63,4	64,0	66,4	66,3	65,7	65,0	64,4
Tjenestemandspens.	0,3	0,7	1,8	1,6	2,0	2,4	2,8
Renter	-1,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,1
Afdrag driftslån	0,0	0,0	1,6	1,2	1,2	1,2	1,2
Ydelse Rejsekortlån	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	2,6	2,6
<b>Finansiering i alt</b>	<b>365,4</b>	<b>546,2</b>	<b>504,3</b>	<b>493,5</b>	<b>499,7</b>	<b>500,5</b>	<b>500,7</b>

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

**Note:** R2008 - BF2011 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2011-priser.

\* Ekskl. flextrafik

### 10.5. Betaling af tilskud i budget 2011 for Region Hovedstaden

<i>(mio.kr.)</i>	<b>A conto</b>	<b>Efter forbrug</b>	<b>Finansiering i alt</b>
Regionale busruter	79,8	0,0	79,8
Lokalbaner	145,9	0,0	145,9
Adm. og pers.	238,7	0,0	238,7
Tjenestemandspens.	8,8	0,0	8,8
Renter	1,2	0,0	1,2
Afdrag driftslån	2,0	0,0	2,0
<b>Finansiering Region H i alt</b>	<b>476,5</b>	<b>0,0</b>	<b>476,5</b>

### 10.6. Betaling af tilskud i budget 2011 for Region Sjælland

<i>(mio.kr.)</i>	<b>A conto</b>	<b>Efter forbrug</b>	<b>Finansiering i alt</b>
Regionale busruter	107,7	0,0	107,7
Siddende patientbef.	7,9	132,4	140,3
Lokalbaner	176,0	0,0	176,0
Adm. og pers.	66,3	0,0	66,3
Tjenestemandspens.	1,6	0,0	1,6
Renteudgifter	0,3	0,0	0,3
Afdrag driftslån	1,2	0,0	1,2
<b>Finansiering Region S i alt</b>	<b>361,1</b>	<b>132,4</b>	<b>493,5</b>

## 10.7. Balance

### Aktiver

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	B02012	BO2013	BO2014
Grunde og Bygninger	69	67	67	67	67	67	67
Tekniske anlæg og biler	69	52	52	52	52	52	52
Anlæg under udførelse	61	151	198	316	350	329	309
Immaterielle anlæg	12	16	16	16	16	16	16
<b>Anlægsaktiver</b>	<b>211</b>	<b>286</b>	<b>334</b>	<b>452</b>	<b>486</b>	<b>465</b>	<b>445</b>
Aktier og kapitalandele	413	602	602	602	602	602	602
Ansvarlig lånekapital	112	144	182	220	220	220	220
Deposita vedr. lejemål	2	2	2	2	2	2	2
<b>Langf. tilgodehavender</b>	<b>526</b>	<b>748</b>	<b>785</b>	<b>823</b>	<b>823</b>	<b>823</b>	<b>823</b>
<b>Kortf. tilgodehavender</b>	<b>266</b>	<b>271</b>	<b>271</b>	<b>271</b>	<b>271</b>	<b>271</b>	<b>271</b>
<b>Likvide aktiver</b>	<b>73</b>	<b>172</b>	<b>223</b>	<b>137</b>	<b>137</b>	<b>137</b>	<b>137</b>
<b>Aktiver i alt</b>	<b>1.076</b>	<b>1.477</b>	<b>1.615</b>	<b>1.684</b>	<b>1.718</b>	<b>1.698</b>	<b>1.677</b>

### Passiver

(mio. kr.)	R 2008	R 2009	B 2010	BF 2011	B0 2012	BO 2013	BO 2014
Balancekonto	-256	-120	-76	-62	-21	-1	19
Skattefinansierede aktiver	211	286	286	286	286	286	286
<b>Egenkapital</b>	<b>-45</b>	<b>166</b>	<b>210</b>	<b>224</b>	<b>265</b>	<b>286</b>	<b>305</b>
<b>Pensionsforpligtelser</b>	<b>433</b>	<b>425</b>	<b>425</b>	<b>425</b>	<b>425</b>	<b>425</b>	<b>425</b>
<b>Deposita</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Skyldige feriepenge</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>
Kommunekredit	250	470	487	634	633	597	562
Leasinggæld	32	27	22	16	11	5	1
<b>Langfristet gæld</b>	<b>282</b>	<b>497</b>	<b>509</b>	<b>650</b>	<b>643</b>	<b>602</b>	<b>562</b>
Indenlandske kreditorer	417	417	417	417	417	417	417
Mellemregningskonti	-33	-51	30	-56	-56	-56	-56
<b>Kortfristet gæld</b>	<b>384</b>	<b>366</b>	<b>447</b>	<b>361</b>	<b>361</b>	<b>361</b>	<b>361</b>
<b>Passiver i alt</b>	<b>1.076</b>	<b>1.477</b>	<b>1.615</b>	<b>1.684</b>	<b>1.718</b>	<b>1.698</b>	<b>1.677</b>