

Til kommuner og regioner i Movias område



Sagsnummer
Sag-296095
Movit-2979959

Sagsbehandler NBE
Direkte +45 36 13 17 57
Fax -
nbe@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

6. januar 2015

Trafikbestillingsgrundlag 2016 - Følgeskrivelse til kommuner og regioner af 06.01.15

Trafikbestillingsgrundlag 2016 er en hjælp til kommunernes og regionernes arbejde med trafikbestillingen vedrørende bus- og banedrift i 2016. Flextrafik er ikke en del af trafikbestillingsgrundlaget.

Fristen for indmelding af trafikbestilling 2016 til Movia er 1. maj 2015.

Trafikbestillingsgrundlag 2016 er specielt i den forstand at en ny finansieringsmodel træder i kraft i 2016, jf. ændring af "Lov om trafikkselskaber". Som noget nyt indgår administrative udgifter derfor nu både i kommuners og regioners tilskudsbehov ligesom der flyttes buslinjer fra kommunerne til regionerne.

Den nye finansieringsmodel og en overgangsordning er beskrevet nærmere i afsnit 1.6.

1 Indholdsfortegnelse

1	Generelle forudsætninger i Trafikbestillingsgrundlag 2016	3
1.1	Driftsomfang	4
1.2	Indeksforventninger	4
1.3	Ekstrakørsel	4
1.4	Rutespecifikke udgifter	5
1.5	Passagerer og indtægter	5
1.6	Ny finansieringsmodel.	8
2	Mulige ændringer som <i>ikke</i> er indarbejdet i trafikbestillingsgrundlaget.....	10
2.1	Nyt passagertællesystem	10
2.2	Udbud A12 og A13	11
2.3	Budgettets følsomheder	11
2.4	Yderligere materiale på Movias ekstranet	12
3	Bilag.....	13
3.1	Udvikling pr. kommune og region	13
3.2	Lokalbaner	16
3.3	Kommunalt tilskud pr. kommune	17
3.4	Budgettets følsomhed for ændringer i dieselpriiser, renter og passagertal	23

1 Generelle forudsætninger i Trafikbestillingsgrundlag 2016

Trafikbestillingsgrundlaget tager udgangspunkt i budget 2015, men hvor forventningerne til priser og indtægter i 2016 er indregnet. Der er dog i forudsætningerne for trafikbestillingsgrundlaget ændret på tre grundlæggende forudsætninger i forhold til budget 2015:

- Ny finansieringsmodel, og dertilhørende overgangsordning
- I Takstområde Syd er der indarbejdet en ny billetundersøgelse fra 2014
- I Takstområde Vest er der indarbejdet en ny indtægtsfordelingsmodel, samt en billetundersøgelse fra 2014.

Derudover er der indarbejdet ændringer i trafikbestilling fra Københavns og Helsingør Kommune.

Tabel 1. Budgetoversigt for busdrift og lokalbaner

	B2015	TBG2016	Vækst B2015 - TBG2016	
	----- Mio. kr. -----			Pct.
Bus				
Indtægter	-1.706,3	-1.734,2	-27,9	1,6
Operatørudgifter	3.098,4	3.155,8	57,4	1,9
Rutespecifikke udg.	194,7	202,7	8,0	4,1
Bus i alt	1.586,7	1.624,3	37,6	2,4
Lokalbaner				
Indtægter	-178,5	-181,1	-2,6	1,5
Udgifter til togdrift	485,2	492,6	7,4	1,5
Anlæg	0,0	0,0	0,0	
Lokalbaner i alt	306,7	311,5	4,8	1,6
Administrative udgifter				
Administration og personale*	310,2	310,2	0,0	0,0
Tjenestemandspensioner	17,6	17,6	0,0	0,0
Afdrag på rejsekort lån	64,0	64,0	0,0	0,0
Administrative udgifter i alt	391,8	391,8	0,0	0,0
Tilskudsbehov i alt	2.285,3	2.327,6	42,3	1,9

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget

* Administration og personale består bl.a. af vagtplads, kundeservice, markedsføring, billetkontrol og støttefunktion.

Det fremgår af tabel 1, at det samlede tilskudsbehov til bus stiger med 37,6 mio. kr., svarende til 2,4% i forhold til budget 2015. Operatørudgifterne stiger med 57,4 mio. kr. på baggrund af stigning i prisindeks fra 2015 til 2016 og 0,5% flere køreplantimer.

Busindtægterne stiger med 1,6%. Udviklingen er hovedsageligt sammensat af en estimeret takststigning fra 2015 til 2016 på 2%, og en passagerudvikling på 1,2%. Endelig er der indregnet en negativ effekt af en rejsehjemmelundersøgelse i Takstområde Hovedstaden på ca. 30 mio. kr.

Udviklingen for lokalbanerne er fremskrevet efter samme principper som for busdrift.

De administrative udgifter er fremskrevet fra 2015 til 2016 med 2%, svarende til PL, samtidig med at der er indarbejdet en aftalt besparelse på 2%.

1.1 Driftsomfang

Driftsomfanget i form af bussernes køreplantimer og banernes kørte kilometer er i trafikbestillingsgrundlaget, som *udgangspunkt*, det samme som i budgetoverslagsår 2016 fra budget 2015. Det betyder at linjændringer foretaget i 2015 er indregnet med helårseffekt og ellers er driftsomfanget som i budget 2015.

En trafikbestillingsændring fra Københavns Kommune, som påvirker drift og tilskud i København, Frederiksberg og Hvidovre kommuner, er dog indarbejdet i trafikbestillingsgrundlaget. Derudover er der indarbejdet reduktioner i driften i Helsingør Kommunes trafikbestilling. Endelig er der justeret på nogle linjer, hvor driftsomfanget ændres i forhold til driftsomfanget i budget 2015 – dette har hovedsageligt effekt i kommunerne i Storkøbenhavn (se hvilke linjer i bilag 3.1). Samlet set er der 20.000 flere timer i trafikbestillingsgrundlag 2016, end i budget 2015, svarende til at driften er øget 0,5%.

1.2 Indeksforventninger

Movias kontrakter med operatørerne inden for bus og bane er indeksreguleret. Movias indeksforventninger er baseret på prognoser fra Nationalbanken, og tabel 2 viser forventningerne til den overordnede udvikling i indeks.

Tabel 2. Forventninger til udvikling i indeks

	B2015	TBG2016	Vækst B2015 - TBG2016	
				pct.
Diesel forbrugerpris	161	165	4,3	2,7
Lønninger	185	189	3,9	2,1
Forbrugerpriser	134	134	0,8	0,6
CIBOR 3 md. Rente	0,7%	0,5%	-0,2 %point	-24,9
Gns. Rente	2,1%	1,7%	-0,4 %point	-19,0
Indekseffekt på produkter ^{a)}			Mio. kr.	pct.
Bus			41,1	1,4
Lokalbaner			6,6	1,8

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget

a): De forskellige indeks vægter forskelligt på bus og lokalbaner

Indeks for bus forventes at stige med 1,4% i 2016 i forhold til budget 2015, hvilket giver en forventet udgiftsstigning på 41,1 mio. kr. Stigningen skyldes hovedsageligt en forventning om stigende løn fra 2015 til 2016. For lokalbanerne er effekten en stigning på 6,6 mio. kr. svarende til 1,8%.

1.3 Ekstrakørsel

I trafikbestillingsgrundlag 2016 er udgifterne til ekstrakørsel baseret på en fremskrivning af ekstrakørselsbehovet per linje, frem til og med efteråret 2014. Samlet set er udgifterne til ekstrakørsel 0,6 mio. kr. (3%) højere end i budget 2015.

1.4 Rutespecifikke udgifter

Rutespecifikke udgifter er udgifter, der er specifikke for de enkelte busruter eller en gruppe af busruter og som Movia afholder ud over operatørudgiften.

I trafikbestillingsgrundlag 2016 er der indregnet stigninger i rejsekortafgifter, samt fald i provisioner og køb af rejsehjemmel. Sammen med en generel pris- og lønfremskrivning (P/L) på 2% betyder dette, at de rutespecifikke udgifter stiger med 8,0 mio. kr., svarende til 4,1%.

1.5 Passagerer og indtægter

Tabel 3. Busindtægter

	B2015	TBG 2016	Vækst B2015 - TBG2016	
	----- Mio. kr. -----			Pct.
Hovedstaden	-1.483,5	-1.500,5	-17,0	1,1
Syd	-103,5	-106,9	-3,4	3,3
Vest	-119,3	-126,8	-7,5	6,3
Movia i alt	-1.706,3	-1.734,2	-27,9	1,6

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget.

Tabel 4. Buspassagerer

	B2015	TBG 2016	Vækst B2015 - TBG2016	
	----- Mio. passagerer -----			Pct.
Hovedstaden	193,4	195,7	2,3	1,2
Syd	8,3	8,4	0,0	0,4
Vest	12,0	12,1	0,2	1,3
Movia i alt	213,7	216,2	2,5	1,2

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget.

Det fremgår af tabel 3, at indtægterne til busdrift samlet set er 27,9 mio. kr. eller 1,6% højere end i budget 2015. Hovedårsagerne til, at indtægterne forventes højere end i budget 2015, er en estimeret takststigning på 2% (baseret på KL's P/L-forventning), samt en passagervækst fra 2015 til 2016 på i alt 1,2%. Passagervæksten i tabel 4, skyldes hovedsageligt trafikbestilling i København Kommune svarende til en vækst på 0,4% og en generel vækst på 0,8%.

I indtægterne er der yderligere indregnet en negativ effekt af en rejsehjemmelundersøgelse i 2014 i Takstområde Hovedstaden på ca. 30 mio. kr.

Væsentlige ændringer vedrørende indtægterne og passagerer i de tre Takstområder er beskrevet herunder.

Takstområde Hovedstaden

For buslinjerne i Takstområde Hovedstaden forventes indtægterne at være 17,0 mio. kr. eller 1,1% højere end i budget 2015. Udviklingen er sammensat af en forventning om 1,2% flere passagerer, mens indtægt pr. passager forventes på niveau med budget 2015.

Hovedårsagen til at indtægt pr. passager ikke stiger med takststigningen på 2%, er at effekten af første rejsehjemmelundersøgelse for 2014 er indarbejdet. Konsekvensen af undersøgelsen er, at forventningerne til indtægterne reduceres med isoleret set ca. 30 mio. kr. – se mere om rejsehjemmelundersøgelser i boks 1.

Bestyrelsen blev orienteret om konsekvenserne af første rejsehjemmelundersøgelse for 2014 i forbindelse med 2. behandlingen af budget 2015 og resultatet er siden indarbejdet i estimat 3, 2014.

Boks 1. Rejsehjemmelundersøgelser i Takstområde Hovedstaden

Rejsehjemmelundersøgelserne undersøger:

- Passagerernes brug af forskellige billettyper (klippekort, rejsekort, periodekort, mv.)
- Passagerernes transportform (bus/tog/metro)
- Hvor langt passagererne rejser – målt i antal zoner.

Rejsehjemmelundersøgelserne siger således ikke noget om antallet af passagerer. Undersøgelsesresultatet er input til at fordele indtægterne mellem selskaberne i Takstområde Hovedstaden samt input til at fastsætte indtægten pr. passager pr. buslinje.

Der gennemføres to rejsehjemmelundersøgelser årligt, hvilket frem mod 2016 kan medføre ændringer i indtægtsdelingen, og dermed også i opgørelsen af indtægt pr. passager.

Takstområde Syd

For buslinjerne i Takstområde Syd forventes indtægterne at være 3,4 mio. kr. eller 3,3% højere end i budget 2015. Udviklingen i indtægter er sammensat af at der forventes 0,4% flere passagerer, mens indtægt pr. passager forventes at være 2,9% højere i forhold til budget 2015.

Udviklingen i passagertallet i forhold til budget 2015, er sammensat af

- 1) Udviklingen i passagertal pr. linje siden udarbejdelsen af budget 2015, samt
- 2) Passagervækst fra 2015 til 2016.

Stigningen i indtægt pr. passager på 2,9%, er sammensat af den estimerede takststigning på 2%, samt at de estimerede indtægter i 2014 viser flere indtægter end ved udarbejdelsen af budget 2015. Modsat reducerer indarbejdelsen af "billetundersøgelse 2014" indtægterne for busdriften, mens lokalbaneindtægterne i Takstområde Syd øges tilsvarende.

Den nye billetundersøgelse kan ændre på indtægt pr. passager på de enkelte linjer, og dermed påvirke kommunernes/regionernes tilskudsbehov indbyrdes. Se mere om billetundersøgelsen i boks 2, på side 8.

Det kan også oplyses, at til foråret 2015 er data fra et nyt passagertællesystem forventeligt 6/23

klar, og disse data kan få betydning for indtægt pr. linje i 2016. Se nærmere om nyt tællesystem i afsnit 2.1.

Takstområde Vest

For buslinjerne i Takstområde Vest forventes indtægterne at være 7,5 mio. kr. eller 6,3% højere end i budget 2015. Udviklingen i indtægter er sammensat af at der forventes 1,3% flere passagerer, mens indtægt pr. passager forventes at være 4,9% højere i forhold til budget 2015.

Udviklingen i passagertallet i forhold til budget 2015, er sammensat af

- 1) Udviklingen i passagertal pr. linje siden udarbejdelsen af budget 2015, samt
- 2) Passagervækst fra 2015 til 2016.

Stigningen i indtægt pr. passager på 4,9%, er sammensat af den estimerede takststigning på 2%, samt en indarbejdelse af dels en billetundersøgelse 2014 og dels en ny indtægtsmodel i Takstområde Vest. Billetundersøgelsen og den nye indtægtsfordelingsmodel øger indtægterne for busdriften, mens lokalbaneindtægterne i Takstområde Vest reduceres tilsvarende. Den nye billetundersøgelse og indtægtsfordelingsmodel kan ændre på indtægt pr. passager på de enkelte linjer, og dermed påvirke kommunernes/regionernes tilskudsbehov. Se mere om billetundersøgelse og indtægtsfordelingsmodel i boks 2, på side 8.

Det kan også oplyses, at til foråret 2015 er data fra et nyt passagertællesystem forventeligt klar, og disse data kan få betydning for indtægt pr. linje i 2016. Se nærmere om nyt tællesystem i afsnit 2.1.

Boks 2. Billeundersøgelse og indtægtsfordeling i Takstområde Syd og Vest.

Ny billeundersøgelse i Takstområde Syd og Vest

Både i Takstområde *Syd og Vest*, er der gennemført en ny billeundersøgelse i 2014, med indarbejdelse fra trafikbestillingsgrundlag 2016, jf. bestyrelsesmødet 12. september 2013.

Den nye billeundersøgelse bruges til at udregne indtægten pr. passager på de enkelte buslinjer samt lokalbanerne. Samlet set er der de samme indtægter i takstområderne, men når indtægterne på de enkelte buslinjer ændres, ændres tilskudsbehovet for de enkelte kommuner og regioner også indbyrdes.

Ny indtægtsfordelingsmodel i Takstområde Vest

I Takstområde *Vest* er det på bestyrelsesmødet 9. oktober 2014 besluttet også at indføre en indtægtsfordelingsmodel i Vest, som fordeler indtægter pr. linje efter samme principper som i Takstområde Syd.

Der er derfor i Takstområde Vest indarbejdet en ny indtægtsfordelingsmodel, som sammen med den nye billeundersøgelse bruges til at udregne indtægten pr. passager på de enkelte buslinjer samt lokalbanerne. I den nye model, fordeles indtægterne ud fra rejsekortindtægterne pr. linje, mens indtægter fra øvrig rejsehjemmel fordeles efter billeundersøgelsen. I den tidligere model i Vest, blev indtægterne alene fordelt ud fra en tidligere billeundersøgelse. Samlet set er der de samme indtægter i takstområdet, men når indtægterne på de enkelte buslinjer ændres, ændres tilskudsbehovet for de enkelte kommuner og regioner også indbyrdes. For en nærmere beskrivelse af den nye indtægtsfordelingsmodel og billeundersøgelse henvises til: [10 Trafikbestillingsgrundlag 2016. Ændringer i datagrundlag m.v.](#)

1.6 Ny finansieringsmodel.

Folketinget har 11. juni 2014 vedtaget ”Lov om ændring af lov om trafikkselskaber”.

Lovændringen indebærer blandt andet

- Ny lovfæstet finansieringsmodel.
- At regionerne får et større trafikføberansvar
- At kommunerne skal bidrage til finansiering af trafikkselskabets administrative udgifter.

Den ny lovbestemte fordelingsmodel indebærer, at linjer, der kører i én kommune/region, uændret finansieres af kommunen/regionen. For linjer, der kører i to eller flere kommuner dækkes 80% af tilskudsbehovet af de kommuner linjen kører i med antal køreplankter som fordelingsnøgle. De resterende 20% dækkes solidarisk af alle kommuner i regionen efter befolkningstal.

Hensigten med loven er at regionerne får et større trafikføberansvar, så det sikres, at regionerne varetager trafikføberansvaret for de buslinjer, der primært betjener regionale rejser. Før lovændringen betalte regionerne for de samlede administrative udgifter, men lovændringen betyder at de administrative udgifter nu fordeles mellem regioner og kommuner efter køreplankter. Der er således en direkte sammenhæng mellem, hvor mange udgifter regionerne overtager og overdrager, så omfordelingen af ansvar bliver DUT-neutral.

Læs mere om den nye finansieringsmodel, og hvilke linjer der går fra kommunal til regional finansiering på Movias ekstranet [her](#)

Overgangsordning

Der er foreslået en overgangsordning, som betyder at den nye finansieringsmodel får 1/3 effekt i 2016, 2/3 effekt i 2017 og fuld effekt i 2018.

Overgangsordningen er udregnet som faste andele af effekten af overgang til den nye finansieringsmodel - udregnet på driften og tilskudsbehovet i budget 2014.

Den foreslåede overgangsordning fordrer tilslutning til en særlig vedtægtsbestemmelse blandt alle kommuner og regioner samt afsluttende godkendelse i Transportministeriet samt Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Overgangsordningen på kommuneniveau fremgår i bilag 3.1, hvor tilskudsbehovet pr. kommune fremgår.

Overgangsordningen er i høring, med frist 19. december 2014. Både regioner og KKR har tilkendegivet at de vil sige ja til overgangsordningen.

I nedenstående boks 2, fremgår et regneeksempel på overgangsordningen i 2016 og 2017

Boks 2. Regneeksempel for overgangsordningen ved eksemplet Køge Kommune

I Køge Kommune, er effekten af skift til ny finansieringsmodel en stigning i tilskudsbehov på 3,0 mio. kr. (se oversigt over effekten af ny finansieringsmodel udregnet på budget 2014 [her](#))

Køge Kommune. Overgangsordning ny finansieringsmodel

	2016	2017	2018
	----- Mio. kr. -----		
Effekt af ny finansieringsmodel	3,0	3,0	3,0
Overgangsordning	-2,0	-1,0	0,0
Samlet effekt af ny finansieringsmodel	1,0	2,0	3,0

For at skiftet til ny finansieringsmodel skal have 1/3 effekt i 2016, er der indlagt en reduktion i tilskud på 2,0 mio. kr. i Køge Kommune. I 2017, hvor skiftet af finansieringsmodel, skal have 2/3 effekt, er der indlagt en reduktion på 1,0 mio. kr., mens finansieringsmodellen har fuld effekt i 2018.

Der fremgår derfor i bilag 3.1 samt 3.3 en reduktion på 2,0 mio. kr. ud for overgangsordning i Køge Kommune.

2 Mulige ændringer som *ikke* er indarbejdet i trafikbestillingsgrundlaget

Det er vigtigt at understrege at der frem mod 2016, kan komme ændringer i budgetforudsætningerne, eller lovgivningsmæssige initiativer, som ikke er indarbejdet i Trafikbestillingsgrundlag 2016, men som kan få væsentlige økonomiske konsekvenser.

Da usikkerheden om initiativernes omfang og fordelingsmæssige konsekvenser ikke kendes, er trafikbestillingsgrundlag 2016 beregnet *uden* effekt af lovgivningsmæssige initiativer samt effekt af nyt tællesystem.

I det følgende beskrives to kendte faktorer, som kan få væsentlig økonomisk betydning for den enkelte kommune/region i 2016, men som altså ikke er indregnet i trafikbestillingsgrundlaget, da data ved udarbejdelse af trafikbestillingsgrundlaget ikke forefindes.

2.1 Nyt passagertællesystem

Bestyrelsen besluttede 25. oktober 2012 at indføre et nyt tællesystem i Movia. Tællesystemet er taget i brug fra primo 2014 – dog med paralleldrift i Takstområde Hovedstaden i 2014.

Bestyrelsen har sidenhen, 10. april 2014, besluttet at den økonomiske effekt af nyt tællesystem i Syd og Vest, udlignes 100% i 2014, men herefter har fuld effekt fra 2015 og frem. Passagertallene for Syd og Vest, vil i regnskab 2014 være baseret på ældre passagertællinger, via de tidligere tællemetoder, mens 2015 og frem, vil være baseret på det nye tællesystem. I Takstområde Hovestaden, vil regnskab 2014 være baseret på samme system som

tidligere år.

Til foråret 2015, er data fra det nye passagertællesystem forventeligt klar til indarbejdelse i Syd og Vest i forbindelse med estimat 1 i 2015. (De nye passagertal har også effekt på indtægt pr. linje i 2016).

Særligt i takstområde Syd og Vest, hvor der ikke tidligere har været automatisk passagertællesystem, kan det nye og forbedrede tælledata flytte indtægter mellem linjer, og dermed også mellem kommuner og regioner, samt mellem busser og baner.

Tællesystemet ændrer ikke ved de samlede indtægter i områderne.

2.2 Udbud A12 og A13

Der er i trafikbestillingsgrundlag 2016, ikke indregnet prisændringer på baggrund af udbud A12 og A13, som vedrører kontrakter i Region Hovedstadens område.

Fra december 2015 skifter en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A12 og A13. Udbudsprocessen er ved udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget, ikke langt nok, til at Movia kan indregne nye kontraktpriser.

Kommunerne vil blive orienteret løbende i 2015, om konsekvensen af de indkomne tilbud.

I tabel 5 fremgår hvor meget drift som er berørt af udbuddene i de enkelte kommuner.

Tabel 5. Drift omfattet af udbud A12 og A13 pr. kommune

Kommune	Antal driftstimer i udbud A12 og A13	Udbudt driftsomfang i forhold til kommunernes samlede drift i %
København	385.187	30,2%
Frederiksberg	69.680	40,5%
Helsingør	50.452	59,6%
Rødovre	18.417	21,2%
Tårnby	16.415	24,2%
Gentofte	15.001	15,5%
Glostrup	8.335	12,7%
Brøndby	5.237	8,9%
Gladsaxe	230	0,2%
Gribskov	147	0,3%
Total	569.101	27,4%

I budget 2016, 1. behandling forventes de endelige priser fra udbud A12 og A13 at være kendte og indarbejdet.

2.3 Budgettets følsomheder

For at illustrere variabiliteten i busdriftens udgifter og indtægter og dermed kvalificere kommunens trafikbestilling har Movia beregnet følsomheden for de væsentligste generelle faktorer med betydning for størrelsen af kommunens tilskudsbehov til busdrift. I bilag 3.4, fremgår

derfor betydningen af ændringer i passagerindtægter, oliepriser og renteniveau for kommunens/regionens tilskudsbehov.

2.4 Yderligere materiale på Movias ekstranet

Følgebrev og indstilling til bestyrelsen for trafikbestillingsgrundlag 2016 er sammen med tidligere udsendt materiale tilgængelig på Movias Intranet. I er også velkomne til at henvende Jer direkte til Movia:

Seniorkonsulent i økonomi Frank Sjøgreen Kyhnav, tlf. 36 13 15 55,

e-mail fky@moviatrafik.dk

Controller i økonomi Nikolaj Beer Eriksen, tlf. 36 13 17 57,

e-mail nbe@moviatrafik.dk

eller kommunens kontaktperson i Movia

På <http://ekstranet.moviatrafik.dk/KommuneWeb> → klik på "din kommune/region" kan I finde

- **Trafikbestillingsgrundlag 2016** (Orienteringssag til Movias bestyrelse om TBG2015)
- **Trafikbestillingsgrundlag 2016 – Følgeskrivelse til kommuner og regioner**
- **Trafikbestillingsgrundlag 2016.xlsx** (det specificerede budget pr. buslinje i kommunen/regionen)
- Tidligere estimater, budgetter og regnskaber.
- Kommunens kontaktpersoner ved spørgsmål til Movia fremgår ligeledes.

3 Bilag

3.1 Udvikling pr. kommune og region

I de følgende tabeller fremgår udviklingen i tilskudsbehov til busdrift fra budget 2015 til trafikbestillingsgrundlag 2016, for hver enkelt kommune og regionerne.

Da trafikbestillingsgrundlaget er udarbejdet som en hjælp til kommuner og regioners trafikbestilling af bus- og banedrift i 2016, er Flextrafik ikke med i grundlaget. Der henvises til [budget 2015](#), hvor tilskuddet til Flextrafik i tidligere regnskaber og budgetter fremgår.

Tabel 6. Udvikling i tilskudsbehov pr. kommune

	B2015			TBG2016				Vækst B15 - TBG16	
	Bus- drift	Ydelse rejse- kort-lån	Bus og Ydelse rejsekort- lån	Bus- drift	Admini- strations- udgifter	Overgangs- ordning ny fi- nansierings- model	Busdrift og admini- stration		
	----- Mio. kr.-----							Pct.	
København	326,8	17,8	344,6	319,4	73,8	-18,7	374,5	29,9	8,7
Frederiksberg	60,0	3,0	63,0	49,1	10,9	3,8	63,8	0,8	1,2
Albertslund	10,7	0,5	11,2	9,7	1,9	-0,2	11,4	0,2	2,1
Ballerup	22,4	0,7	23,1	23,9	3,2	-2,3	24,8	1,7	7,3
Brøndby	16,8	0,5	17,2	15,4	2,2	-0,2	17,4	0,2	1,3
Dragør	9,3	0,4	9,8	4,4	0,6	3,3	8,3	-1,4	-14,7
Gentofte	37,6	1,3	38,9	32,7	5,5	0,7	38,9	0,0	-0,1
Gladsaxe	32,3	1,2	33,5	25,8	4,3	2,9	33,0	-0,6	-1,7
Glostrup	9,6	0,3	10,0	10,7	2,0	-1,6	11,2	1,2	12,2
Herlev	14,1	0,5	14,6	14,3	2,3	-0,6	16,0	1,4	9,3
Hvidovre	26,7	1,2	27,9	21,6	3,8	1,8	27,2	-0,7	-2,6
Høje-Taastrup	24,4	0,8	25,2	21,7	2,8	0,6	25,0	-0,1	-0,5
Ishøj	4,1	0,2	4,3	4,2	0,5	-0,3	4,4	0,1	2,6
Egedal	19,2	0,5	19,7	15,0	2,0	1,7	18,6	-1,1	-5,4
Lyngby-Taarbæk	30,0	1,0	31,0	30,3	4,0	-1,9	32,3	1,3	4,3
Rødovre	30,5	1,3	31,8	22,7	4,8	3,2	30,7	-1,1	-3,4
Rudersdal	36,3	1,0	37,4	33,5	4,2	-2,0	35,7	-1,7	-4,5
Tårnby	18,5	1,1	19,5	18,0	3,7	-0,9	20,8	1,2	6,2
Vallensbæk	4,4	0,1	4,5	3,3	0,4	0,5	4,3	-0,2	-4,6
Furesø	19,0	0,5	19,5	17,2	1,9	0,3	19,4	-0,2	-0,8
Allerød	16,9	0,3	17,3	16,4	1,9	-0,3	18,0	0,7	4,0
Fredensborg	28,3	0,6	29,0	22,5	2,6	1,8	26,8	-2,1	-7,4
Frederikssund	25,9	0,6	26,5	21,8	2,4	2,5	26,7	0,2	0,6
Halsnæs	6,7	0,2	6,9	8,1	0,8	-1,1	7,7	0,9	12,9
Gribskov	23,7	0,5	24,2	18,1	1,9	3,3	23,3	-0,9	-3,8
Helsingør	42,6	1,1	43,7	38,0	4,8	-1,1	41,6	-2,1	-4,8
Hillerød	30,0	0,9	30,9	27,3	3,7	0,4	31,4	0,5	1,6
Hørsholm	17,8	0,5	18,3	14,0	1,7	1,7	17,4	-0,9	-5,0
Kommuner i Re- gion H	945,0	38,5	983,5	858,8	154,4	-2,6	1.010,6	27,1	2,8

Udvikling i tilskudsbehov pr. kommune, fortsat

	B2015			TBG2016				Vækst B15 - TBG16		
	Bus- drift	Ydelse rejse- kort-lån	Bus og Ydelse rejsekort- lån	Bus- drift	Admini- strations- udgifter	Overgangs- ordning ny fi- nansierings- model	Busdrift og admini- stration			
	----- Mio. kr. -----									
Lejre	27,3	0,6	27,9	18,5	2,4	5,6	26,5	-1,4	-5,1	
Greve	13,8	0,3	14,2	11,9	1,6	0,4	13,9	-0,3	-2,1	
Roskilde	51,1	1,2	52,2	47,0	6,4	-0,7	52,7	0,5	0,9	
Køge	37,1	0,7	37,8	35,6	5,1	-2,0	38,8	1,0	2,6	
Solrød	6,9	0,2	7,1	3,6	0,4	2,3	6,3	-0,8	-11,0	
Stevns	9,3	0,2	9,5	6,4	0,8	1,5	8,7	-0,8	-8,1	
Kalundborg	35,0	0,7	35,7	32,2	3,9	0,2	36,3	0,6	1,8	
Sorø	13,2	0,3	13,5	12,2	1,5	0,0	13,7	0,2	1,8	
Odsherred	17,8	0,3	18,1	17,6	2,2	-1,5	18,3	0,2	1,2	
Næstved	35,4	0,8	36,2	29,1	5,1	0,0	34,1	-2,1	-5,8	
Slagelse	40,4	1,1	41,5	34,6	5,7	-0,5	39,9	-1,6	-3,8	
Faxe	11,7	0,2	11,9	12,1	1,2	-0,7	12,5	0,6	5,2	
Holbæk	28,8	0,7	29,5	26,9	3,7	-1,1	29,5	-0,1	-0,2	
Ringsted	22,5	0,4	22,9	17,7	2,6	1,1	21,4	-1,5	-6,6	
Lolland	41,2	0,7	41,9	40,6	4,7	-1,3	44,0	2,1	5,0	
Vordingborg	22,6	0,5	23,1	21,6	3,1	-0,3	24,4	1,3	5,7	
Guldborgsund	31,0	0,6	31,6	26,4	3,8	-0,5	29,7	-1,9	-6,0	
Kommuner i Region Sjæl- land	445,1	9,5	454,6	393,9	54,3	2,6	450,8	-3,8	-0,8	
Kommuner total	1.390,1	48,0	1.438,1	1.252,8	208,6	0,0	1.461,4	23,3	1,6	

I forhold til budget 2015, er der indarbejdet ændret trafikbestilling på linjerne 8A, 12, 18, 31, 71, 72, 73, 74, 137, 139, 340 og 803, mens driftsomfanget i forhold til budget 2015 er justeret på linjerne 1A, 2A, 3A, 4A, 6A, 21, 66, 81N, 150S, 173E, 350, 500S, 202A og 208.

Tabel 7. Udvikling i tilskudsbehov Region Hovedstaden

	B2015	TBG2016	Vækst B2015- TBG2016	
	----- Mio. kr. -----			<i>Pct.</i>
Busdrift	99,2	226,4	127,3	128,4
Lokalbaner	114,5	115,6	1,1	1,0
Administrative udgifter	266,7	151,4	-115,3	-43,2
Region Hovedstaden i alt	480,4	493,5	13,1	2,7

Tabel 8. Udvikling i tilskudsbehov Region Sjælland

	B2015	TBG2016	Vækst B2015- TBG2016	
	----- Mio. kr. -----			<i>Pct.</i>
Busdrift	97,5	145,1	47,6	48,8
Lokalbaner	192,2	195,9	3,6	1,9
Administrative udgifter	77,1	31,8	-45,3	-58,8
Region Sjælland i alt	366,9	372,8	5,9	1,6

3.2 Lokalbaner

For lokalbanerne er der fremskrevet efter samme principper som for busdriften. Dvs. at udviklingen i passagertallet er sammensat af den seneste udvikling i passagertal pr. linje og vækst fra 2015 til 2016. I indtægterne er der indregnet en takststigning på 2,0%, som er PL ml. 2015 og 2016.

Hertil er der i Takstområde Syd indarbejdet ny billetundersøgelse, mens der i Takstområde Vest er indarbejdet ny billetundersøgelse samt ny indtægtsfordelingsmodel, jf. afsnittet om passagerer og indtægter under busdrift.

På udgiftssiden er indeks opdateret, og forudsætninger fra budgetoverslagsår 2016 er benyttet.

Tabel 9. Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Hovedstaden

	R2013	B2014	B2015	TBG2016	Udvikling
	----- Mio. -----				
Passagerer	6,7	6,8	6,8	6,9	0,1
Salgsindtægter	-108,3	-111,3	-111,8	-113,9	-2,1
Kontraktbetalinger	167,6	169,6	170,5	173,2	2,7
Drift infrastruktur	21,6	24	24	24,0	0
Tilbagebetaling radioinv.	-2,0	-2	-2	-2,0	0
Leasingudgifter	27,2	27,2	27,2	27,2	0
Rejsekortafgifter	0,5	1,5	3,0	3,5	0,5
Bonusbetalinger	3,6	2,7	3,2	3,3	0,0
Øvrige	1,0	0	0,3	0,3	0,0
Togdrift i alt	219,6	223,0	226,3	229,5	3,2
Tilskudsbehov excl. anlæg	111,3	111,8	114,5	115,6	1,1
Anlæg	0	0	0	0	0
Tilskudsbehov inkl. anlæg	111,3	111,8	114,5	115,6	1,1

Tabel 10. Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Sjælland

	R2013	B2014	B2015	TBG2016	Udvikling
	----- Mio. -----				
Passagerer	3,7	3,8	3,7	3,8	0,1
Salgsindtægter	-67,4	-65,5	-66,7	-67,2	-0,5
Kontraktbetalinger	184,1	183,9	185,6	189,4	3,8
Drift infrastruktur	40,0	40	40	40,0	0,0
Leasingudgifter	29,8	31	27,6	27,6	0,0
Rejsekortafgifter	0,3	0,9	1,7	2,0	0,3
Bonusbetalinger	2,9	2,8	2,7	2,8	0,1
Øvrige	0,8	1,3	1,3	1,3	0,0
Togdrift i alt	257,9	259,8	258,9	263,1	4,2
Tilskudsbehov excl. anlæg	190,5	194,3	192,3	195,9	3,6
Anlæg	0,1	0	0	0	0
Tilskudsbehov inkl. anlæg	190,5	194,3	192,3	195,9	3,6

3.3 Kommunalt tilskud pr. kommune

Tabel 11 viser kommunernes tilskud til busdrift og administrative udgifter. Til sammenligning viser tabellen udgifter i tidligere regnskab, budgetter og estimater.

Tabel 11. Kommunal finansiering pr. kommune TBG16

Kommune	Lokale og fler-kommunale buslinjer	Andel fælles buslinjer	Busdrift i alt	Administrative udgifter ¹⁾	Overgangsordning ny finansieringsmodel	Finansiering i alt
København	----- 1000 kr.-----					
R2013			307.990	16.341		324.331
B2014			308.964	15.578		324.542
E3.2014			329.762	15.179		344.941
B2015			326.783	17.770		344.553
TBG 2016	281.498	37.902	319.400	73.761	-18.696	374.465
Frederiksberg						
R2013			56.809	2.679		59.489
B2014			57.960	2.586		60.546
E3.2014			58.749	2.520		61.269
B2015			60.045	2.950		62.995
TBG 2016	42.203	6.912	49.115	10.858	3.804	63.777
Albertslund						
R2013			9.562	439		10.001
B2014			9.962	396		10.358
E3.2014			10.726	385		11.112
B2015			10.705	451		11.156
TBG 2016	7.768	1.885	9.653	1.934	-196	11.391
Ballerup						
R2013			22.246	625		22.871
B2014			22.336	578		22.914
E3.2014			22.783	563		23.346
B2015			22.427	659		23.087
TBG 2016	20.584	3.266	23.850	3.218	-2.296	24.773
Brøndby						
R2013			15.193	441		15.634
B2014			15.294	396		15.689
E3.2014			16.112	385		16.498
B2015			16.751	451		17.202
TBG 2016	13.078	2.318	15.396	2.220	-196	17.421
Dragør						
R2013			8.975	397		9.372
B2014			9.489	385		9.874
E3.2014			9.315	376		9.690
B2015			9.347	440		9.786
TBG 2016	3.506	943	4.449	594	3.304	8.348

1) I årene 2013 til 2015, består administrative udgifter af ydelse rejsekortlån.

Kommunal finansiering pr. kommune TBG16, fortsat

Kommune	Lokale og fler-kommunale buslinjer	Andel fælles buslinjer	Busdrift i alt	Administrative udgifter ¹⁾	Overgangsordning ny finansieringsmodel	Finansiering i alt
Gentofte						
----- 1000 kr.-----						
R2013			34.559	1.275		35.834
B2014			36.243	1.176		37.419
E3.2014			39.955	1.146		41.101
B2015			37.584	1.342		38.926
TBG 2016	27.719	4.970	32.689	5.485	704	38.878
Gladsaxe						
R2013			29.891	1.109		31.000
B2014			30.454	1.065		31.519
E3.2014			31.945	1.038		32.983
B2015			32.314	1.215		33.529
TBG 2016	21.327	4.473	25.800	4.269	2.904	32.974
Glostrup						
R2013			9.154	314		9.468
B2014			8.687	284		8.971
E3.2014			9.725	277		10.002
B2015			9.629	324		9.953
TBG 2016	9.263	1.482	10.745	2.015	-1.596	11.164
Herlev						
R2013			12.714	473		13.187
B2014			13.335	446		13.781
E3.2014			14.210	435		14.645
B2015			14.140	509		14.649
TBG 2016	12.468	1.826	14.295	2.311	-596	16.010
Hvidovre						
R2013			24.943	1.211		26.154
B2014			24.064	1.085		25.149
E3.2014			27.598	1.057		28.655
B2015			26.699	1.238		27.937
TBG 2016	18.109	3.478	21.587	3.831	1.804	27.222
Høje-Taastrup						
R2013			23.262	757		24.019
B2014			23.323	690		24.012
E3.2014			24.589	672		25.261
B2015			24.368	787		25.155
TBG 2016	18.370	3.284	21.654	2.763	604	25.021
Ishøj						
R2013			3.944	140		4.084
B2014			3.974	132		4.106
E3.2014			4.041	128		4.170
B2015			4.147	150		4.297
TBG 2016	2.765	1.432	4.197	506	-296	4.407
Egedal						
R2013			21.783	482		22.265
B2014			20.814	446		21.260
E3.2014			20.666	435		21.100
B2015			19.177	509		19.686
TBG 2016	12.117	2.847	14.964	1.952	1.704	18.620

1) I årene 2013 til 2015, består administrative udgifter af ydelse rejsekortlån.

Kommunal finansiering pr. kommune 2015, fortsat

Kommune	Lokale og fler-kommunale buslinjer	Andel fælles buslinjer	Busdrift i alt	Administrative udgifter ¹⁾	Overgangsordning ny finansieringsmodel	Finansiering i alt
Lyngby-Taarbæk ----- 1000 kr.-----						
R2013			30.175	920		31.095
B2014			29.603	842		30.445
E3.2014			34.460	820		35.281
B2015			30.048	960		31.008
TBG 2016	26.608	3.648	30.256	3.979	-1.896	32.339
Rødovre						
R2013			28.499	1.277		29.776
B2014			27.554	1.156		28.710
E3.2014			31.693	1.127		32.820
B2015			30.499	1.319		31.818
TBG 2016	20.210	2.531	22.740	4.803	3.204	30.748
Rudersdal						
R2013			38.511	1.032		39.543
B2014			36.516	903		37.418
E3.2014			40.184	879		41.063
B2015			36.348	1.030		37.378
TBG 2016	29.754	3.714	33.469	4.217	-1.996	35.690
Tårnby						
R2013			17.655	875		18.530
B2014			18.200	933		19.133
E3.2014			18.013	909		18.922
B2015			18.485	1.064		19.549
TBG 2016	15.179	2.816	17.995	3.660	-896	20.760
Vallensbæk						
R2013			4.099	119		4.218
B2014			4.186	112		4.298
E3.2014			4.169	109		4.278
B2015			4.380	127		4.508
TBG 2016	2.344	1.002	3.347	449	504	4.300
Furesø						
R2013			19.987	447		20.434
B2014			19.593	406		19.999
E3.2014			19.218	395		19.614
B2015			19.044	463		19.507
TBG 2016	14.604	2.590	17.194	1.854	304	19.352
Allerød						
R2013			15.366	329		15.695
B2014			15.233	304		15.537
E3.2014			15.849	296		16.145
B2015			16.942	347		17.289
TBG 2016	14.768	1.631	16.399	1.873	-296	17.976
Fredensborg						
R2013			26.306	623		26.929
B2014			26.219	568		26.787
E3.2014			27.350	553		27.904
B2015			28.327	648		28.975
TBG 2016	19.780	2.674	22.454	2.576	1.804	26.834

1) I årene 2013 til 2015, består administrative udgifter af ydelse rejsekortlån.

Kommunal finansiering pr. kommune 2015, fortsat

Kommune	Lokale og fler-kommunale buslinjer	Andel fælles buslinjer	Busdrift i alt	Administrative udgifter ¹⁾	Overgangsordning ny finansieringsmodel	Finansiering i alt
Frederikssund						
			----- 1000 kr. -----			
R2013			26.226	540		26.766
B2014			26.027	497		26.524
E3.2014			26.404	484		26.888
B2015			25.917	567		26.484
TBG 2016	18.751	3.006	21.757	2.390	2.504	26.652
Halsnæs						
R2013			7.582	162		7.743
B2014			7.215	152		7.367
E3.2014			7.766	148		7.914
B2015			6.686	174		6.860
TBG 2016	5.968	2.087	8.055	787	-1.096	7.747
Gribskov						
R2013			22.742	518		23.261
B2014			23.572	436		24.008
E3.2014			23.544	425		23.969
B2015			23.721	497		24.218
TBG 2016	15.354	2.754	18.108	1.890	3.304	23.303
Helsingør						
R2013			44.028	1.090		45.117
B2014			44.462	994		45.456
E3.2014			43.653	968		44.621
B2015			42.603	1.134		43.737
TBG 2016	33.795	4.174	37.969	4.754	-1.096	41.627
Hillerød						
R2013			29.221	888		30.109
B2014			29.695	801		30.496
E3.2014			29.933	781		30.714
B2015			30.001	914		30.915
TBG 2016	23.994	3.273	27.267	3.743	404	31.414
Hørsholm						
R2013			16.012	466		16.478
B2014			14.228	416		14.644
E3.2014			18.812	405		19.217
B2015			17.840	474		18.314
TBG 2016	12.350	1.663	14.012	1.690	1.704	17.407
Lejre						
R2013			26.975	552		27.527
B2014			28.210	487		28.696
E3.2014			27.992	474		28.467
B2015			27.322	555		27.877
TBG 2016	17.976	528	18.503	2.350	5.604	26.458
Greve						
R2013			13.837	333		14.170
B2014			13.321	284		13.605
E3.2014			13.269	277		13.546
B2015			13.848	324		14.172
TBG 2016	10.946	941	11.888	1.575	404	13.867

1) I årene 2013 til 2015, består administrative udgifter af ydelse rejsekortlån.

Kommunal finansiering pr. kommune 2015, fortsat

Kommune	Lokale og fler-kommunale buslinjer	Andel fælles buslinjer	Busdrift i alt	Administrative udgifter ¹⁾	Overgangsordning ny finansieringsmodel	Finansiering i alt
Roskilde						
----- 1000 kr. -----						
R2013			50.018	1.161		51.178
B2014			51.434	1.024		52.458
E3.2014			49.674	998		50.672
B2015			51.058	1.168		52.226
TBG 2016	45.824	1.134	46.957	6.447	-696	52.708
Køge						
R2013			32.371	788		33.159
B2014			34.760	629		35.389
E3.2014			35.494	613		36.107
B2015			37.067	717		37.785
TBG 2016	33.972	1.639	35.611	5.142	-1.996	38.758
Solrød						
R2013			7.083	184		7.267
B2014			6.954	183		7.136
E3.2014			6.833	178		7.011
B2015			6.922	208		7.130
TBG 2016	3.184	415	3.598	440	2.304	6.343
Stevns						
R2013			8.771	174		8.945
B2014			8.946	152		9.098
E3.2014			9.026	148		9.175
B2015			9.337	174		9.511
TBG 2016	6.008	428	6.436	803	1.504	8.743
Kalundborg						
R2013			37.185	679		37.864
B2014			35.401	578		35.979
E3.2014			33.553	563		34.116
B2015			34.997	659		35.657
TBG 2016	31.222	948	32.170	3.920	204	36.295
Sorø						
R2013			16.907	315		17.222
B2014			13.660	264		13.924
E3.2014			12.850	257		13.107
B2015			13.176	301		13.477
TBG 2016	11.628	575	12.203	1.517	4	13.725
Odsherred						
R2013			20.826	334		21.160
B2014			17.834	294		18.129
E3.2014			17.202	287		17.489
B2015			17.756	336		18.092
TBG 2016	16.942	637	17.579	2.232	-1.496	18.315
Næstved						
R2013			27.613	835		28.448
B2014			33.520	710		34.230
E3.2014			24.300	692		24.992
B2015			35.411	810		36.221
TBG 2016	27.463	1.593	29.056	5.068	4	34.128

1) I årene 2013 til 2015, består administrative udgifter af ydelse rejsekortlån.

Kommunal finansiering pr. kommune 2015, fortsat

Kommune	Lokale og fler-kommunale buslinjer	Andel fælles buslinjer	Busdrift i alt	Administrative udgifter ¹⁾	Overgangsordning ny finansieringsmodel	Finansiering i alt
Slagelse						
			----- 1000 kr. -----			
R2013			38.314	998		39.312
B2014			39.766	953		40.719
E3.2014			39.141	929		40.070
B2015			40.375	1.087		41.463
TBG 2016	33.134	1.514	34.648	5.716	-496	39.869
Faxe						
R2013			10.203	186		10.389
B2014			10.674	162		10.836
E3.2014			9.904	158		10.062
B2015			11.744	185		11.929
TBG 2016	11.398	689	12.087	1.153	-696	12.544
Holbæk						
R2013			28.736	639		29.375
B2014			28.738	629		29.367
E3.2014			27.849	613		28.462
B2015			28.817	717		29.535
TBG 2016	25.514	1.359	26.873	3.684	-1.096	29.461
Ringsted						
R2013			21.961	475		22.436
B2014			22.625	385		23.010
E3.2014			21.840	376		22.216
B2015			22.459	440		22.899
TBG 2016	17.040	652	17.692	2.599	1.104	21.395
Lolland						
R2013			36.834	722		37.556
B2014			39.236	619		39.854
E3.2014			35.956	603		36.559
B2015			41.226	706		41.932
TBG 2016	39.771	872	40.643	4.686	-1.296	44.034
Vordingborg						
R2013			17.364	455		17.819
B2014			21.479	426		21.905
E3.2014			18.591	415		19.006
B2015			22.621	486		23.107
TBG 2016	20.710	892	21.602	3.113	-296	24.419
Guldborgsund						
R2013			30.091	617		30.708
B2014			36.284	538		36.821
E3.2014			27.291	524		27.815
B2015			30.980	613		31.593
TBG 2016	25.190	1.203	26.394	3.809	-496	29.707
Kommuner samlet						
R2013			1.332.522	45.415		1.377.937
B2014			1.350.044	42.078		1.392.122
E3.2014			1.371.990	41.000		1.412.990
B2015			1.390.074	48.000		1.438.074
TBG 2016	1.122.155	130.600	1.252.755	208.637	0	1.461.391

1) I årene 2013 til 2015, består administrative udgifter af ydelse rejsekortlån.

3.4 Budgettets følsomhed for ændringer i dieselpriser, renter og passagertal

Tabel 12 viser ændringer i kommunernes og regionernes finansieringsbehov ved udsving i hhv. forbrugerprisen på diesel, renten eller passagertallet.

Tabel 12. Følsomhedsanalyse

	Diesel forbrugerpris ændring på 20%	Renteændring på 1,0 procentpoint	Passagerændring på 5%
	----- Min. kr -----		
København	23,7	9,2	24,9
Frederiksberg	3,5	1,3	3,5
Albertslund	0,6	0,3	0,6
Ballerup	1,3	0,4	0,8
Brøndby	0,8	0,3	0,5
Dragør	0,2	0,1	0,2
Gentofte	1,9	0,7	1,6
Gladsaxe	1,5	0,6	1,2
Glostrup	0,6	0,3	0,5
Herlev	0,9	0,3	0,7
Hvidovre	1,4	0,5	1,2
Høje-Taastrup	1,2	0,4	0,8
Ishøj	0,3	0,1	0,2
Egedal	0,8	0,3	0,5
Lyngby-Taarbæk	1,6	0,6	1,2
Rødovre	1,5	0,5	1,4
Rudersdal	1,9	0,6	1,3
Tårnby	1,3	0,5	1,2
Vallensbæk	0,2	0,1	0,2
Furesø	0,9	0,3	0,5
Allerød	0,8	0,3	0,5
Fredensborg	1,2	0,5	0,7
Frederikssund	1,0	0,3	0,5
Halsnæs	0,4	0,1	0,3
Gribskov	1,0	0,3	0,6
Helsingør	1,9	0,8	1,4
Hillerød	1,7	0,6	1,3
Hørsholm	0,7	0,2	0,4
Lejre	0,8	0,3	0,3
Greve	0,6	0,2	0,3
Roskilde	1,8	0,6	1,2
Køge	2,4	0,8	1,3
Solrød	0,2	0,1	0,1
Stevns	0,3	0,1	0,1
Kalundborg	1,4	0,5	0,5
Sorø	0,5	0,2	0,2
Odsherred	0,8	0,2	0,2
Næstved	1,7	0,8	1,6
Slagelse	1,8	0,7	1,5
Faxe	0,5	0,2	0,2
Holbæk	1,3	0,5	0,8
Ringsted	0,8	0,4	0,6
Lolland	1,5	0,7	0,6
Vordingborg	0,9	0,4	0,6
Guldborgsund	1,1	0,5	0,7
Kommuner total	73,2	27,5	59,2
Region Hovedstaden	18,0	5,8	17,6
Region Sjælland	8,0	3,3	6,7
Regioner i alt	26,0	9,1	24,3
TOTAL	99,2	36,6	83,5