

# Trafikselskabet Movia

*Budget 2011*

2. behandling

10. september 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 .....	22
3.4.	Rutespecifikke udgifter .....	23
<b>4.</b>	<b>Flextrafik</b> .....	<b>28</b>
4.1.	Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik.....	29
4.2.	Handicapkørsel .....	29
4.3.	Flextur.....	30
4.4.	Kommunal kørselsordning.....	31
4.5.	Siddende patientbefordring .....	31
4.6.	Flextrafik Rute .....	32
4.7.	Administration og personale.....	33
4.8.	Udbredelse af Flextrafik .....	34
<b>5.</b>	<b>Bane</b> .....	<b>36</b>
5.1.	Særlige budgetforudsætninger for bane .....	36
5.2.	Lokalbaner i Region Hovedstaden .....	37
5.3.	Lokalbaner i Region Sjælland .....	39
<b>6.</b>	<b>Fællesudgifter</b> .....	<b>41</b>
6.1.	Administration og personale.....	41
6.2.	Pension.....	42
6.3.	Renter og lån .....	42
6.4.	Afdrag på driftslån .....	43
6.5.	Ydelser på rejsekortlån.....	44
<b>7.</b>	<b>Rejsekort</b> .....	<b>44</b>

<b>8.</b>	<b>Finansiering .....</b>	<b>47</b>
8.1.	Kommunal finansiering .....	47
8.2.	Regional finansiering .....	48
8.3.	Betaling af tilskud .....	48
8.4.	Regulering af tilskud .....	48
<b>9.</b>	<b>Balance .....</b>	<b>50</b>
<b>10.</b>	<b>Bilag .....</b>	<b>53</b>
10.1.	Budgetoversigt .....	53
10.2.	Kommunal finansiering pr. kommune .....	54
10.3.	Finansiering for Region Hovedstaden .....	61
10.4.	Finansiering for Region Sjælland .....	61
10.5.	Betaling af tilskud i budget 2011 for Region Hovedstaden .....	62
10.6.	Betaling af tilskud i budget 2011 for Region Sjælland .....	62
10.7.	Balance .....	63

## **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. 2 pct. årligt. Det svarer til en samlet trafikvækst på ca. 50 pct. 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. 5 pct. 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 dieselaftgift 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 pct. 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.

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.

---

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

### *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 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	-1.495,6	-1.467,4	-1.439,7	-1.416,6
Operatørudgifter	2.562,5	2.658,6	2.996,9	3.013,0	3.011,1	3.011,1	3.011,1
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>1.651,2</b>	<b>1.724,6</b>	<b>1.759,7</b>	<b>1.784,3</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	467,1	467,1	467,1	467,1
Adm. og pers.	29,7	34,1	37,1	35,9	35,6	35,2	34,9
<b>Total Flextrafik</b>	<b>218,3</b>	<b>460,4</b>	<b>547,7</b>	<b>481,7</b>	<b>481,4</b>	<b>481,0</b>	<b>480,6</b>
<b>Lokalbaner</b>							
Indtægter	-133,3	-146,9	-158,0	-163,3	-164,8	-164,8	-164,8
Udgifter til togdrift	427,5	532,0	465,1	475,2	477,7	478,0	478,1
<b>Total lokalbaner</b>	<b>294,2</b>	<b>385,1</b>	<b>307,1</b>	<b>311,9</b>	<b>312,9</b>	<b>313,2</b>	<b>313,3</b>
<b>Fællesudgifter</b>							
Adm. og pers.	295,3	307,6	304,2	302,0	299,0	296,0	293,0
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 drifts-lån	0,0	0,0	12,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekort-lån	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>323,0</b>	<b>348,6</b>	<b>347,8</b>	<b>347,1</b>
<b>Driftens tilskudsbehov</b>	<b>2.050,7</b>	<b>2.467,7</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.767,8</b>	<b>2.867,5</b>	<b>2.901,7</b>	<b>2.925,3</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.

### 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 4.448 mio. kr. og indtægter på 1.680 mio. kr. Differencen på 2.768 mio. kr. udgør det samlede tilskudsbehov fra kommuner og regioner.

71 pct. af bruttoudgifterne vedrører busdriften, mens Flextrafik og lokalbanerne optager hver 11 pct. De resterende 7 pct. af udgifterne er fællesudgifter. Af de samlede indtægter fra betalende kunder hidrører 89 pct. 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 495 enkeltbudgetter for buslinjerne, som igen finansieringsmæssigt er henført til de enkelte kommuner og regioner. Ændring af budgetforudsætninger for både

indtægter og udgifter slår derved direkte igennem på kommunernes og regionernes økonomi, som regel uden at der er faktorer, som 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 123 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 bogføres i den enkelte kommune eller region. Movias vedtægt 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 sammenligningstal er taget med i de øvrige tabeller i budgetbogen.

Fra 2008 til 2011 er tilskudsbehovet til busdriften steget med 407 mio. kr. svarende til 33 pct. Over halvdelen af denne stigning kan tilskrives lovændringerne som dels ophævede mulighederne for momsoptimering ved cross-border leasing, dels fjernede busoperatørernes adgang til refusion af olieafgifter. Herudover kan stigningen forklares med stigende priser ved nye udbud, reducerede passagertal og udgifter til rejsekort. I 2011 er udgiftsstigningen standset. Der er en lille stigning i operatørudgifter og et næsten tilsvarende fald i rutespecifikke udgifter. Det samlede tilskudsbehov reduceres i 2011 med 16 mio. kr. i løbende prisniveau.

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 84 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 stigning i nettofinansieringen på 263 mio. kr. fra 2008 til 2011.

Driftstilskudsbehovet til Flextrafik reduceres fra 2010 til 2011 med 66 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 6 pct. fra 2008 til 2011, hvilket ikke er væsentligt 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 5 mio. kr. fra 2010 til 2011. Dette dækker over dels flere indtægter og dels prisregulering af operatørkontrakterne samt udgifter til regelmæssige hovedeftersyn af tog.

Udgifterne til drift af lokalbanerne er steget med 11 pct. fra 2008 til 2011. Dog er der i regnskabsårene udgiftsført anlægsudgifter for hhv. 50,9 og 121,6 mio. kr., mens der for budgetterne 2010 og 2011 ikke er budgetteret med anlægsudgifter. Renses tallene for anlægsudgifter, er den procentvise stigning 26 pct. Den væsentligste årsag til udgiftsstigningen 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 de ændrede momsregler ved cross-border leasing.

Fællesudgifter falder netto med 2,8 mio. kr. fra 2010 til 2011. Dette skyldes en stigning på 2 mio. kr. på pensioner, en reduktion på personale og administration på 2,2 mio. kr., en reduktion af afdrag på driftslån på 3 mio. kr. og en stigning i renteudgifter på 0,4 mio. kr. Der er indarbejdet en besparelse på 1,5 pct. på administration og personale og udgifterne er pris- og lønfremskrevet med 0,8 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:** Dieselolie 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<sup>3</sup> 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 er dog stadig på et lavt niveau historisk set.

Administration- og personaleudgifter er fremskrevet fra budget 2010 til budget 2011 med en pris- og lønsats på 0,8 pct.<sup>4</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> Den gennemsnitlige obligationsrente bruges til at indeksregulere bus og flex, mens det indenfor lokalbane er 3 mdr. cibor renten.

<sup>4</sup> KL's pris- og lønskøn pr. 21. juni 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 60 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	-1.495,6	-1.467,4	-1.439,7	-1.416,6
Operatørudgifter	2.562,5	2.658,6	2.996,9	3.013,0	3.011,1	3.011,1	3.011,1
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>1.651,2</b>	<b>1.724,6</b>	<b>1.759,7</b>	<b>1.784,3</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.

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>5</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 495 buslinjer, 1.274 busser, som kører 4,5 mio. timer.

---

<sup>5</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	90	112	122	324	345
Lokal flere kommuner	18	10	113	141	163
Regional	14	8	8	30	38
<b>Total buslinjer</b>	<b>122</b>	<b>130</b>	<b>243</b>	<b>495</b>	<b>546</b>
<b>Antal busser</b>					
Lokal en kommune	100	125	215	441	434
Lokal flere kommuner	33	19	609	661	691
Regional	49	14	110	173	192
<b>Total busser</b>	<b>181</b>	<b>158</b>	<b>934</b>	<b>1.274</b>	<b>1.317</b>
<b>Timer (1.000 timer)</b>					
Lokal en kommune	260,1	312,9	729,8	1.302,8	1.262,0
Lokal flere kommuner	80,1	45,0	2.524,0	2.649,1	2.732,3
Regional	149,4	44,9	327,6	521,9	534,7
<b>Total Timer</b>	<b>489,5</b>	<b>402,8</b>	<b>3.581,5</b>	<b>4.473,8</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 101 buslinjer nedlagt i 2011 i forhold til 2010. Disse linjer bliver erstattet af 50 nye linjer i 2011. Omlægningerne er især sket i forbindelse med indførelse af R-nettet i Region Sjælland samt i Køge, Næstved og Stevn's 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" i afsnit 3.3. 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. 28.900 timer eller 0,6 pct.

### 3.1. Udviklingen i kommuner og regioner

Udviklingen fra budget 2010 til budget 2011 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 båret præg af stramme budgetter, og dermed også reduktioner i driften.

I det følgende beskrives de ændringer, der er indarbejdet i budget 2011. 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 dermed 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 budget 2011. 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. Hertil er linje 130 ny i kommunen. Samtidig er 548E og 549E og 136 nedlagt; og linjerne 141 og 143, ændret og reduceret i kommunen. Samlet set er driften i kommunen øget lidt i forhold til budget 2010, hvorimod kommunens tilskud er faldet, hvilket hovedsageligt er på baggrund af flere passagerer.

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, og 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. Operatøren af linje 116 er gået konkurs, hvorfor kørslen af linje 116 nu bliver udført af en anden operatør, hvilket for denne linje har øget tilskudsbehovet. Samlet er kommunens tilskud dog faldet fra budget 2010 til budget 2011, hvilket hovedsageligt er grundet linje 123, der har været i udbud, og hvor prisen er lavere i forhold til budget 2010.

I **Vallensbæk** Kommune er linje 143 ny i kommunen i 2011, hvilket betyder øget drift i det område, hvor den nedlagte linje 136 tidligere kørte. Herudover er linje 141 nedlagt, mens linje 130 opgraderes 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 linje 166 omlagt sådan, at linjen nu betjener Tuborg Havn. Der er hertil indlagt forventede driftsændringer i forbindelse med byggeriet af Metrocityringen. Herudover er linjerne 35, 16E og 65E, 82N og 96N reduceret i forhold til budget 2010. Hertil er linje 67 nedlagt fra foråret 2011. Der er også indlagt en forventning om omlæggelse 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. Herudover tager Frederiksberg Kommune 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 modsat 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 foråret 2011. 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 foråret 2011. 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 20 pct., hvilket også gør at kommunens tilskud er faldet i 2011 i forhold til budget 2010.

I **Gribskov** Kommune har der 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>6</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. Kommunens tilskud er lidt lavere i budget 2011 i forhold til budget 2010

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. 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 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. 15 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. Hertil er linje 388 reduceret i 2011. Samlet set er driften i Fredensborg Kommune reduceret i forhold til budget 2010.

I **Helsingør** Kommune udvides linje 346 og linje 306 nedlægges. Linje 331 opgraderes til R-linje<sup>6</sup> og linje 336 og linje 339 nedlægges. Hertil udvides linje 842, mens linje 388 reduceres i kommunen fra december 2010. Samlet set er busdriften i kommunen på samme niveau som i budget 2010. Kommunens tilskud er i samme periode steget, hvilket har baggrund i, at indtægterne er faldet med 10 pct. samt, at der i budget 2010 var budgetteret med mindre ekstrakørsel i forhold til budget 2011.

---

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



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 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 af 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>7</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.<sup>8</sup>

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 - 607). 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. Hertil er linje 699 oprettet. 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 også afspejler sig i kommunens tilskud.

---

<sup>7</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.

<sup>8</sup> For at komme frem til antal timer i Region Sjællands busdrift i budget 2011, tages den procent af antal timer, på de linjer som medfinansieres af regionen, og medtages i driften i 2011. For at finde regionens udgifter til den reelle drift i budget 2010, er besparelsen på 8,9 mio. kr. trukket ud, da besparelsen ikke var udmøntet i budget 2010

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.

I **Slagelse** Kommune er linje 301 og 302 reduceret fra tre til to afgang i timen og linje 500 nedlægges. Hertil er linje 314 reduceret, mens linje 699 er oprettet. Linje 234 er blevet splittet op, sådan at linjens nordlige del nu hedder linje 240. Opdelingen af linjen har dog ikke indflydelse på driften af linje 234. 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 et 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 er linje 90 ændret til linje 263, mens linje 725 er ændret til linje 261, og linje 74 er nedlagt. Mængden af busdrift i Faxe Kommune er i budget 2011 steget i forhold til budget 2010, hvilket også afspejler sig i kommunens tilskud.

I **Guldborgssund** Kommune er linje 30 og den regionale linje 31 slået sammen og erstattet af linje 730. Desuden er linje 39 overgået til regional finansiering, mens linje 50 er overtaget i reduceret form fra regionen. Hertil er der oprettet til nye linjer: 732E og 760E. Samlet set er kommunens busdrift i samme niveau i budget 2011 i forhold til budget 2010, mens kommunens tilskud er faldet.

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 linjerne 245 og 246, mens linje 243 reduceres.

I foråret 2010 gik operatøren af telebuslinjerne 822 til 826 konkurs, hvilket har medført, at kommunen har nedlagt de fire telebusser, men i stedet oprettet linje 244, som til dels vil dække kørslen med de tidligere linjer 822 til 826. Hvis man ser på driften i budget 2011, og trækker den andel af timer som Region Sjælland betaler af linje 102A fra, er driften i kommunen på samme niveau som i budget 2010. Kommunens tilskud er dog steget lidt, hvilket til dels hænger sammen med lidt forsigtige forventninger til passagerudviklingen i forbindelse med det nye bybusnet.

Ud over den almindelige busdrift har Køge Kommune tilmeldt sig Flextur ordningen, som er et supplement til busdriften i kommunen.

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 (nu 750E) og linje 669

overtages fra regionen i reduceret form. Hertil oprettes linje 760E og 668. Vordingborg Kommunes tilskud i budget 2011 er væsentligt lavere end i budget 2010 på trods af, at kommunen har mere drift. Hvis man trækker den andel af linje 660R, som finansieres af regionen fra, er driften i Vordingborg Kommune faldet i forhold til budget 2010, hvilket har medført, at kommunens tilskud falder væsentligt.

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 er steget, hvilket hovedsageligt er på grund af, at indtægterne i 2011 er budgetteret lavere i forhold til budget 2010.

I **Lejre** Kommune er der foretaget væsentlige ændringer i busdriften fra budget 2010 til budget 2011. Linje 218 og 224 er indlagt i 219. Linje 221 og linje 227 er kraftigt reduceret. Linjerne 220, 229, 239 og 829 er nedlagt. De fire linjer erstattes af linje 230R. Hertil oprettes en ny linje 239, som er en lille lokal linje. Linje 629 er omdøbt til linje 229E. Linje 232 nedlægges, og linjenummeret genbruges til lokal skolebus, og går fra flerkommunal til lokal linje. Linje 816 og 817 nedlægges og erstattes af en ny telebuslinje 275. Linje 215 er omlagt og styrket. Linje 226 er reduceret. Linje 229 er styrket. Linje 230 er nedlagt, men genopstået i reduceret form som linje 236. Linje 231 er oprettet, som erstatning for en del af den nedlagte 230 og reducerede 227. Linje 234 er blevet delt i to, og den del af 234 der tidligere kørte i Lejre Kommune er omdøbt til 240 og styrket.

Samlet set er der i Lejre Kommune mere end 9.000 timer færre i budget 2011 i forhold til budget 2010. Det store fald i driften afspejler sig i kommunens tilskud, som falder med 15 pct.

I **Ringsted** Kommune er linje 680 oprettet som erstatning for linje 73 og den regionale linje 89. Herudover er linje 405 oprettet som støtte til linje 248, og linje 234 er opdelt i både linje 234 og 240. Samlet set har kommunen øget drift i 2011 i forhold til budget 2010, hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

I **Roskilde** Kommune er linje 210 nedlagt, mens linje 212 er styrket i budget 2011 i forhold til budget 2010 i forbindelse med, at linje 223E reduceres. Herudover er linje 229E og linje 239E nedlagt og linje 227 reduceret. De tre linjer erstattes af linje 230R. Herudover nedlægges linje 230 og 232 samtidig med at linje 231 oprettes i kommunen. Telebuslinjen 829 nedlægges og linje 629 styrkes og ændres til 629E. Linje 234 er blevet delt og i Roskilde blevet til linje 240 i en styrket udgave. Samlet set har Roskilde Kommune lidt mindre drift i 2011 i forhold til budget 2010, hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

I **Sorø** Kommune er der fra budget 2010 til budget 2011 reduceret på linjerne 81, 320, 801, 811, 813, 814 samt 702. Derimod er linjerne 802, 803 og 804 styrket i kommunen. Samlet set er busdriften i 2011 i samme niveau som i budget 2010, både drifts og tilskudsmæssigt.

I **Solrød** Kommune er linjerne 210 og 212 nedlagt, og linjerne 223E og 246 er reduceret i 2011 i forhold til budget 2010. Til gengæld er der linje 215 ny i kommunen. Samlet er busdriften i kommunen reduceret med 16 pct., hvilket også afspejles i kommunens tilskud.

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

Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Hørsholm, Ishøj, Rødovre, Dragør og Greve.

### 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 effekt af ændringer i antallet af hverdage og placeringen af helligdage.

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. Udviklingstrenden kan ikke direkte aflæses af nedenstående tabel, da køreplanændringer mv. påvirker de endelige passagertal.

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	12,0	12,4	12,5	12,7	12,7	12,7	12,7
Syd	7,8	7,0	7,0	7,4	7,4	7,4	7,4
Hovedstaden	185,7	183,6	187,4	182,3	178,2	174,2	170,9
<b>Movia</b>	<b>205,5</b>	<b>202,9</b>	<b>206,9</b>	<b>202,5</b>	<b>198,4</b>	<b>194,4</b>	<b>191,1</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	-114,8	-114,8	-114,8	-114,8
Syd	-81,0	-103,5	-85,9	-107,8	-107,6	-107,6	-107,6
Hovedstaden	-1.213,9	-1.243,7	-1.273,4	-1.273,0	-1.244,9	-1.217,3	-1.194,2
<b>Movia</b>	<b>-1.405,6</b>	<b>-1.453,5</b>	<b>-1.474,0</b>	<b>-1.495,6</b>	<b>-1.467,4</b>	<b>-1.439,7</b>	<b>-1.416,6</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.

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 opsparret takststigning i 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 opsparret 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, hvilket er lavere end takststigningen pga. den lavere budgetterede passagermængde. 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	1.315	1.300	1.317	1.274	1.274	1.274	1.274
Antal timer (1.000 timer)	4.549	4.542	4.529	4.474	4.470	4.470	4.470
Operatørudg. (mio. kr.)	2.562,5	2.658,6	2.996,9	3.013,0	3.011,1	3.011,1	3.011,1

**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 3.013 mio. kr. hvilket svarer til en stigning på 0,5 pct.

De tre grundliggende indeks olie, løn og rente indgår med forskellig vægt i hhv. kontrakterne i område Hovedstaden samt nyere kontrakter i område Syd og Vest, og kontrakter i område Syd og Vest, som ikke har været i udbud siden 2007<sup>9</sup>. Der er budgetteret med moderate indeksstigninger som beskrevet i kapitel 2.3. Dette 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 i forhold til budget 2010:

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 28.900 timer.

---

<sup>9</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.

### *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 trafiksselskaberne. 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 trafiksselskaber i Danmark og operatørernes organisationer Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik aftalt en løsning, hvor der betales kompensation for kontrakter indgået før d. 1. januar 2010, 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 opgjorte 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 kortsalgsteder, der forhandler rejsehjemmel. Provision omfatter tillige udligningsbeløb mellem Movia, DSB og Metroselskabet, der er opstået som difference mellem parternes andele af omsætningen og andele af fællesindtægten. Med rejsekortets indførelse ændres denne praksis med udligning i salgsandelene via provisionen, da der indføres en distributionsafgift og et distributionshonorar i et landsdækkende udligningssystem. Movia vil dog fortsat skulle betale provision til egne salgssteder efter indførelsen af rejsekortet.

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 samt distributionshonorar og distributionsafgifter vedr. rejsekort. 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 budget 2011 er 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.

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 realtidsinformation, 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 vedligeholdelse samt 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 udgifterne 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 trafikktjenesten med det formål at intensivere billetkontrollen i et 2-årigt forsøg. Formålet med forsøget er at få snydeprocenten nedbragt og derigennem øge billetindtægterne. Samtidig skal de ekstra kontrolafgifter være med til at dække de ekstra administrative udgifter ansættelsen har medført. Indtægterne fra kontrolafgifterne bliver budgetteret sammen med salgsindtægterne, 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 udgifterne til billetkontrol opretholdt som en reserve, 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 bevægelsehæmmede borgere. Borgerne visiteres af bopælskommunen til 104 ture årligt og betaler selv en lille andel af kørselsprisen 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	467,1	467,1	467,1	467,1
Adm. og pers.	29,7	34,1	37,1	35,9	35,6	35,2	34,9
<b>Total Flextrafik</b>	<b>218,3</b>	<b>460,4</b>	<b>547,7</b>	<b>481,7</b>	<b>481,4</b>	<b>481,0</b>	<b>480,6</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.

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 kapitel 2, er der for Flextrafik beregnet en samlet indeksregulering på 0,5 pct. fra budget 2010 til budget 2011, hvilket svarer til en udgiftsstigning på 2,9 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 ikke væsentligt overstige, hvad en tilsvarende rejse koster i den traditionelle kollektive trafik. Borgerens bopælskommune dækker nettoudgifterne til kørslen.

**Tabel 10 – Budgetoversigt for handicapkørsel**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Antal tilmeldte	15.352	14.465	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Antal passagerer	359.815	337.933	364.500	348.705	348.705	348.705	348.705
Antal rejser	298.298	273.297	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	16,8	16,6	16,3	16,1
<b>Nettoudgifter</b>	<b>107,4</b>	<b>107,0</b>	<b>131,1</b>	<b>111,7</b>	<b>111,4</b>	<b>111,2</b>	<b>110,9</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 regnskab 2008 og regnskab 2009 oprindeligt var opgjort sammen med salgsindtægter. I budget 2011 figurerer medlemsgebyret selvstændigt og er opgjort kommunevis ud fra passa-

gertallet for 2009. Regnskabstallene for 2008 og 2009 er i tabel 10 opsplittet på samme måde for at få sammenlignelighed til budget 2011.

Hvert medlem forventes i gennemsnit 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 rejselængde 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 passagertallet, 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 yderligere reducerede udgifter for 6,5 mio. kr. Omkostningerne pr. kørt minut vil i 2011 falde til 13,87 kr. per minut fra 15,04 kr. per minut i budget 2010. Det giver en reduktion i operatørudgifter på 9,4 mio. kr. Faldet i omkostninger pr. minut er et udtryk for en bedre koordinering af kørslerne og derved også en bedre udnyttelse af kørselskapaciteten i forhold til passagerernes kørselsbehov. Der budgetteres samlet set med operatørudgifter på 114,6 mio. kr. til handicapkørsel 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	27.437	27.515	33.055	33.055	33.055	33.055
Antal rejser	21.412	24.465	24.789	29.779	29.779	29.779	29.779
Salgsindtægter	-1,3	-1,5	-1,4	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5
Operatørudgifter	2,7	3,3	3,5	3,9	3,9	3,9	3,9
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>3,9</b>	<b>3,9</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 6 nye kommuner i budget 2011. De nye kommuner er Allerød, Dragør, Gribskov, Roskilde, Solrød og Køge. Der er således i alt 12 kommuner i 2011 der tilbyder Flextur. Udvi-

delsen med nye kommuner forventes at medføre en stigning i passagertallet på 20 pct. I forhold til budget 2010 betyder dette en stigning på 0,3 mio. kr. i salgsindtægterne. Samtidig forventes en reduktion i rejse-længde 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 3,9 mio. kr. i budget 2011. Det er en stigning på 0,4 mio. kr. i forhold til budget 2010. Stigningen kan henføres til flere passagerer svarende til 0,7 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	116.483	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	6,5	6,4	6,3	6,2
<b>Nettoudgifter</b>	<b>28,3</b>	<b>29,9</b>	<b>31,8</b>	<b>36,1</b>	<b>36,0</b>	<b>35,9</b>	<b>35,8</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.

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	376.551	400.000	374.000	374.000	374.000	374.000
Antal rejser	140.718	338.589	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 reduktion i operatørudgifterne på 10,2 mio. kr.

Den gennemsnitlige rejsetid per passager stiger i budget 2011 med 1,2 pct., hvilket betyder en stigning på 1,9 mio. kr. i 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 operatørudgifter for 2011.

#### 4.6. Flextrafik Rute

Movia varetager koordinering, planlægning og indkøb vedrørende befordring 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 passagerens 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. 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. Der er i budget 2011 indarbejdet en besparelse på 3,2 pct. i 2011 og yderligere 1 pct. i hvert af overslagsårene.

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

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Handicapkørsel	18,3	16,5	18,2	16,8	16,6	16,3	16,1
Flextur	1,2	1,3	1,4	1,6	1,6	1,5	1,5
Kommunal ordning	5,6	5,5	5,8	6,5	6,4	6,3	6,2
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>35,9</b>	<b>35,6</b>	<b>35,2</b>	<b>34,9</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 inden for en samlet reduktion af budgetrammen. Udvidelsen af medarbejderstaben sker som følge af den øgede kørselsaktivitet i Flextrafik i 2009, 2010 og 2011.

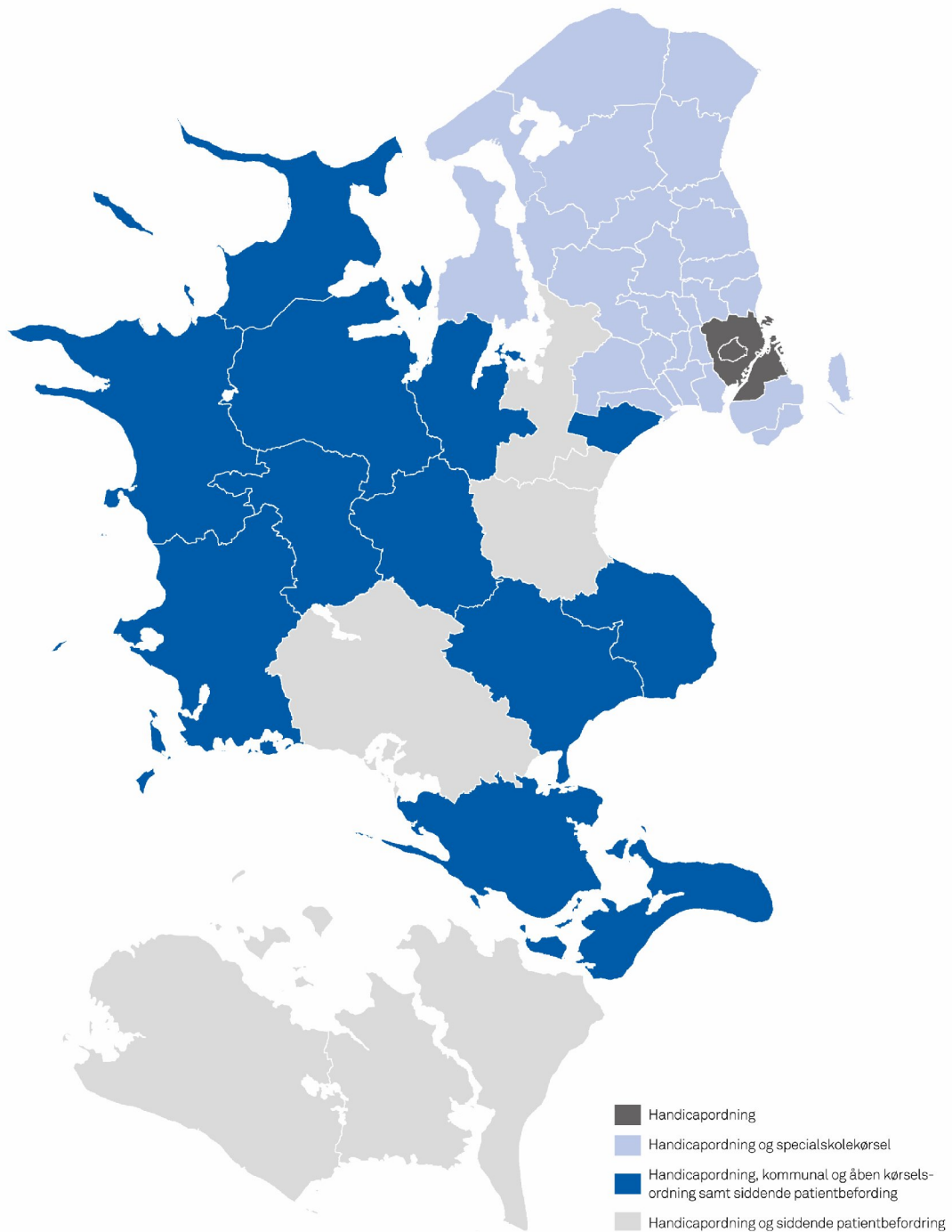
Administration og personale til siddende patientbefordring dækker udgifterne til 9 medarbejdere. Udgifterne er aftalt i kontrakten med Region Sjælland om varetagelse af den siddende patientbefordring i Region Sjælland. Region Sjælland finansierer derfor denne udgift.

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

Det er Movias forventning, at de i 2010 igangværende opgraderingsprojekter er afsluttet ved indgangen til 2011, og at 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	475,2	477,7	478,0	478,1
<b>Total bane</b>	<b>294,2</b>	<b>385,1</b>	<b>307,1</b>	<b>311,9</b>	<b>312,9</b>	<b>313,2</b>	<b>313,3</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.

### 5.1. Særlige budgetforudsætninger for bane

Budgettet for de to lokalbaneselskaber er opbygget efter samme model. De generelle forudsætninger for budgetposterne beskrives kort i dette afsnit, mens det enkelte selskabs forudsætninger beskrives i afsnit 5.2 og 5.3 for henholdsvis 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 inden for takststigningsloftet. Takststigningsloftet er yderligere beskrevet i kapitel 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. De væsentligste indeks er beskrevet i kapitel 2.3. I forhold til de forventninger, der er beskrevet i afsnit 2.3, er indekset for banerne reduceret, hvilket særligt skyldes forventning om fortsat lavt renteniveau, men også vurderingen af lønninger og olieprisudviklingen er reduceret for banerne i forhold til afsnit 2.3. Lokalbane indekset benytter Cibor-renten i indeksberegningen. Cibor-renten er reduceret fra 2,5 pct. til 2,15 pct.

#### *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. Lokalbener i Region Hovedstaden**

De fem lokalbanestrækninger i Region Hovedstaden (Frederiksværkbanen – Gribskovbanen – Hornbækbanen – Nærumbanen og Lille Nord) trafikeres af én og samme operatør og infrastrukturforvalter, nemlig Lokalbanel A/S. Ejerskabet, driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen varetages af Lokalbanel A/S's datterselskab, Hovedstadens Lokalbener 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	167,2	167,2	167,2	167,2
Drift infrastruktur	0,0	0,0	20,3	20,6	20,6	20,6	20,6
Tilbagebetaling radioinv.	0,0	0,0	0,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
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
Anlæg	0,0	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Øvrige	0,0	0,0	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>221,8</b>	<b>223,2</b>	<b>223,4</b>	<b>223,5</b>
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>127,3</b>	<b>129,6</b>	<b>144,6</b>	<b>139,8</b>	<b>139,8</b>	<b>139,9</b>	<b>140,0</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.

På Region Hovedstadens forretningsudvalgsmøde den 15. juni 2010 blev det vedtaget, at medfinansiere et nyt digitalt radiosystem på i alt 14,3 mio. kr. i december 2008-prisniveau. Tilskuddet ydes under forudsætning af, at regionens ordinære, årlige driftstilskud til lokalbanerne nedsættes med 2 mio. kr. Reduktionen i regionens nettotilskud til lokalbanerne med 2 mio. kr. er indarbejdet i Movias budget for 2011. Anlægsudgiften til det digitale radiosystem er ikke indarbejdet i Movias budget, men udgiften vil blive opkrævet hos regionen i takt med at investeringen afholdes.

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

I forhold til budget 2010 er udgifter til cross-border leasing i budget 2011 flyttet til budgetposten "Øvrige" og reguleret i henhold til ny beregning til 5,1 mio. kr. Kontraktbetalinger er herudover indeksreguleret.

Den samlede kontraktbetaling incl. cross-border leasing 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. Leasingkontrakten i Lokalbanen A/S er indgået med variabel rente, så fremtidige rentestigninger vil betyde øgede udgifter for Region Hovedstaden.

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

### 5.3. Lokalbener i Region Sjælland

Lokalbanerne i Region Sjælland omfatter Østbanen, Lollandsbanen og Vestsjællands Lokalbener (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<sup>10</sup> – fuldt implementeret og er derfor medregnet i budget 2011. Det forventes, at indførelsen af R-Net vil medføre en passagerfremgang på 0,2 mio. Denne effekt var også indregnet i budget 2010, da den oprindelige plan var at indføre R-Nettet i 2010.

**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	190,0	190,0	190,0	190,0
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	50,9	117,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Øvrige	0,7	2,3	0,0	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>253,4</b>	<b>254,5</b>	<b>254,6</b>	<b>254,6</b>
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>166,9</b>	<b>255,4</b>	<b>162,5</b>	<b>172,1</b>	<b>173,1</b>	<b>173,3</b>	<b>173,3</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.

Kontraktbetalingen stiger fra budget 2010 til budget 2011 med 12,2 mio. kr. Stigningen i kontraktudgiften skyldes udgifter til regelmæssige hovedeftersyn af tog på 8,1 mio. kr. samt udgifter til trafikstyring af Østbanen på 1,5 mio. kr. Herudover er kontraktbetalinger reduceret med 2,7 mio. kr., da den endelige udbygning af Østbanen endnu ikke er færdiggjort. Kontraktbetalingerne er desuden indeksreguleret.

Drift infrastruktur er forøget med 2,4 mio.kr., som skyldes ekstraordinære omkostninger til vedligeholdelse af skinnelagemet på visse banestrækninger.

Leasingudgiften er reduceret med 1,4 mio.kr. som følge af en planlagt fusion af selskaber under Regionstog A/S.

<sup>10</sup> Tølløsebanen indgår ikke i R-nettet

Rejsekortafgifter er reduceret med 1,3 mio. kr. Det skyldes forventning om senere udrulning af rejsekortet i forhold til forventningerne i budget 2010.

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 for de bonusudløsende parametre.

Øvrige udgifter er steget med 1,2 mio. kr., der vedrører udgifter til vedligeholdelse af billetautomater.



## 6. Fællesudgifter

Fællesudgifter finansieres af regionerne og omfatter administration og personale, tjenestemandspensioner, renter samt afdrag på lån. Afdrag på driftslån finansieres dog af regioner og kommuner i fællesskab. 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	302,0	299,0	296,0	293,0
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>323,0</b>	<b>348,6</b>	<b>347,8</b>	<b>347,1</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 0,8 pct<sup>11</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 inden for 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 skulle være omfattet. Det er fortsat ikke endeligt, om Movia skal betale lønsumsafgift. Lønsumsafgiften på

<sup>11</sup> KL's pris- og lønskøn pr. 21. juni 2010

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 tilbagebetaling, og størrelsen på denne post er derfor behæftet med 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 årligt.

Ud over de direkte omkostninger i budget 2011 forbundet med tilbagetrækning af de 5 personer, 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 af HUR 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 223 mio. kr. primo 2011 og 138 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 på 120,0 mio. kr. til finansiering af driftsformål i HUR i 2005. 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.

Driftslånet er i 2010 nedbragt fra 120 mio. kr. til 90 mio. kr..

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. 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 trafikelskaber 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 lånedispenation fra de tre daværende trafikelskaber på Sjælland HUR, STS og VT.

Lånoptagelsen til rejsekortprojektet 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 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 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 træde endeligt 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 august 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 forudsættes at overgå fra pilotdrift til drift i 2010 startende med Movia Vest. 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	-64,2	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	-35,1	-101,8	-2,0	-7,0	0,0
Renter	-4,1	-9,7	-13,1	-17,8	-18,4	0,0	0,0
<b>Investeringer i alt</b>	<b>-207,6</b>	<b>-112,4</b>	<b>-86,1</b>	<b>-158,0</b>	<b>-33,9</b>	<b>-7,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Akk. investering</b>	<b>-207,6</b>	<b>-320,0</b>	<b>-406,1</b>	<b>-564,1</b>	<b>-598,0</b>	<b>-605,0</b>	<b>-605,0</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.

**Note:** Værdierne er opgjort i likvide bevægelser hvorfor de regnskabsmæssige værdier kan være anderledes.

Rejsekortprojektet drives af trafikselskaberne samt DSB og Metroselskabet gennem det 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 ved udgangen af 2010 er fundet en permanent løsning på den samlede projektf finansiering.

De budgetterede indskud af ansvarlig lånekapital i 2011 og 2012 omfatter ikke den midlertidige 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 lånerammen på 416 mio. kr. med mere end 200 mio. kr.. Låneadgangen blev givet til de tre daværende trafikselskaber i 2005 af Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har i august 2010 meddelt forhøjelse af lånerammen med 175,5 mio. kr.

## 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	1.811,5	1.894,6	1.924,8	1.946,2
Finansiering Regioner	771,2	978,4	970,8	956,4	972,9	976,9	979,1
<b>Finansiering i alt</b>	<b>2.049,4</b>	<b>2.467,7</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.767,8</b>	<b>2.867,5</b>	<b>2.901,7</b>	<b>2.925,3</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.

**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	1.464,3	1.527,4	1.558,0	1.579,6
Handicap	107,4	107,0	131,1	111,7	111,4	111,2	110,9
Flextur	2,6	3,1	3,4	3,9	3,9	3,9	3,9
Kommunale ordninger	28,3	29,9	31,8	36,1	36,0	35,9	35,8
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
Ydelse 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>1.811,5</b>	<b>1.894,6</b>	<b>1.924,8</b>	<b>1.946,2</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.

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, lokalbanerne, administration og personale, tjenestemandspensioner samt renter. Regionerne bidrager derudover til afdrag på driftslånet og ydelser på rejsekortlån.

**Tabel 26 – Finansiering for Regioner**

(mio. kr.)	R2008	R2009	B2010	BF2011	BO2012	BO2013	BO2014
Regionale busruter	128,4	139,6	180,7	186,8	197,3	201,7	204,7
Lokalbaner	294,2	385,1	307,1	311,9	312,9	313,2	313,3
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	302,0	299,0	296,0	293,0
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>956,4</b>	<b>972,9</b>	<b>976,9</b>	<b>979,1</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.

\* 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 over for kommuner og regioner i januar 2013.



I januar 2011 udbetales/opkræves efterreguleringen for årsregnskab 2009. Kommunen eller regionen kan i samarbejde med sin revisor bogføre 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 kan have effekt 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>

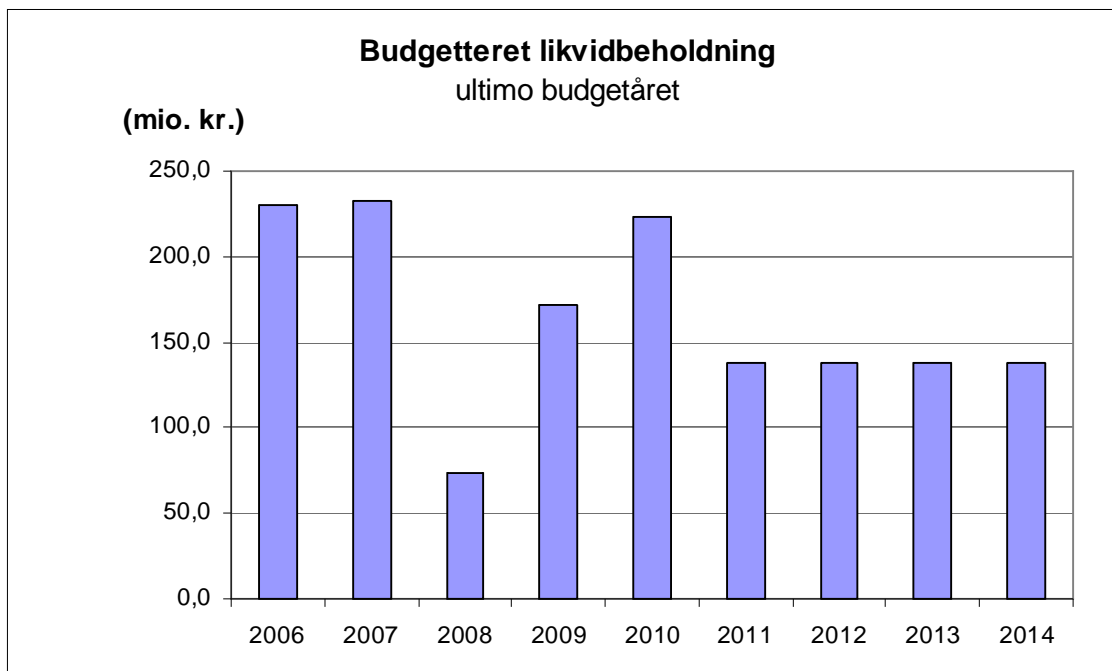
Primo 2010 har kommuner og regioner indbetalt efterreguleringen vedrørende regnskab 2008. Dette har øget Movias likvidbeholdning med 81 mio. kr.

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



Movias administration anbefaler en 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 125 kr. pr. indbygger i området. Movia har pt. en kassekredit på 90 mio. kr., som kan udvides til 300 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.

Egenkapitalen 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 i 2012 er budgetteret med en forventet efterregulering for årsregnskab 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	-1.495,6	-1.467,4	-1.439,7	-1.416,6
Operatørudgifter	2.562,5	2.658,6	2.996,9	3.013,0	3.011,1	3.011,1	3.011,1
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>1.651,2</b>	<b>1.724,6</b>	<b>1.759,7</b>	<b>1.784,3</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	467,1	467,1	467,1	467,1
Adm. og pers.	29,7	34,1	37,1	35,9	35,6	35,2	34,9
<b>Total Flextrafik</b>	<b>218,3</b>	<b>460,4</b>	<b>547,7</b>	<b>481,7</b>	<b>481,4</b>	<b>481,0</b>	<b>480,6</b>
<b>Lokalbaner</b>							
Indtægter	-133,3	-146,9	-158,0	-163,3	-164,8	-164,8	-164,8
Udgifter til togdrift	427,5	532,0	465,1	475,2	477,7	478,0	478,1
<b>Total lokalbaner</b>	<b>294,2</b>	<b>385,1</b>	<b>307,1</b>	<b>311,9</b>	<b>312,9</b>	<b>313,2</b>	<b>313,3</b>
<b>Fællesudgifter</b>							
Adm. og pers.	295,3	307,6	304,2	302,0	299,0	296,0	293,0
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 drifts-lån	0,0	0,0	12,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekort-lån	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>323,0</b>	<b>348,6</b>	<b>347,8</b>	<b>347,1</b>
<b>Driftens tilskudsbehov</b>	<b>2.050,7</b>	<b>2.467,7</b>	<b>2.847,9</b>	<b>2.767,8</b>	<b>2.867,5</b>	<b>2.901,7</b>	<b>2.925,3</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	394.179	2.831	0	8	0	0	1.451	0	398.469
Forbrug BF2011	0	22.835	0	37	1.318	1.870	0	0	26.060
BF2011 i alt	394.179	25.666	0	45	1.318	1.870	1.451	0	424.529
BO2012 i alt	419.907	25.610	0	45	1.318	1.870	1.451	6.955	457.156
BO2013 i alt	433.431	25.555	0	45	1.318	1.870	1.451	6.955	470.625
BO2014 i alt	443.278	25.500	0	45	1.318	1.870	1.451	6.955	480.417
<b>Frederiksberg</b>									
A conto BF2011	66.261	655	0	0	0	0	271	0	67.187
Forbrug BF2011	0	5.281	0	0	735	1.190	0	0	7.206
BF2011 i alt	66.261	5.935	0	0	735	1.190	271	0	74.392
BO2012 i alt	70.028	5.922	0	0	735	1.190	271	1.181	79.328
BO2013 i alt	72.043	5.910	0	0	735	1.190	271	1.181	81.330
BO2014 i alt	73.518	5.897	0	0	735	1.190	271	1.181	82.792
<b>Albertslund</b>									
A conto BF2011	11.775	131	0	13	31	68	58	0	12.076
Forbrug BF2011	0	1.057	0	58	1.749	3.822	0	0	6.686
BF2011 i alt	11.775	1.188	0	70	1.780	3.890	58	0	18.761
BO2012 i alt	12.423	1.186	0	70	1.780	3.890	58	204	19.612
BO2013 i alt	12.736	1.183	0	70	1.780	3.890	58	204	19.921
BO2014 i alt	12.952	1.180	0	70	1.780	3.890	58	204	20.135
<b>Ballerup</b>									
A conto BF2011	21.923	341	0	100	59	74	93	0	22.589
Forbrug BF2011	0	2.751	0	457	3.330	4.141	0	0	10.680
BF2011 i alt	21.923	3.093	0	557	3.389	4.215	93	0	33.270
BO2012 i alt	22.862	3.086	0	555	3.389	4.215	93	298	34.499
BO2013 i alt	23.329	3.079	0	554	3.389	4.215	93	298	34.958
BO2014 i alt	23.671	3.073	0	552	3.389	4.215	93	298	35.291
<b>Brøndby</b>									
A conto BF2011	14.687	310	0	65	52	42	64	0	15.220
Forbrug BF2011	0	2.499	0	296	2.963	2.349	0	0	8.107
BF2011 i alt	14.687	2.809	0	361	3.015	2.391	64	0	23.327
BO2012 i alt	15.202	2.803	0	360	3.015	2.391	64	176	24.011
BO2013 i alt	15.435	2.797	0	359	3.015	2.391	64	176	24.237
BO2014 i alt	15.595	2.791	0	358	3.015	2.391	64	176	24.390
<b>Dragør</b>									
A conto BF2011	9.980	54	34	59	5	15	59	0	10.207
Forbrug BF2011	0	436	50	272	265	817	0	0	1.840
BF2011 i alt	9.980	490	85	331	270	831	59	0	12.047
BO2012 i alt	10.707	489	84	330	270	831	59	223	12.994
BO2013 i alt	11.074	488	84	329	270	831	59	223	13.359
BO2014 i alt	11.343	487	83	328	270	831	59	223	13.625

## 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	38.359	514	0	43	85	39	169	0	39.208
Forbrug BF2011	0	4.143	0	197	4.803	2.171	0	0	11.314
<b>BF2011 i alt</b>	<b>38.359</b>	<b>4.657</b>	<b>0</b>	<b>241</b>	<b>4.888</b>	<b>2.209</b>	<b>169</b>	<b>0</b>	<b>50.522</b>
BO2012 i alt	40.225	4.647	0	240	4.888	2.209	169	553	52.931
BO2013 i alt	41.168	4.637	0	239	4.888	2.209	169	553	53.862
BO2014 i alt	41.859	4.627	0	239	4.888	2.209	169	553	54.543
<b>Gladsaxe</b>									
A conto BF2011	36.410	493	0	48	48	91	145	0	37.236
Forbrug BF2011	0	3.977	0	222	2.730	5.118	0	0	12.047
<b>BF2011 i alt</b>	<b>36.410</b>	<b>4.470</b>	<b>0</b>	<b>271</b>	<b>2.778</b>	<b>5.209</b>	<b>145</b>	<b>0</b>	<b>49.283</b>
BO2012 i alt	37.816	4.460	0	270	2.778	5.209	145	526	51.204
BO2013 i alt	38.647	4.450	0	269	2.778	5.209	145	526	52.025
BO2014 i alt	39.254	4.441	0	269	2.778	5.209	145	526	52.622
<b>Glostrup</b>									
A conto BF2011	8.728	149	0	20	23	37	49	0	9.006
Forbrug BF2011	0	1.201	0	91	1.295	2.071	0	0	4.658
<b>BF2011 i alt</b>	<b>8.728</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	<b>1.318</b>	<b>2.108</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>13.663</b>
BO2012 i alt	9.144	1.347	0	110	1.318	2.108	49	143	14.219
BO2013 i alt	9.349	1.344	0	110	1.318	2.108	49	143	14.421
BO2014 i alt	9.495	1.341	0	110	1.318	2.108	49	143	14.564
<b>Herlev</b>									
A conto BF2011	15.679	203	0	18	48	37	69	0	16.053
Forbrug BF2011	0	1.635	0	82	2.742	2.054	0	0	6.513
<b>BF2011 i alt</b>	<b>15.679</b>	<b>1.837</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>2.790</b>	<b>2.091</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>22.566</b>
BO2012 i alt	16.280	1.833	0	100	2.790	2.091	69	221	23.384
BO2013 i alt	16.611	1.829	0	100	2.790	2.091	69	221	23.710
BO2014 i alt	16.843	1.825	0	99	2.790	2.091	69	221	23.938
<b>Hvidovre</b>									
A conto BF2011	32.745	322	0	43	40	76	135	0	33.361
Forbrug BF2011	0	2.597	0	197	2.283	4.261	0	0	9.339
<b>BF2011 i alt</b>	<b>32.745</b>	<b>2.919</b>	<b>0</b>	<b>241</b>	<b>2.323</b>	<b>4.337</b>	<b>135</b>	<b>0</b>	<b>42.701</b>
BO2012 i alt	34.386	2.913	0	240	2.323	4.337	135	493	44.827
BO2013 i alt	35.216	2.907	0	239	2.323	4.337	135	493	45.650
BO2014 i alt	35.826	2.901	0	239	2.323	4.337	135	493	46.253
<b>Høje-Taastrup</b>									
A conto BF2011	26.787	250	0	53	54	60	107	0	27.310
Forbrug BF2011	0	2.014	0	242	3.047	3.361	0	0	8.664
<b>BF2011 i alt</b>	<b>26.787</b>	<b>2.263</b>	<b>0</b>	<b>295</b>	<b>3.101</b>	<b>3.421</b>	<b>107</b>	<b>0</b>	<b>35.974</b>
BO2012 i alt	27.965	2.258	0	294	3.101	3.421	107	357	37.504
BO2013 i alt	28.546	2.253	0	293	3.101	3.421	107	357	38.078
BO2014 i alt	28.969	2.249	0	292	3.101	3.421	107	357	38.496
<b>Ishøj</b>									
A conto BF2011	6.276	61	0	29	18	47	28	0	6.458
Forbrug BF2011	0	490	0	132	1.002	2.647	0	0	4.271
<b>BF2011 i alt</b>	<b>6.276</b>	<b>551</b>	<b>0</b>	<b>161</b>	<b>1.020</b>	<b>2.694</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>10.729</b>
BO2012 i alt	6.461	550	0	160	1.020	2.694	28	68	10.981
BO2013 i alt	6.550	548	0	160	1.020	2.694	28	68	11.068
BO2014 i alt	6.613	547	0	159	1.020	2.694	28	68	11.130

## Bilag 10.2 fortsat:

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex-tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Brugerelev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total	
<b>Egedal</b>									
A conto BF2011	21.848	115	0	0	74	103	90	0	22.229
Forbrug BF2011	0	924	0	0	4.184	5.747	0	0	10.855
BF2011 i alt	21.848	1.038	0	0	4.258	5.850	90	0	33.084
BO2012 i alt	22.455	1.036	0	0	4.258	5.850	90	219	33.908
BO2013 i alt	22.739	1.034	0	0	4.258	5.850	90	219	34.190
BO2014 i alt	22.940	1.032	0	0	4.258	5.850	90	219	34.388
<b>Lyngby-Taarbæk</b>									
A conto BF2011	29.923	386	0	51	44	44	123	0	30.570
Forbrug BF2011	0	3.112	0	235	2.508	2.457	0	0	8.311
BF2011 i alt	29.923	3.497	0	286	2.552	2.500	123	0	38.881
BO2012 i alt	31.448	3.490	0	285	2.552	2.500	123	423	40.821
BO2013 i alt	32.206	3.482	0	284	2.552	2.500	123	423	41.571
BO2014 i alt	32.759	3.475	0	284	2.552	2.500	123	423	42.116
<b>Rødovre</b>									
A conto BF2011	32.223	257	0	54	31	56	137	0	32.758
Forbrug BF2011	0	2.076	0	247	1.750	3.118	0	0	7.191
BF2011 i alt	32.223	2.333	0	301	1.780	3.174	137	0	39.949
BO2012 i alt	34.020	2.328	0	301	1.780	3.174	137	528	42.269
BO2013 i alt	34.952	2.323	0	300	1.780	3.174	137	528	43.195
BO2014 i alt	35.642	2.318	0	299	1.780	3.174	137	528	43.879
<b>Rudersdal</b>									
A conto BF2011	34.677	295	0	104	65	79	138	0	35.358
Forbrug BF2011	0	2.376	0	478	3.713	4.398	0	0	10.965
BF2011 i alt	34.677	2.670	0	582	3.779	4.476	138	0	46.322
BO2012 i alt	35.795	2.665	0	580	3.779	4.476	138	497	47.930
BO2013 i alt	36.700	2.659	0	579	3.779	4.476	138	497	48.828
BO2014 i alt	37.354	2.653	0	577	3.779	4.476	138	497	49.475
<b>Tårnby</b>									
A conto BF2011	23.424	281	0	0	49	56	99	0	23.909
Forbrug BF2011	0	2.268	0	0	2.779	3.161	0	0	8.207
BF2011 i alt	23.424	2.549	0	0	2.828	3.217	99	0	32.116
BO2012 i alt	24.234	2.543	0	0	2.828	3.217	99	454	33.375
BO2013 i alt	25.073	2.538	0	0	2.828	3.217	99	454	34.209
BO2014 i alt	25.690	2.532	0	0	2.828	3.217	99	454	34.821
<b>Vallensbæk</b>									
A conto BF2011	5.225	40	0	4	5	14	20	0	5.308
Forbrug BF2011	0	321	0	16	306	798	0	0	1.441
BF2011 i alt	5.225	361	0	20	311	812	20	0	6.750
BO2012 i alt	5.376	360	0	20	311	812	20	49	6.948
BO2013 i alt	5.450	360	0	20	311	812	20	49	7.021
BO2014 i alt	5.505	359	0	20	311	812	20	49	7.075
<b>Furesø</b>									
A conto BF2011	19.661	304	0	25	48	90	84	0	20.212
Forbrug BF2011	0	2.455	0	115	2.717	5.063	0	0	10.351
BF2011 i alt	19.661	2.760	0	140	2.765	5.154	84	0	30.564
BO2012 i alt	20.246	2.754	0	140	2.765	5.154	84	188	31.330
BO2013 i alt	20.555	2.748	0	140	2.765	5.154	84	188	31.633
BO2014 i alt	20.797	2.742	0	139	2.765	5.154	84	188	31.869



## 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	13.923	57	34	41	42	45	65	0	14.207
Forbrug BF2011	0	462	50	187	2.363	2.524	0	0	5.585
BF2011 i alt	13.923	519	85	228	2.404	2.569	65	0	19.792
BO2012 i alt	14.381	518	84	227	2.404	2.569	65	160	20.407
BO2013 i alt	14.586	516	84	227	2.404	2.569	65	160	20.611
BO2014 i alt	14.729	515	83	226	2.404	2.569	65	160	20.751
<b>Fredensborg</b>									
A conto BF2011	28.431	187	0	0	75	112	106	0	28.911
Forbrug BF2011	0	1.512	0	0	4.258	6.287	0	0	12.057
BF2011 i alt	28.431	1.700	0	0	4.333	6.400	106	0	40.969
BO2012 i alt	29.366	1.696	0	0	4.333	6.400	106	303	42.203
BO2013 i alt	29.823	1.692	0	0	4.333	6.400	106	303	42.656
BO2014 i alt	30.154	1.689	0	0	4.333	6.400	106	303	42.984
<b>Frederikssund</b>									
A conto BF2011	24.030	169	0	27	83	151	107	0	24.566
Forbrug BF2011	0	1.365	0	123	4.710	8.437	0	0	14.634
BF2011 i alt	24.030	1.534	0	150	4.793	8.588	107	0	39.201
BO2012 i alt	24.796	1.530	0	149	4.793	8.588	107	299	40.263
BO2013 i alt	25.141	1.527	0	149	4.793	8.588	107	299	40.604
BO2014 i alt	25.384	1.524	0	148	4.793	8.588	107	299	40.843
<b>Halsnæs</b>									
A conto BF2011	7.535	105	0	0	35	106	30	0	7.810
Forbrug BF2011	0	846	0	0	1.966	5.925	0	0	8.738
BF2011 i alt	7.535	951	0	0	2.001	6.031	30	0	16.548
BO2012 i alt	7.733	949	0	0	2.001	6.031	30	74	16.818
BO2013 i alt	7.827	947	0	0	2.001	6.031	30	74	16.909
BO2014 i alt	7.893	945	0	0	2.001	6.031	30	74	16.974
<b>Gribskov</b>									
A conto BF2011	21.228	166	34	0	100	88	100	0	21.716
Forbrug BF2011	0	1.342	50	0	5.691	4.933	0	0	12.017
BF2011 i alt	21.228	1.508	85	0	5.792	5.021	100	0	33.733
BO2012 i alt	21.730	1.505	84	0	5.792	5.021	100	254	34.485
BO2013 i alt	21.917	1.502	84	0	5.792	5.021	100	254	34.669
BO2014 i alt	22.025	1.499	83	0	5.792	5.021	100	254	34.773
<b>Helsingør</b>									
A conto BF2011	49.999	236	0	0	94	107	173	0	50.609
Forbrug BF2011	0	1.903	0	0	5.337	6.018	0	0	13.257
BF2011 i alt	49.999	2.139	0	0	5.431	6.125	173	0	63.866
BO2012 i alt	51.835	2.134	0	0	5.431	6.125	173	530	66.228
BO2013 i alt	52.626	2.129	0	0	5.431	6.125	173	530	67.014
BO2014 i alt	53.173	2.125	0	0	5.431	6.125	173	530	67.556
<b>Hillerød</b>									
A conto BF2011	26.777	213	0	12	129	147	120	0	27.398
Forbrug BF2011	0	1.719	0	53	7.331	8.244	0	0	17.347
BF2011 i alt	26.777	1.933	0	65	7.460	8.391	120	0	44.745
BO2012 i alt	29.110	1.928	0	65	7.460	8.391	120	395	47.469
BO2013 i alt	29.807	1.924	0	64	7.460	8.391	120	395	48.162
BO2014 i alt	30.290	1.920	0	64	7.460	8.391	120	395	48.640

## 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	16.564	126	0	37	19	46	61	0	16.853
Forbrug BF2011	0	1.013	0	169	1.066	2.597	0	0	4.844
<b>BF2011 i alt</b>	<b>16.564</b>	<b>1.138</b>	<b>0</b>	<b>206</b>	<b>1.084</b>	<b>2.643</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>21.697</b>
BO2012 i alt	17.539	1.136	0	205	1.084	2.643	61	246	22.915
BO2013 i alt	18.039	1.133	0	205	1.084	2.643	61	246	23.411
BO2014 i alt	18.408	1.131	0	204	1.084	2.643	61	246	23.777
<b>Lejre</b>									
A conto BF2011	24.829	99	34	425	0	0	90	0	25.477
Forbrug BF2011	0	795	50	1.951	0	148	0	0	2.945
<b>BF2011 i alt</b>	<b>24.829</b>	<b>894</b>	<b>85</b>	<b>2.376</b>	<b>0</b>	<b>148</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>28.423</b>
BO2012 i alt	25.737	892	84	2.370	0	148	90	281	29.603
BO2013 i alt	26.015	890	84	2.364	0	148	90	281	29.872
BO2014 i alt	26.161	888	83	2.358	0	148	90	281	30.010
<b>Greve</b>									
A conto BF2011	14.163	138	34	22	0	0	56	0	14.414
Forbrug BF2011	0	1.113	50	103	324	348	0	0	1.938
<b>BF2011 i alt</b>	<b>14.163</b>	<b>1.251</b>	<b>85</b>	<b>125</b>	<b>324</b>	<b>348</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>16.352</b>
BO2012 i alt	14.568	1.248	84	125	324	348	56	148	16.901
BO2013 i alt	14.763	1.245	84	124	324	348	56	148	17.093
BO2014 i alt	14.904	1.242	83	124	324	348	56	148	17.230
<b>Roskilde</b>									
A conto BF2011	43.050	391	34	0	0	0	175	0	43.651
Forbrug BF2011	0	3.154	50	0	19	236	0	0	3.459
<b>BF2011 i alt</b>	<b>43.050</b>	<b>3.545</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>236</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>47.110</b>
BO2012 i alt	44.663	3.537	84	0	19	236	175	527	49.241
BO2013 i alt	45.461	3.529	84	0	19	236	175	527	50.031
BO2014 i alt	46.041	3.522	83	0	19	236	175	527	50.603
<b>Køge</b>									
A conto BF2011	36.051	203	37	0	0	0	126	0	36.416
Forbrug BF2011	0	1.637	54	0	22	56	0	0	1.769
<b>BF2011 i alt</b>	<b>36.051</b>	<b>1.840</b>	<b>91</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>56</b>	<b>126</b>	<b>0</b>	<b>38.185</b>
BO2012 i alt	38.133	1.836	90	0	22	56	126	330	40.592
BO2013 i alt	38.430	1.832	90	0	22	56	126	330	40.884
BO2014 i alt	38.560	1.828	89	0	22	56	126	330	41.010
<b>Solrød</b>									
A conto BF2011	8.234	54	34	0	0	0	40	0	8.362
Forbrug BF2011	0	438	50	0	0	26	0	0	514
<b>BF2011 i alt</b>	<b>8.234</b>	<b>492</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>8.877</b>
BO2012 i alt	8.454	491	84	0	0	26	40	97	9.192
BO2013 i alt	8.555	490	84	0	0	26	40	97	9.292
BO2014 i alt	8.627	489	83	0	0	26	40	97	9.362
<b>Stevns</b>									
A conto BF2011	5.210	79	7	471	0	0	37	0	5.804
Forbrug BF2011	0	641	11	2.161	0	0	0	0	2.813
<b>BF2011 i alt</b>	<b>5.210</b>	<b>720</b>	<b>18</b>	<b>2.632</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>8.617</b>
BO2012 i alt	4.290	718	18	2.625	0	0	37	103	7.791
BO2013 i alt	4.360	717	18	2.619	0	0	37	103	7.853
BO2014 i alt	4.407	715	18	2.612	0	0	37	103	7.891

## 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	35.631	226	233	671	0	0	115	0	36.875
Forbrug BF2011	0	1.820	343	3.080	0	485	0	0	5.728
BF2011 i alt	35.631	2.046	575	3.751	0	485	115	0	42.603
BO2012 i alt	36.179	2.041	572	3.741	0	485	115	258	43.392
BO2013 i alt	36.264	2.037	568	3.732	0	485	115	258	43.459
BO2014 i alt	36.282	2.033	565	3.722	0	485	115	258	43.460
<b>Sorø</b>									
A conto BF2011	14.967	148	94	452	0	0	54	0	15.716
Forbrug BF2011	0	1.195	139	2.077	0	0	0	0	3.411
BF2011 i alt	14.967	1.343	234	2.530	0	0	54	0	19.127
BO2012 i alt	15.141	1.340	232	2.523	0	0	54	131	19.421
BO2013 i alt	15.167	1.337	231	2.517	0	0	54	131	19.437
BO2014 i alt	15.173	1.334	230	2.510	0	0	54	131	19.432
<b>Odsherred</b>									
A conto BF2011	16.935	125	121	503	0	0	64	0	17.748
Forbrug BF2011	0	1.008	179	2.309	0	0	0	0	3.496
BF2011 i alt	16.935	1.133	300	2.812	0	0	64	0	21.243
BO2012 i alt	17.196	1.130	298	2.805	0	0	64	130	21.623
BO2013 i alt	17.236	1.128	296	2.798	0	0	64	130	21.652
BO2014 i alt	17.245	1.126	295	2.790	0	0	64	130	21.649
<b>Næstved</b>									
A conto BF2011	37.973	293	0	0	0	0	108	0	38.374
Forbrug BF2011	0	2.365	0	0	0	0	0	0	2.365
BF2011 i alt	37.973	2.658	0	0	0	0	108	0	40.739
BO2012 i alt	38.711	2.652	0	0	0	0	108	451	41.922
BO2013 i alt	38.825	2.647	0	0	0	0	108	451	42.031
BO2014 i alt	38.850	2.641	0	0	0	0	108	451	42.049
<b>Slagelse</b>									
A conto BF2011	37.374	253	228	385	0	0	138	0	38.378
Forbrug BF2011	0	2.044	335	1.767	0	0	0	0	4.146
BF2011 i alt	37.374	2.297	563	2.151	0	0	138	0	42.524
BO2012 i alt	38.212	2.292	560	2.146	0	0	138	492	43.840
BO2013 i alt	38.341	2.287	557	2.140	0	0	138	492	43.956
BO2014 i alt	38.369	2.282	553	2.135	0	0	138	492	43.970
<b>Faxe</b>									
A conto BF2011	10.847	136	117	640	0	0	28	0	11.767
Forbrug BF2011	0	1.094	172	2.939	0	0	0	0	4.205
BF2011 i alt	10.847	1.229	289	3.579	0	0	28	0	15.972
BO2012 i alt	10.641	1.227	287	3.570	0	0	28	80	15.832
BO2013 i alt	10.655	1.224	285	3.560	0	0	28	80	15.833
BO2014 i alt	10.659	1.221	284	3.551	0	0	28	80	15.823
<b>Holbæk</b>									
A conto BF2011	28.682	198	219	1.267	0	0	107	0	30.473
Forbrug BF2011	0	1.598	322	5.817	0	320	0	0	8.057
BF2011 i alt	28.682	1.796	541	7.084	0	320	107	0	38.530
BO2012 i alt	29.250	1.792	538	7.065	0	320	107	302	39.374
BO2013 i alt	29.338	1.788	535	7.047	0	320	107	302	39.437
BO2014 i alt	29.356	1.784	532	7.029	0	320	107	302	39.431

## 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	21.748	93	46	283	0	0	70	0	22.240
Forbrug BF2011	0	747	67	1.301	0	0	0	0	2.116
<b>BF2011 i alt</b>	<b>21.748</b>	<b>840</b>	<b>113</b>	<b>1.585</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>24.355</b>
BO2012 i alt	22.028	838	112	1.581	0	0	70	154	24.783
BO2013 i alt	22.073	836	112	1.577	0	0	70	154	24.822
BO2014 i alt	22.082	834	111	1.572	0	0	70	154	24.824
<b>Lolland</b>									
A conto BF2011	38.540	206	0	0	0	0	146	0	38.892
Forbrug BF2011	0	1.658	0	0	0	0	0	0	1.658
<b>BF2011 i alt</b>	<b>38.540</b>	<b>1.863</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>146</b>	<b>0</b>	<b>40.550</b>
BO2012 i alt	39.075	1.859	0	0	0	0	146	325	41.405
BO2013 i alt	39.158	1.855	0	0	0	0	146	325	41.484
BO2014 i alt	39.175	1.851	0	0	0	0	146	325	41.498
<b>Vordingborg</b>									
A conto BF2011	20.122	192	253	481	0	0	109	0	21.157
Forbrug BF2011	0	1.552	372	2.209	0	0	0	0	4.133
<b>BF2011 i alt</b>	<b>20.122</b>	<b>1.745</b>	<b>625</b>	<b>2.690</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>25.290</b>
BO2012 i alt	20.487	1.741	621	2.683	0	0	109	292	25.933
BO2013 i alt	20.544	1.737	617	2.677	0	0	109	292	25.976
BO2014 i alt	20.556	1.733	614	2.670	0	0	109	292	25.974
<b>Guldborgsund</b>									
A conto BF2011	30.709	232	0	0	0	0	134	0	31.076
Forbrug BF2011	0	1.872	0	0	46	0	0	0	1.918
<b>BF2011 i alt</b>	<b>30.709</b>	<b>2.104</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>134</b>	<b>0</b>	<b>32.993</b>
BO2012 i alt	31.139	2.100	0	0	46	0	134	328	33.746
BO2013 i alt	31.205	2.095	0	0	46	0	134	328	33.808
BO2014 i alt	31.220	2.091	0	0	46	0	134	328	33.818
<b>Kommuner samlet</b>									
A conto BF2011	1.464.323	12.315	1.594	6.452	1.355	1.831	5.745	0	1.493.615
Forbrug BF2011	0	99.339	2.348	29.620	79.351	107.197	0	0	317.856
<b>BF2011 i alt</b>	<b>1.464.323</b>	<b>111.654</b>	<b>3.942</b>	<b>36.072</b>	<b>80.707</b>	<b>109.028</b>	<b>5.745</b>	<b>0</b>	<b>1.811.471</b>
<b>BO2012 i alt</b>	<b>1.527.377</b>	<b>111.411</b>	<b>3.919</b>	<b>35.979</b>	<b>80.707</b>	<b>109.028</b>	<b>5.745</b>	<b>20.444</b>	<b>1.894.609</b>
<b>BO2013 i alt</b>	<b>1.557.968</b>	<b>111.171</b>	<b>3.896</b>	<b>35.887</b>	<b>80.707</b>	<b>109.028</b>	<b>5.745</b>	<b>20.444</b>	<b>1.924.845</b>
<b>BO2014 i alt</b>	<b>1.579.626</b>	<b>110.932</b>	<b>3.873</b>	<b>35.795</b>	<b>80.707</b>	<b>109.028</b>	<b>5.745</b>	<b>20.444</b>	<b>1.946.151</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	79,9	87,4	90,9	93,3
Lokalbaner	127,3	129,6	144,6	139,8	139,8	139,9	140,0
Adm. og pers. udgifter *	230,6	243,5	237,8	239,1	236,7	234,3	232,0
Tjenestemandspens.	2,6	5,1	6,5	8,9	11,0	13,2	15,3
Renter	-3,6	1,0	1,0	1,3	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>471,0</b>	<b>481,4</b>	<b>484,6</b>	<b>486,6</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.

\* 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	106,9	109,8	110,8	111,3
Lokalbaner	166,9	255,4	162,5	172,1	173,1	173,3	173,3
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	62,9	62,3	61,7	61,0
Tjenestemandspens.	0,3	0,7	1,8	1,5	1,9	2,3	2,7
Renter	-1,0	0,3	0,3	0,3	0,2	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>485,3</b>	<b>491,5</b>	<b>492,3</b>	<b>492,5</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.

\* 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	79,9	0,0	79,9
Siddende patientbef.	0,0	0,0	0,0
Lokalbaner	139,8	0,0	139,8
Adm. og pers.	239,1	0,0	239,1
Tjenestemandspens.	8,9	0,0	8,9
Renter	1,3	0,0	1,3
Afdrag driftslån	2,0	0,0	2,0
<b>Finansiering Region H i alt</b>	<b>471,0</b>	<b>0,0</b>	<b>471,0</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	106,9	0,0	106,9
Siddende patientbef.	7,9	132,4	140,3
Lokalbaner	172,1	0,0	172,1
Adm. og pers.	62,9	0,0	62,9
Tjenestemandspens.	1,5	0,0	1,5
Renter	0,3	0,0	0,3
Afdrag driftslån	1,2	0,0	1,2
<b>Finansiering Region S i alt</b>	<b>352,9</b>	<b>132,4</b>	<b>485,3</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>