

Trafikselskabet Movia

Budget 2017

1. behandling

30. juni 2016

Indhold

1.	Sammenfatning	4
2.	Budgetoversigt.....	8
2.1	Budget 2017 – overblik.....	10
2.2	Pris- og lønfremskrivning.....	10
2.3	Budgetoverslagsårene 2018 – 2020	11
2.4	Nøgletal på produkter	12
3.	Bus	15
3.1	Budgetforudsætninger.....	16
3.2	Passagertal og indtægter	17
3.3	Operatørudgifter	17
3.4	Rutespecifikke udgifter	18
4.	Flextrafik	21
4.1	Budgetforudsætninger.....	22
4.2	Handicapkørsel.....	22
4.3	Flextur.....	23
4.4	Flexkommune	24
4.5	Flexpatient	24
4.6	Flexrute.....	25
4.7	Administration og personale.....	25
5.	Bane	27
5.1	Budgetforudsætninger.....	27
5.2	Passagertal og indtægter	28
5.3	Operatørudgifter	28
6.	Fællesudgifter.....	30
6.1	Budgetforudsætninger.....	30
6.2	Administration og løn.....	30
6.3	Pensioner	31
6.4	Renter.....	31
6.5	Ydelse Rejsekortlån.....	32
7.	Tilskud	33
7.1	Kommunalt tilskud	33
7.2	Regionalt tilskud	33
7.3	Betaling af tilskud	34
7.4	Regulering af tilskud.....	34
8.	Likvide midler.....	35
9.	Budget fordelt på kommuner og regioner.....	36
9.1	Trafikbestillinger i kommuner og regioner	36
9.2	Tilskudsbehov pr. kommune	38
9.3	Tilskudsbehov for Region Hovedstaden	46
9.4	Tilskudsbehov for Region Sjælland.....	46

Tabel 1.	Budgetoversigt.....	8
Tabel 2.	Indekstabel.....	11
Tabel 3.	Budgetoversigt for bus.....	16
Tabel 4.	Passagertal og indtægter for bus.....	17
Tabel 5.	Busoperatørudgifter, antal bustimer og antal busser	17
Tabel 6.	Rutespecifikke udgifter	18
Tabel 7.	Budgetoversigt for Flextrafik.....	22
Tabel 8.	Passagertal for Flextrafik	22
Tabel 9.	Budgetoversigt for Handicapkørsel.....	23
Tabel 10.	Budgetoversigt for Flextur.....	23
Tabel 11.	Budgetoversigt for Flexkommune	24
Tabel 12.	Budgetoversigt for Flexpatient	24
Tabel 13.	Budgetoversigt for Flexrute.....	25
Tabel 14.	Administration og personale i Flextrafik.....	25
Tabel 15.	Administrationsudgifter for Flextrafik pr. passager	26
Tabel 16.	Budgetoversigt for Bane	27
Tabel 17.	Passagertal og indtægter for bane	28
Tabel 18.	Udgifter til togdrift.....	29
Tabel 19.	Fællesudgifter	30
Tabel 20.	Administration og løn	31
Tabel 21.	Tjenestemandspensioner	31
Tabel 22.	Rejsekortlån	32
Tabel 23.	Restgæld rejsekortlån	32
Tabel 24.	Tilskudsbehov kommuner og regioner	33
Tabel 25.	Kommunale tilskud	33
Tabel 26.	Regionale tilskudsbehov.....	34
Tabel 27.	Tilskudsbehov pr. kommune.....	38
Tabel 28.	Tilskudsbehov for Region Hovedstaden.....	46
Tabel 29.	Tilskudsbehov for Region Sjælland	46

1. Sammenfatning

Budgettet for Movias tre forretningsområder Bus, Flextrafik og Bane baseres på udgifter til operatørerne på 4,4 mia. kr., passagerindtægter på 1,9 mia. kr., og fællesudgifter på i alt 0,4 mia. kr. Forskellen mellem udgifter og indtægter udgør tilskudsbehovet fra Movias ejere: Kommunerne og regionerne på Sjælland, Lolland og Falster.

For 2017 forventes busdriftsudgifterne at udgøre 3,3 mia. kr. og passagerindtægterne 1,7 mia. kr. baseret på samlet 208 mio. passagerer årligt. De forventede 208 mio. passagerer er en marginal stigning på 0,2 pct. (0,4 mio. passagerer) i forhold til budget 2016. På Flexområdet budgetteres med en samlet operatørudgift på 616 mio. kr., mens lokalbanernes operatørudgifter udgør 484 mio. kr. Det bemærkes, at lokalbanerne forventes at transportere 10,4 mio. passagerer i 2017, mod Flexområdets 3,8 mio. passagerer i samme periode.

Fællesudgifter til trafikbestilling, planlægning, billetkontrol, marketing, trafikdrift og kundehåndtering, støttefunktioner (HR, it og økonomi) mv. budgetteres til 400 mio. kr. Fællesudgifter til finansielle poster budgetteres til 43 mio. kr.

På bestyrelsesmødet i februar 2016 blev der besluttet en ny økonomisk politik om, at budgettet til administration og løn årligt reduceres med 2 pct., hvilket svarer til 6,3 mio. kr. i 2017. Frem mod åbningen af Metro Cityringen i 2019 blev det samtidigt vedtaget, at Movia afsætter yderligere 1,5 pct. af budgettet til administration og løn, som målrettes effektiviseringer. Dette tiltag skal sikre, at Movia i 2020 har fundet effektiviseringer og indrettet økonomien, så budgettet yderligere kan reduceres med et beløb svarende til effekten af de 1,5 pct. om året i 2017 til og med 2019.

Fordelingen af fællesudgifterne mellem kommuner og regioner er foretaget på baggrund af den reviderede trafikskabslov fra 2014. Fordelingen med faste procent-andele til regionerne og resten fordelt i forhold til bustimetallet sikrer, at fordelingen af fællesudgifterne er DUT-neutral. Fordelingen er besluttet af Movias bestyrelse efter høring i kommuner og regioner. Princippet for fordelingen fremgår af Movias vedtægter.

Busoperatørudgifterne er båret af omfanget af kommunernes og regionernes årlige trafikbestilling. Udgiften pr. køreplantage bestemmes af de driftskontrakter, som Movia indgår med operatørerne på baggrund af udbud. Kontrakterne indeholder aftaler om, at operatørerne bl.a. afregnes i forhold til et prisindeks for diesel-, løn- og renteutvikling. Variationen i operatørudgifterne mellem budgetår skyldes udviklingen i prisindeks, priserne ved udbud og udviklingen i trafikbestillingerne. Inden for selve budgetåret kan udsving i operatørudgifterne primært henregnes til ændringer i prisindeks.

Indtægterne fra passagererne er hovedsageligt bestemt af antal passagerer og takster, herunder rabatorninger. Mens taksterne kendes med sikkerhed, ændres passagerindtægterne, fordi antallet af passagerer svinger imellem og inden for budgetårene. Hertil kommer variationen i kundefærd med betydning for, hvilke billetprodukter kunderne efterspørger, og hvor langt de rejser. Indførelsen af Takst Sjælland i 2017 kan ændre kundefærden og dermed øge usikkerheden i indtægterne, jf. næste side om Takst Sjælland.

Målt i faste priser budgetteres der med en stigning i tilskudsbehovet på 17 mio. kr. i forhold til året før (0,6 pct.). Hvis man ser bort fra Flextrafik, som i faste priser har en vækst på 71 mio. kr., er der et fald i tilskudsbehovet på 54 mio. kr., eller 1,9 pct.

Nedenfor omtales de væsentligste udviklingstendenser og ændringer i rammebetingelser, som har betydning for Movias budget for 2017.

Passagerudvikling og trafikbestilling

Fremskrivningen af passagertal baseres på den demografiske udvikling, og herunder bevægelsen fra land til by svarende til en samlet vækst på 0,4 pct. i Region Hovedstaden, mens væksten i Region Sjælland er på minus 0,1 pct.

Takst Sjælland - Generelt

Fra 15. januar 2017 indføres et fælles takstsystem for hele Movias område, hvor rejsekort altid er billigere end enkeltbillet, og hvor alle passagerer får adgang til et periodekort for daglige rejsende. Ændringerne som følge af Takst Sjælland er samlet set provenuneutral for Movia.

Takst Sjælland - Takstområde Syd:

For at sikre at effekten af Takst Sjælland er provenuneutral for kommuner og region i Takstområde Syd, er der placeret 11 nye zoner i området. Der introduceres også nye billetprodukter i form af periodekort, pensionistperiodekort og ændret rabat på rejsekort. Forventningen er, at ændringernes konsekvenser for provenuet vil være jævnt fordelt over takstområdet, men ikke nødvendigvis jævnt fordelt for kommuner og region i Takstområde Syd.

De præcise effekter af nye zoner, takster og produkter på passageradfærden er imidlertid vanskelige at estimere på kommune- og regionsniveau.

DOT I/S

I 2016 forventes samarbejdet i den kollektive trafik på Sjælland mellem DSB, Metroselskabet og Movia i DOT (Din Offentlige Transport) at blive organiseret i en interessentskabsform. DOT I/S bliver det juridiske grundlag for samarbejdet fremover. Etableringen af DOT I/S får ikke umiddelbart konsekvenser for Movias budget. Bestyrelsen skal i efteråret 2016 tage stilling til DOTs planer og budget for 2017.

Om usikkerheder i budget 2017

Indtægter

Indførelse af et nyt økonomisystem betyder, at billetindtægter ikke endnu kan analyseres på det sædvanlige detaljeringsniveau. I de tilfælde hvor detaljeringsniveauet er for lavt, er 2015-bogføringer anvendt samt opgørelser fra rejsekortsystemet mv. Det er derfor aftalt med revisionen, at Movia udarbejder et halvårsregnskab for 2016, så data i det ny system kvalitetssikres i god tid inden regnskabsafslæggelsen.

Takst Sjælland

Effekterne på passageradfærd og indtægter af Takst Sjællands nye zoner, takster og produkter er vanskelige at estimere på kommune- og regionsniveau. De største ændringer sker i Takstområde Syd, men også i Takstområde Hovedstaden og Takstområde Vest, kan der komme ændringer i indtægterne.

Indeks

Indeks for bl.a. løn, rente og diesel bruges til at regulere operatørbetalingen og er fastsat ud fra Nationalbankens prognoser. Indeks for diesel og rente er på et historisk lavt niveau, og der er risiko for, at disse indeks stiger mere i 2017 end Nationalbankens prognoser siger.

Københavns Kommune og Region Hovedstadens bestillinger er ikke i med i budgettet

Københavns Kommune og som noget nyt Region Hovedstaden bestiller trafikændringer til 2017 efter færdigbehandlingen af Movias budget 2017. Da Københavns Kommune og Region Hovedstaden repræsenterer 43 pct., af det samlede trafik køb, er der en øget usikkerhed om økonomi, og eventuelt nødvendige trafikændringer i øvrige kommuner.

Fællesudgifter i budgetoverslagsår 2020

Ud over en årlig besparelse på 2 pct. tilpasses administrationen årligt med 1,5 pct. i 2017-2019. Årsagen til den yderligere besparelse på 1,5 pct. er, at organisationen gradvist skal tilpasses til en lavere busbestilling i 2020 grundet Metro Cityringen. Den samlede effekt af besparelsen på 1,5 pct. i 2017-2019 er indarbejdet i budgetoverslagsåret 2020. Da Metro Cityringens effekt på busbestilling og passagertal mv. ikke er indarbejdet i 2020, kan fordelingen af 1,5 pct.-besparelsen blive anderledes alt afhængig af, hvor meget busdriften ændres i kommuner og regioner i forbindelse med Metro Cityringen.

Movias finansieringsmodel - som fordeler tilskudsbehov mellem kommuner og regioner.

Den nuværende finansieringsmodel er baseret på den reviderede trafik selskabslov fra 2014 og blev indført med virkning fra 2016.

Fordelingen af buslinjer mellem kommuner og regioner har været i høring i alle kommuner og regioner, og bestyrelsen har på denne baggrund besluttet linjefordelingen og fordelingen af fællesudgifterne. Fællesudgifter fordeles med faste procent-andele til regionerne og resten er fordelt i forhold til timetallet, hvilket sikrer, at fordelingen af fællesudgifterne er DUT-neutral. Princippet for fordelingen fremgår af Movias vedtægter.

Tilskudsbehov til Bus:

- Linjer som kører i én kommune/region betales af kommunen/regionen
- For linjer som kører i flere kommuner, betales 80 pct. af tilskuddet efter nøglen bustimer. De sidste 20 pct. af tilskuddet fordeles efter befolkningstal i kommuner og i region. På samme måde fordeles linjer, der kører i begge regioner.

Tilskudsbehov til Fællesudgifter:

Fællesudgifter fordeles på *både* kommuner og regioner ved:

1. Med en fast procentdel fordeles først fællesudgifterne mellem kommuner og region i hhv. Region Hovedstaden (77,8 pct.) og i Region Sjælland (22,2 pct.)
2. Af den del som blev fordelt i pkt. 1, betaler Regionerne en fast procentvis andel på 40,42 pct. i Region Hovedstaden og 1,95 pct. i Region Sjælland
3. De resterende fællesudgifter fordeles på kommuner og regioner efter fordelingsnøglen timer

Flextrafik:

Den enkelte kommune og region betaler hele udgiften til den enkelte Flextrafik ordning, og der er ingen fordeling.

Lokalbane: De to regioner betaler tilskudsbehovet til lokalbanerne i deres respektive områder

Afrunding

I tabellerne kan afrundinger medføre, at beløbene ikke summer til totalen. Med mindre andet er anført er alle beløb anført i årets priser bortset fra overslagsårene, som er i 2017-priser.

2. Budgetoversigt

Budgettets hovedtal fremgår af tabel 1. Som sammenligningsgrundlag er også tal for regnskab 2015 og budget 2016 taget med i tabellen, samt efterfølgende tabeller.

Målt i faste priser falder tilskudsbehovet til bus, bane og fællesudgifter fra budget 2016 til budget 2017. Flextrafiks tilskudsbehov stiger grundet øget efterspørgsel på især kommunernes visiterede ordninger; Flexkommune og Flexrute, mens efterspørgslen på Flextur er budgetteret med et mindre fald pga. højere takster.

Tabel 1. Budgetoversigt

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Bus								
Indtægter	-1.603,2	-1.687,8	-1.705,3	-1.712,5	-1.718,2	-1.723,9	-17,5	1,0
Operatørudgifter	3.008,6	3.100,9	3.119,3	3.091,5	3.083,5	3.083,5	18,4	0,6
Rutespecifikke udg.	163,4	207,7	208,5	198,1	192,7	192,8	0,8	0,4
Bus i alt	1.568,9	1.620,7	1.622,5	1.577,1	1.558,1	1.552,4	1,8	0,1
Flextrafik								
Indtægter	-40,1	-46,1	-44,7	-45,2	-45,8	-46,4	1,4	-3,1
Operatørudgifter	521,5	543,0	616,3	606,2	622,5	638,8	73,3	13,5
Adm. og pers.	55,7	63,1	69,7	70,2	72,3	72,2	6,6	10,5
Flextrafik i alt	537,1	559,9	641,3	631,2	649,0	664,6	81,4	14,5
Lokalbaner								
Indtægter	-171,2	-181,5	-174,2	-174,5	-174,9	-175,3	7,3	-4,0
Udgifter til togdrift	472,3	488,4	484,3	484,3	476,2	478,8	-4,1	-0,8
Anlæg	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Lokalbaner i alt	307,5	307,0	310,2	309,8	301,2	303,5	3,2	1,0
Fællesudgifter								
Adm. og løn	287,2	309,6	310,1	303,8	297,8	278,1	0,5	0,1
Pensioner	15,7	17,8	20,7	21,9	23,1	25,0	2,9	16,3
Renter	-1,2	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	0,0	0,0
Ydelse rejsekortlån	64,2	65,0	44,0	44,0	23,0	22,0	-21,0	-32,3
Fællesudgifter i alt	366,0	391,0	373,4	368,4	342,6	323,7	-17,6	-4,5
Ekstraordinære poster	161,4							
Tilskudsbehov i alt	2.940,7	2.878,6	2.947,3	2.886,4	2.850,9	2.844,2	68,7	2,4

Det fremgår af tabel 1, at tilskudsbehovet til busdrift i budget 2017 er 1,8 mio. kr. højere end i budget 2016, svarende til en stigning på 0,1 pct. Det højere tilskudsbehov skyldes en stigning i operatørudgifter på 18,4 mio. kr. (0,6 pct.), samt øgede udgifter til rutespecifikke udgifter på 0,8 mio. kr. (0,4 pct.) De rutespecifikke udgifter er udgifter til fx chaufførlokaler og rejsekortafgifter, dvs. udgifter som ikke afregnes med operatørerne, men som har tæt tilknytning til busdriften og derfor fordeles direkte på buslinjerne, jf. afsnit 3.4.

Takststigningen er 0,0 pct. fra 2016 til 2017. Men vækst i passagertallet på 0,2 pct. og en vækst i indtægt pr. passager på 0,8 pct. giver en stigning i indtægter på 1,0 pct. i forhold til budget 2016. Hovedårsagen til højere indtægt pr. passager er ændret kundeadfærd i forhold til valg af billettyper og rejselængde mv.

Antallet af bustimer og antallet af busser er reduceret marginalt. En stigning i prisindeks øger udgifterne 4,3 mio. kr. Desuden betyder en investering i operatørdrevet realtidssystem, at operatørudgifterne samlet stiger

18,4 mio.kr. Udgifterne til realtidssystemet forventes reduceret i de kommende år i takt med udløb af de til-lægskontrakter, der er indgået med operatørerne.

De rutespecifikke udgifter stiger samlet set med 0,8 mio. kr. i forhold til budget 2016, svarende til 0,4 pct. Stigningen er primært sammensat af stigende udgifter til køb af rejsehjemmel og udvidet billetkontrol, mens der er besparelser på provisioner og rejsekortafgifter. Der forventes en stor stigning i Movias rejsekortudstede- deler med heraf følgende omkostninger til kortproduktion. Provisionsudgiften, som er betaling til salgsste- derne for at sælge billetter, forventes dog at falde af samme årsag. Det interne billetkontrolkorps er udvidet med et eksternt korps af billetkontrollører. De samlede indtægter fra kontrolafgifter overstiger udgifterne til billetkontrollører med ca. 7 mio. kr., hvilket er sammensat af, at de eksterne billetkontrollører forventes at ud- skrive kontrolafgifter for ca. 1 mio. kr. mere end udgifterne, mens overskuddet fra de interne billetkontrollører er på ca. 6 mio. kr. Rejsekortafgifterne forventes at falde med 6,5 mio. kr. i forhold til 2016; budget 2016 in- deholdt en engangsudgift til leverandøren af rejsekortsystemet i forbindelse med den endelige systemover- dragelse til Rejsekortselskabet.

Tilskudsbehovet for Flextrafik forventes samlet at blive 641,3 mio. kr. i budget 2017, hvilket er en stigning på 14,5 pct. i forhold til budget 2016. De øgede udgifter skyldes øget efterspørgsel i kommunerne til Flexkom- mune og Flexrute.

Der budgetteres med et stigende tilskudsbehov til lokalbanerne i 2017 på 3,2 mio. kr. svarende til 1,0 pct. i forhold til budget 2016. Det øgede tilskudsbehov er hovedsageligt en konsekvens af stigende indeks.

Som følge af den økonomiske politik er budgettet for administration og løn reduceret med 2 pct., hvilket bety- der et fald i faste priser på 6,3 mio. kr. i 2017.

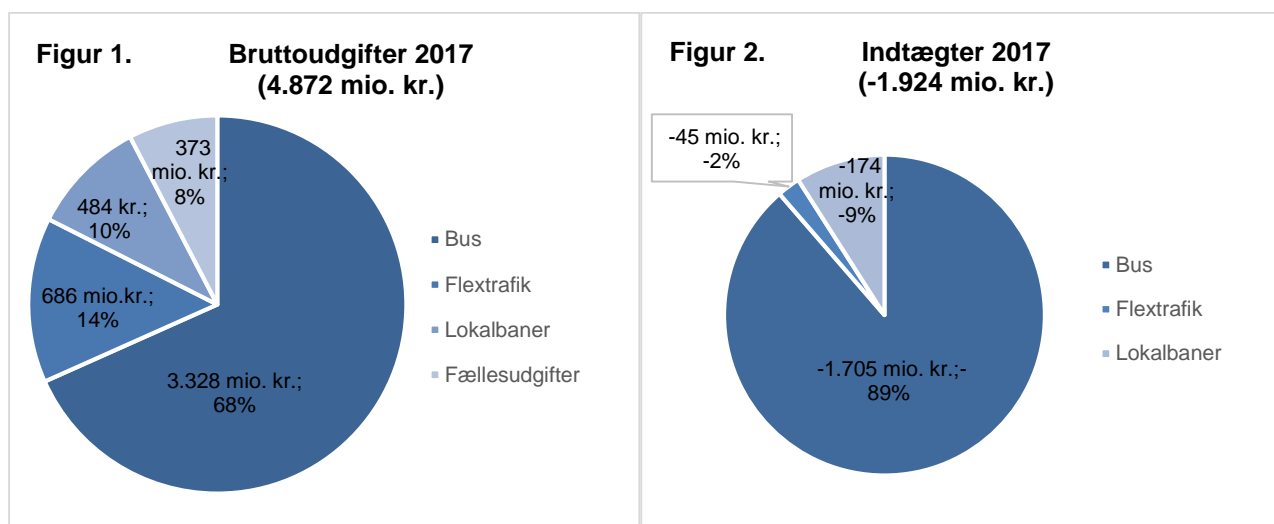
2.1 Budget 2017 – overblik

Movias budget udgør den samlede beskrivelse af Movias forventede aktivitetsniveau i 2017 og det samlede sæt af forudsætninger for de 45 kommuners og 2 regioners tilskud til Movia.

Hovedtallene i budgettet er et bruttoudgiftsbeløb på 4.872 mio. kr. og indtægter på 1.924 mio. kr. Forskellen på 2.947 mio. kr. udgør kommuners og regioners samlede tilskud til Movia.

Figur 1 viser bruttoudgifterne fordelt på udgiftstyper. Busdriften udgør 68 pct. af de samlede bruttoudgifter og er dermed den største udgiftspost i Movias budget, mens bruttoudgifter til Flextrafik udgør 14 pct., og bruttoudgifter til lokalbanerne udgør 10 pct. Fællesudgifter udgør 8 pct. af bruttoudgifterne.

Af figur 2 ses fordelingen af de samlede indtægter, hvoraf fremgår, at 89 pct. af indtægterne hidrører fra betalende kunder i busser, mens det for flextrafik og lokalbaner er henholdsvis 2 pct. og 9 pct.



Ud over Flextrafik, lokalbaner og den fælles administration er budgettet sammensat af 444 enkeltbudgetter for buslinjerne, som igen tilskudsmæssigt er henført til de enkelte kommuner og regioner. Ændring af budgetforudsætninger for både indtægter og udgifter slår direkte igennem på kommunernes og regionernes økonomi. Der vil således forventeligt være forskelle mellem de budgetterede og de realiserede tilskud til Movia, som giver sig udslag i enten positiv eller negativ efterregulering 2 år efter regnskabsåret.

2.2 Pris- og lønfremskrivning

Movias kontrakter inden for Bus, Bane og Flextrafik er reguleret med udgangspunkt i de samme grundlæggende prisindeks. Indeksforventningerne er baseret på prognoser fra Nationalbanken.

Tabel 2 viser prognoserne for den overordnede udvikling i de grundlæggende indeks, som Movias kontrakter med operatørerne reguleres med. Da vægtningen af indeks er forskellig for områderne Bus, Bane og Flextrafik, vil den budgetterede indeksregulering også være forskellig for områderne.

Tabel 2. Indekstabel

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Indeks -----							
Diesel forbrugerpris	144	161	141	141	141	141	-19,8	-12,3
Lønninger	181	187	189	189	189	189	2,0	1,1
Forbrugerpriser	131	134	134	134	134	134	0,7	0,6
CIBOR 3 md. rente	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1 %point	38,2
Gns. rente	1,0%	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	0,0 %point	0,0
Indekseffekt på produkter							Mio. kr.	pct.
Bus							4,3	0,1
Flextrafik							-5,6	-0,9
Bane							4,0	1,1

Anm.: Indekstabellen er baseret på Nationalbankens prognoser

Det fremgår af tabel 2, at indeksprognoserne i budget 2017 viser små udsving i forhold til forventningerne i budget 2016. Lønninger, som udgør den største del af indekset, forventes at stige 1,1 pct. årligt, mens diesel forventes at falde i forhold til niveauet i 2016. De største procentvise ændring er på CIBOR renten, men det er på nogle meget lave niveauer. Resten af indeksene er uændret eller lidt stigende.

Den samlede effekt af indeksforventningerne i budget 2017 i forhold til budget 2016 er for busoperatørdugifterne en stigning på 0,1 pct., svarende til 4,3 mio. kr. og for lokalbanerne forventes en stigning på 1,1 pct. svarende til 4 mio. kr. Flextrafik, som kun reguleres med løn og diesel indeks forventes at falde 0,9 pct., svarende til et fald i operatørdugifterne på 5,6 mio. kr. i forhold til budget 2016.

Pris- og lønfremskrivning

KL's pris- og lønskøn giver en opskrivning på 2,2 pct. mellem 2016 og 2017. Pris- og lønskønnet er brugt til opskrivning af administration, løn og pensioner samt Flextrafiks administrationsudgifter.

2.3 Budgetoverslagsårene 2018 – 2020

I budgetoverslagsårene 2018-2020 budgetteres med et faldende tilskudsbehov på i alt godt 100 mio. kr., hovedsageligt baseret på en passagerfremskrivning samt forventet faldende omkostninger til administration og rejsekortlån. For Flextrafik er der en forventning om vækst, og øget tilskudsbehov.

Effekterne på passagertal og indtægter fra idriftsættelsen af Metro Cityringen i budgetoverslag 2020 er ikke indarbejdet, da effekterne heraf fortsat analyseres i et samarbejde med de berørte kommuner og Region Hovedstaden.

Den økonomiske politik på administration og løn er indarbejdet i overslagsårene. Budgettet er hvert år reduceret med 2 pct. og i 2020 yderligere med effekten af effektiviseringer i 2017 til 2019 svarende til 1,5 pct. årligt.

Passagertallet i budgetoverslagsårene er tillagt en årlig demografidrevet passagertilvækst. Se nærmere i afsnit 3.2 om passagertal og indtægter.

Operatørdugifterne opgøres i budgetoverslagsårene ud fra ændringer i køreplanlægningen, som kommunerne og regionerne har ønsket. Ingen kommuner/regioner har ønsket køreplanændringer i budgetoverslagsårene. Helårseffekten af trafikbestillinger, som træder i kraft i løbet af 2017, er medtaget i overslagsårene.

Alle beløb i budgetoverslagsårene er angivet i 2017-prisniveau.

2.4 Nøgletal på produkter

Tilskudsbehovet er naturligt i fokus i budgettet, fordi tilskudsbehovet er det beløb, som kommuner og regioner betaler for den service, som Movia leverer. Tilskudsbehovet er pr. definition forskellen mellem indtægter og udgifter. Derfor lægger Movia i sin rådgivning til kommuner og regioner vægt på, at trafikløbet er økonomisk effektivt, hvilket i dette afsnit er beskrevet ved at sætte tilskudsbehovet i relation til de producerede bustimer og passagertallet.

Movia har gennem årene udviklet forskellige produkter til at betjene passagererne, jf. tekstboksen med eksempler på busprodukter.

Udvalgte busprodukters karakteristika

A-linjer

A-busserne er det højfrekvente bybusnet, hvor der samtidig er arbejdet med god fremkommelighed, gode stoppesteder og digital trafikinformation både i bussen og ved stoppestederne.

Særkendet ved A-busserne er, at de kører så hyppigt, at køreplanen mange steder er unødvendig.

S-linjer

S-busserne er hurtige busser, der sammen med S-toget er grundstammen i betjeningen mellem byfingrene. S-busserne forbinder med relativ høj frekvens boligområder, arbejdspladser og indkøbsmuligheder og betjener borgere, der rejser langt.

S-bussernes særkende er, at der er langt mellem stoppestederne og at de har en attraktiv frekvens.

R-linjer

R-busserne udgør sammen med jernbanerne et samlet regionalt net uden for Storkøbenhavn. Nettet forbinder større byer og prioriteres ift. at opnå gode korrespondancer mellem bus og tog.

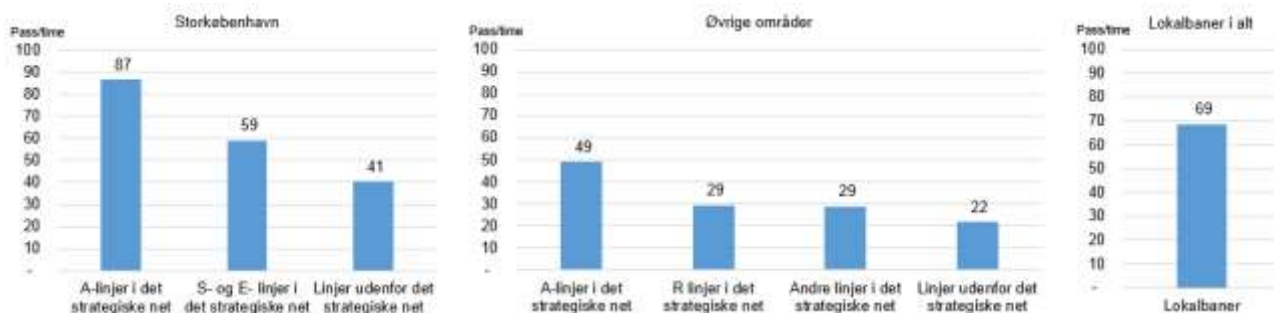
R-bussernes særkende er afgang hver halve time alle hverdage, og timedrift aften/weekend.

Produkterne ovenfor har forskellige forudsætninger med hensyn til demografi, geografi, frekvens og fremkommelighed mv. og varierer dermed også med hensyn til passagergrundlag og økonomi i de områder, de betjener.

Nøgletallene i afsnittet er derfor opdelt på produkter i og uden for Det strategiske net, samt efter om betjeningen foregår i "Storkøbenhavn" (se anmærkning 3 i figur 3) eller "Øvrige områder", dvs. i resten af Movias dækningsområde.

Det fremgår af figur 3 om passagerer pr. bustime, at linjer i Storkøbenhavn har knap dobbelt så mange passagerer pr. time som i linjer uden for Storkøbenhavn. Det er fremgår også, at A-linjerne har over dobbelt så mange passagerer som "Linjer uden for det strategiske net", som har det laveste antal passagerer pr. time.

Figur 3. Passagerer pr. time



Anm. 1: Linje 600S, er eneste S-linje uden for Storkøbenhavn. Linjen er derfor medtaget i gruppen R-linjer. Lokalbenerne er ikke opdelt i områder, da eneste lokalbanestrækning i Storkøbenhavn er Nærumbanen.

Anm. 2: Udgifterne til Lokalbener er eksklusiv udgifter til infrastruktur og anlæg. Dette er for at øge sammenligneligheden, da der i busudgifterne heller ikke indgår udgifter til infrastruktur.

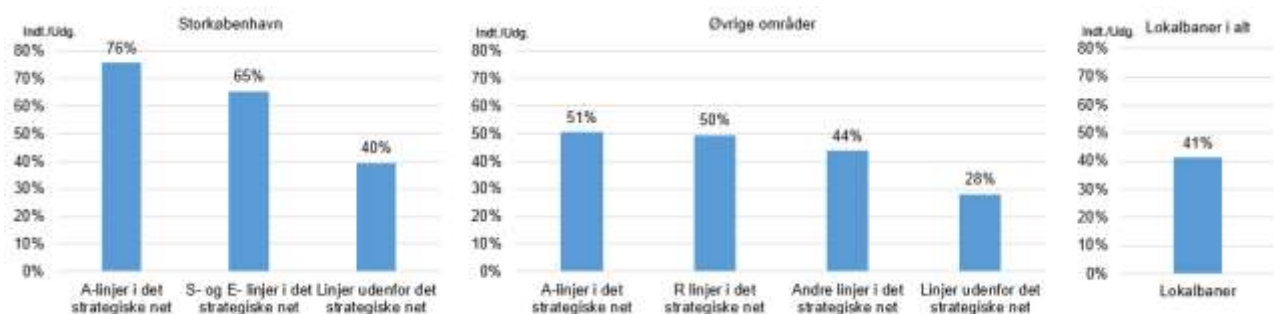
Anm. 3: Linjerne i Storkøbenhavn svarer til Trafikplanens kommunegrupper "Central" og "KKN", dvs. København, Frederiksberg, Dragør, Tårnby, Albertslund, Brøndby, Glostrup, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Rødovre, Vallensbæk, Ballerup, Herlev, Gentofte, Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Egedal og Furesø kommuner.

Anm. 4: Det strategiske net (tidligere benævnt Pendlernet) omfatter de ca. 100 vigtigste bus- og lokalbanelinjer i Movias område. Det strategiske net udgør sammen med Metro, S-tog og regionale baneret samlet kollektivt net, der udgør den stabile ryggrad i den kollektive trafik.

Det fremgår også af figur 3, at A-Linjer placerer sig passagermæssigt med det højeste antal passagerer pr. time, og at "Linjer uden for det strategiske net" ligger passagermæssigt lavest. Endelig fremgår det af figur 3, at Lokalbanners 69 passagerer pr. time er det næsthøjeste passagertal pr. time.

Figur 4 viser selvfinansieringsgraden (indtægterne divideret med udgifterne), og det fremgår, at de forskellige produkters selvfinansieringsgrad afspejler billedet fra figur 3 om passagerer pr. time. Forskellen mellem produkter og geografisk område er dog ikke helt så markant som på passagersiden, da fx A-linjer i Storkøbenhavn er de linjer med lavest indtægt pr. passager pga. generelt kortere og dermed billigere ture.

Figur 4. Selvfinansieringsgrad ¹⁾



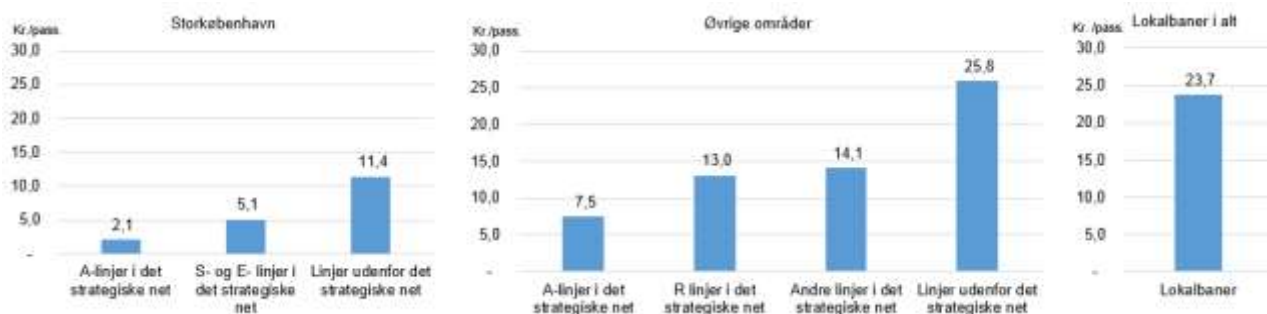
Anm. 1: Selvfinansieringsgraden er defineret som indtægter divideret med udgifter.

Anm. 2: Se noter til figur 3.

Det fremgår også af figur 4, at lokalbanners selvfinansieringsgrad udgør 41 pct., hvilket er mindre, end man umiddelbart ville forvente på baggrund af antal passagerer pr. time i figur 3. Årsagen er, at lokalbanerne generelt er mere omkostningstunge end busserne.

I figur 5 fremgår kommuner og regioners tilskud pr. passager på de forskellige linjetyper. I både Storkøbenhavn og "Øvrige områder" er tilskuddet pr. A-linje passager markant lavere end "Linjer uden for det strategiske net" - på grund af de mange passagerer pr. time og deraf følgende indtægter.

Figur 5. Tilskud pr. passager

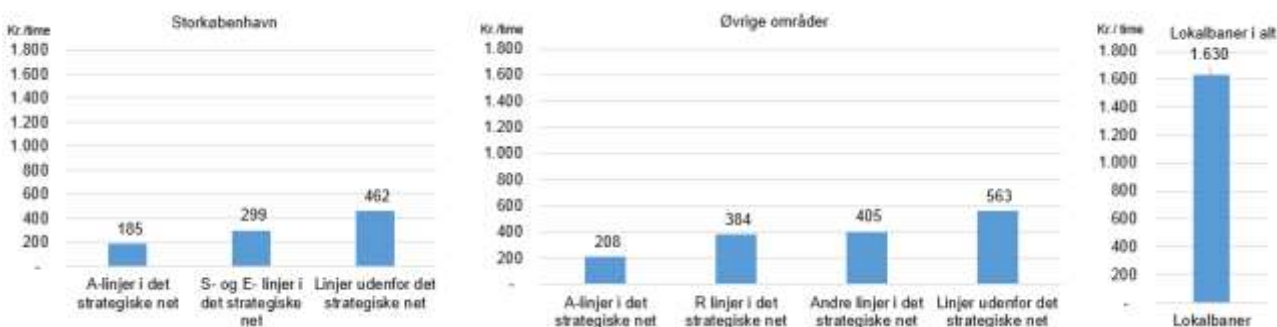


Anm.: Se noter til figur 3.

Det fremgår også af figur 5, at linjerne uden for det strategiske net i "Øvrige områder" har højeste tilskud pr. passager. Disse linjer kører, hvor geografi og demografi indebærer, at passagertallet er lavere end i de områder, hvor der fx kører A-linjer.

Figur 6 viser tilskuddet pr. time og selv om billedet i store stræk følger tilskud pr. passager, så er forskellene mindre. Linjer med mange passagerer har også flere passagerer pr. time og får derfor et relativt større tilskud pr. time end pr. passager. For lokalbanerne afspejler den høje timepris også en større passagerkapacitet.

Figur 6. Tilskud pr. time



Anm.: Se noter til figur 3.

3. Bus

Movia varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel i henhold til lov om trafikselskaber § 5. Movias dækningsområde er Sjælland, Lolland og Falster, som administrativt er inddelt i 45 kommuner og 2 regioner, jf. figur 7. Movias opgaver er at rådgive, koordinere, planlægge, følge op og udbyde den kollektive trafik under hensyn til kommuners og regioners ønsker og behov.

Figur 7 viser de 45 kommuner og to regioner (kommunerne i hovedstadsområdet er vist særskilt).

Figur 7. Kommuner/regioner



Det fremgår af tabel 3, at der i 2017 budgetteres med en stigning i tilskudsbehovet til buskørsel på 1,8 mio. kr. svarende til 0,1 pct. De samlede indtægter budgetteres 17,5 mio. kr. højere, svarende til 1,0 pct. Operatørudgifterne stiger 18,4 mio. kr., svarende til 0,6 pct. Stigningen er sammensat af, at indeks vedrørende løn, diesel og rente, stiger med knap 4,3 mio. kr., og en reduktion på grund af lavere priser i nye kontrakter. Investering i operatørdrevet realtid betyder en stigning på 21,9 mio. kr. I Region Sjælland bruges investeringen til ny teknologi. I Region Hovedstaden er der tale om en reinvestering, som giver besparelser på de rutespecifikke it-udgifter.

De rutespecifikke udgifter budgetteres med en stigning på 0,8 mio. kr.

Tabel 3. Budgetoversigt for bus

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Indtægter	-1.603,2	-1.687,8	-1.705,3	-1.712,5	-1.718,2	-1.723,9	-17,5	1,0
Operatørudgifter	3.008,6	3.100,9	3.119,3	3.091,5	3.083,5	3.083,5	18,4	0,6
Rutespecifikke udg.	163,4	207,7	208,5	198,1	192,7	192,8	0,8	0,4
Bus i alt	1.568,9	1.620,7	1.622,5	1.577,1	1.558,1	1.552,4	1,8	0,1

Anm.: Rutespecifikke udgifter er udgifter til fx chaufførlokaler og rejsekortafgifter, dvs. udgifter som ikke afregnes med operatørerne, men som har tæt tilknytning til busdriften og derfor fordeles direkte på buslinjerne, jf. afsnit 3.4.

3.1 Budgetforudsætninger

Indtægter

Passagertallet for de enkelte buslinjer er baseret på passagertal for 2015 samt realiserede passagertal for de første tre måneder i 2016. De realiserede passagertal er tillagt vækst fra demografi samt skønnet effekt af kommuner og regioners trafikbestillinger.

Takster i den kollektive trafik er underlagt et takststigningsloft, som fastsættes af Trafik og Byggestyrelsen. Takststigningsloftet beregnes ud fra en forventet udvikling i et brancherelevant omkostningsindeks, og tager også højde for udviklingen i tidligere år.

Takststigningsloftet for 2017 er på 0,0 pct.

Udgifter

Indeksforventningerne til bl.a. løn diesel og rente, giver en stigning på 0,1 pct., svarende til 4,3 mio. kr. i forhold til budget 2017.

Antallet af timer og busser, fremkommer ud fra køreplanerne i 2016 tillagt effekten af kommuners og regioners trafikbestilling for 2017.

Endelig er der for de øvrige budgetposter for udgifter til busdriften indarbejdet opdaterede forventninger i budgettet for 2017.

3.2 Passagertal og indtægter

Tabel 4. Passagertal og indtægter for bus

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Mio. passagerer -----							Pct.
Passagerer	202,1	207,1	207,5	208,6	209,4	210,2	0,4	0,2
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Indtægter	-1.603,2	-1.687,8	-1.705,3	-1.712,5	-1.718,2	-1.723,9	-17,5	1,0

Anm.: R2015 og B2016 korrigeret for niveauskifte i forbindelse med overgang til nyt tællesystem i Hovedstadsområdet.

Det fremgår af tabel 4, at der budgetteres med en beskeden stigning på ca. 0,4 mio. passagerer i forhold til budget 2016, svarende til en stigning på 0,2 pct.

Passagertallet er tillagt en samlet årlig passagertilvækst på:

- Region Hovedstaden eksklusiv København og Frederiksberg = 0,4 pct.
- København og Frederiksberg = 0,5 pct.
- Region Sjælland = -0,1 pct.

Fremskrivningen af passagertal baseres på den demografiske udvikling, herunder en bevægelse fra land til by. Den demografiske udvikling reduceres til 0,5 pct. i Københavns og Frederiksberg kommuner på grund af substitution mod andre transportmidler. Derudover er der tillagt passagereffekt fra kommuner og regioners trafikbestilling, svarende til ca. 0,8 mio. flere passagerer.

En indtægtsstigning på 17,5 mio. kr. er således sammensat af en passagerstigning på 0,2 pct., og en stigning i indtægt pr. passager på 0,8 pct. Hovedårsagen til højere indtægt pr. passager er ændret kundeadfærd med hensyn til brug af billettyper og rejselængde mv.

3.3 Operatørudgifter

Operatørudgifter er de udgifter, der kontraktmæssigt betales til operatørerne. De direkte operatørudgifter varierer med antal bustimer, antal busser samt faste udgifter. Øvrige operatørudgifter består af ekstrakørsel, udgåede ture, incitamentsbonus, kvalitetsmåling, kvalitetsbonus og –bod samt realtid i busserne.

Tabel 5. Busoperatørudgifter, antal bustimer og antal busser

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
								Pct.
Antal buslinjer	444	428	444	444	444	444	16	3,7
Antal busser	1.243	1.247	1.246	1.244	1.244	1.244	-1	-0,1
Antal timer (1.000 timer)	4.238	4.298	4.288	4.282	4.282	4.282	-9	-0,2
Operatørudg. (mio. kr.)	3.008,6	3.100,9	3.119,3	3.091,5	3.083,5	3.083,5	18,4	0,6

Tabel 5 viser, at operatørudgifterne i 2017 er budgetlagt til 3.119 mio. kr., hvilket er en budgetteret stigning på 18,4 mio. kr., svarende til 0,6 pct. i forhold til budget 2016. Hovedårsagerne er følgende:

- Udviklingen i prisindeks betyder som beskrevet i afsnit 2.2, en stigning på 4,3 mio. kr.

- En engangsinvestering i operatørdrevne realtidssystemer øger udgifterne i forhold til budget 2016 med 21,9 mio. kr. Udgifterne til realtidssystemet vil blive reduceret i de kommende år, i takt med udløb af de tillægskontrakter, der er indgået med operatørerne
- Der er budgetteret en marginal reduktion af antal timer og antal busser. Det skal dog bemærkes, at forbedret fremkommelighed i forbindelse med PlusWay på linje 5C fra april 2017 betyder, at driften kan udføres med et mindre busforbrug og færre timer, uden at der er tale om en driftsreduktion. Den reelle udvikling i driftsomfang er derfor en marginal stigning.
- Nye kontraktpriser i udbud A14 reducerer udgifterne.

Udbud A14

Fra december 2016 skifter en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A14. Budget 2017 er derfor påvirket af de nye priser i udbuddene, hvorfor der budgetteres med et fald i rutebundne operatørudgifter på ca. 4 mio. kr. Der er dog også 13.000 timers busdrift i de nye kontrakter, som tidligere ikke blev kørt af Movia. Hvis man ser bort fra den øgede trafikmængde, er der derfor et fald i priser pga. udbud A14 på ca. 10 mio. kr.

Udbud A14 dækker samlet ca. 190.000 timer og 60 busser, svarende til ca. 4 pct. af Movias busdrift.

3.4 Rutespecifikke udgifter

Rutespecifikke udgifter er udgifter, der er tæt knyttet til busdriften, og som Movia afholder ud over operatørudgiften, jf. tabel 6. De rutespecifikke udgifter fordeles på alle buslinjer.

I tabel 6 ses de rutespecifikke udgifter fordelt på forskellige kategorier af udgifter. I budget 2017 er der en stigning på de samlede rutespecifikke udgifter på 0,8 mio. kr. i forhold til budget 2016. Stigningen skyldes primært køb af rejsehjemmel, udvidet billetkontrol, mens der er besparelser på provisioner og rejsekortafgifter.

Tabel 6. Rutespecifikke udgifter

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst	
	Mio. kr.						B2016 - B2017	Pct.
Provision/Distribution	46,8	48,2	43,2	39,5	39,6	39,6	-4,9	-10,3
Køb af rejsehjemmel	7,3	5,0	8,0	5,9	5,0	5,0	3,0	59,1
Rejsekort afgifter	61,6	118,7	112,2	112,3	112,3	112,3	-6,5	-5,5
Stoppesteder	16,1	7,4	10,2	10,2	10,2	10,2	2,8	38,4
Busudstyr	8,1	10,0	7,2	5,0	5,0	5,0	-2,8	-28,2
Chaufførlokaler	6,5	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	0,0	0,0
IT udgifter	16,2	11,1	12,8	10,4	5,9	5,9	1,8	16,0
Billetkontrol	0,8	0,0	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	
Rutespec. udg. i alt	163,4	207,7	208,5	198,1	192,7	192,8	0,8	0,4

Anm.: Udgifterne til Tale- og Dataradio, Real tid i Syd og Vest samt Andre IT-omkostninger fra B2017 er lagt sammen til it udgifter.

Provision/Distribution

Udgifterne til provision er Movias udgifter til private kortsalgsteder, der forhandler rejsehjemmel samt udligningsbeløb mellem Movia, DSB og Metroselskabet, der er opstået som forskellen mellem parternes andele af omsætningen og andelen af fællesindtægter.

I budget 2017 forventes udgifterne til provision at være 4,9 mio. kr. lavere end i budget 2016 og også lavere end i regnskab 2015, idet det forventes, at salg af periodekort i høj grad flyttes fra manuelt betjente salgskanaler til de billigere selvbetjente salgskanaler (rejsekort og mobilperiodekort), hvilket giver et fald i de samlede provisionsudgifter.

Provisionsudgift, distributionsafgift og -honorar fordeles på de enkelte busruter i forhold til den beregnede passagerindtægt.

Køb af rejsehjemmel

Køb af rejsehjemmel er de udgifter, Movia har til køb og produktion af de forskellige typer af rejsehjemmel såsom rejsekort og skolekort.

I budget 2017 er udgifterne budgetteret til at være 3,0 mio. kr. højere end i budget 2016, hvilket kan henføres til en forventning om en forøgelse af rejsekortudstedelser i både 2016 og 2017 i forhold til budget 2016 som følge af overgang fra pap-periodekort til periodekort på rejsekort. Kundernes betaling for kort dækker ikke hele produktionsomkostningen.

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

Rejsekortafgifter

Movia betaler afgifter til Rejsekort A/S i forhold til omsætning og antal rejser. Desuden betaler Movia driftsudgifter til Rejsekort A/S. Driftsudgifterne afhænger af antallet af standere med salgs- og valideringsudstyr (check ind/check ud). Derudover skal Movia betale for rettelse af eventuelle fejl på udstyret, der ligger uden for vedligeholdelseskontrakten med leverandøren East West.

Der budgetteres med et samlet fald i rejsekortafgifterne på 6,5 mio. kr. i budget 2017. Dette sker primært, fordi der i budget 2016 var budgetteret med en engangsudgift i forbindelse med at ejerne af rejsekortsystemet fik overdraget systemet fra rejsekortleverandøren.

Rejsekortafgifterne fordeles på de enkelte busruter i forhold til passagerer og indtægter.

Stoppesteder

Stoppestedsudgifterne består af udgifter til:

- Vedligeholdelsesmateriel
- Udsiftning af stoppestedstandere og køreplantavler mv. som anvendes på stoppestederne
- Vedligeholdelse af count down moduler opsat på stoppestederne.

Til forskel fra 2016 er driftsudgifter til count down moduler nu også indeholdt i posten, hvor driftsudgiften tidligere var placeret under posten busudstyr. Movia servicerer i alt ca. 15.000 stoppestedstandere. Udgifterne til stoppesteder budgetteres uændret i 2017 i forhold til budget 2016, når der ses bort fra den regnskabsmæssige virkning af, at driftsudgiften til count down moduler er flyttet fra posten busudstyr til posten stoppesteder. Der er således indarbejdet en effektivisering, da budgettet ikke er PL-reguleret. Udgifterne fordeles på de enkelte busruter i forhold til antal bustimer.

Busudstyr

Busudstyrsudgifterne er udgifter til drift og vedligeholdelse af billetteringsudstyr og kommunikationsudstyr, dvs. "tale-radio-delen" af TDR (Tale- og dataradio), i busserne. Udgifter til busudstyr budgetteres uændret i 2017 i forhold til budget 2016, når der ses bort fra den regnskabsmæssige virkning af, at driftsudgiften til count down moduler er flyttet fra posten busudstyr til posten stoppesteder. Budgettet er ikke PL-reguleret, hvilket er et udtryk for en effektivisering. Udgifterne fordeles på de enkelte busruter i forhold til bustimer.

Chaufførlokaler

Movia afholder udgifter til drift og vedligeholdelse af chaufførlokaler og udlejer faciliteterne til operatørerne. Lejeindtægterne fra chaufførlokalerne modregnes i driftsudgifterne. Budgettet er i 2017 på niveau med 2016. Nettoudgiften til chaufførlokalerne fordeles på de enkelte busruter i forhold til antal bustimer.

IT udgifter

Budgettet til it udgifter indeholder hovedsageligt udgifter til Tale- og dataradio (TDR) og udgifter til Realtid i busserne. Herudover indeholder budgettet også udgifter til systemerne til kvalitetsmåling og skolekort i alt 0,2 mio. kr. samt udgifter til beredskab og vedligehold af kontrolrumssoftware på 0,2 mio. kr. Den budgetterede udgift i 2017 for de to sidstnævnte poster er uændret i forhold til 2016.

TDR er det anvendte busradiosystem i Takstområde Hovedstaden og ved Næstved Terminalen, der giver mulighed for både tale- og datakommunikation. TDR anvendes af Movia og operatørerne til fx aktiv trafikstyring, automatisk stoppestedannoncering og realtidsinformation til blandt andet count down standere og rejseplandata. Budgettet indeholder udgifter til service med leverandøren af systemet. Budgettet er uændret i forhold til 2016 og indeholder dermed en effektivisering, da der ikke er PL-reguleret. I 2018 halveres udgifterne til TDR i Takstområde Hovedstaden, da systemet udfases og erstattes af "Operatørdrevet realtid", og fra 2019 og frem er udgiften i Takstområde Hovedstaden helt bortfaldet. Udgifterne til TDR fordeles på de berørte busruter i forhold til bustimer. Udfasningen af TDR, i takt med at realtidssystemet indføres, blev besluttet på bestyrelsesmødet 21. april 2016 pkt. 09.

Den budgetterede udgift vedr. it til realtid i busserne stiger i 2017 med 1,7 mio. kr. i forhold til 2016 som følge af udvidelse af realtidsløsningen til takstområde Hovedstaden. Udgifterne til operatørerne ifm. realtid er budgetteret under operatørudgifter (afsnit 3.3). Det er alene driften af it udgifterne til realtid der er budgetteret under de rutespecifikke udgifter, mens udgifter til anskaffelse af realtidsudstyr er budgetteret under operatørudgifter.

Udgiften til realtid fordeles på alle busruter i forhold til antal bustimer.

Billetkontrol

Formålet med billetkontrollen er at få andelen af passagerer uden gyldig rejsehjemmel nedbragt og derigennem reducere indtægtstabt fra gratister. Indtægterne fra kontrolafgifterne budgetteres sammen med salgsindtægterne. Den budgetterede udgift på 7,5 mio. kr. kan henføres til, at Movias egne billetkontrollører i en forsøgsperiode på 12 – 18 måneder er suppleret af et tilsvarende billetkontrolkorps, som er købt eksternt. Der er samlet set en positiv businesscase, da de øgede indtægter fra kontrolafgifter overstiger udgiften til de eksterne billetkontrollører med ca. 7 mio. kr. Lønudgifterne til Movias egne billetkontrollører er budgetteret under administration og løn i fællesudgifter.

4. Flextrafik

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

Kørselsordningerne i Flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv trafik, der planlægges efter borgernes individuelle kørselsbehov. Kørselsordningerne kan være lukkede og kun for visiterede borgere eller åbne for alle. Kørslen kan planlægges som variabel kørsel, hvor der køres efter individuelle behov, eller som mere rutelagt kørsel. I Flextrafik findes følgende fem kørselsordninger:

- 1. Flexhandicap (variabel, lukket)** er kørsel for svært bevægelseshæmmede borgere til fritidsformål. Borgerne visiteres af bopælskommunen til op til 104 ture årligt og betaler selv en andel af kørselsprisen samt et årligt abonnement. Movia fastsætter taksten for Flexhandicap.
- 2. Flextur (variabel, åben)** er et supplement til den traditionelle kollektive trafik. Borgere kan benytte ordningen mod en egenbetaling. Movias fastsætter takststrukturen for Flextur. Hver kommune beslutter, om taksten skal være grundtakst eller kommunetakst. Taksterne for kommunetaksten i Flextur følger prisen for en kontantbillet med bus/tog til 2 zoner. Kommunitaksten på 24 kr. i 2016 dækker kørsel op til 10 km. Herudover betales 6 kr. pr. kørt kilometer. Grundtaksten er 36 kroner for de første 10 km. og 6 kr. for de efterfølgende. Fra januar 2017 indføres øget takst på rejser over 20 km. Taksten for ture som passerer en eller flere kommunegrænser bliver 36 kr. for de første 10 km., 6 kr. for de km. som ligger mellem 10 og 20 km., samt 12 kr. pr. km. ud over 20 km.
- 3. Flexkommune (variabel, lukket)** er kørsel af borgere, der fx skal til læge eller speciallæge og ikke kan benytte traditionel kollektiv trafik. Borgeren bliver visiteret til den enkelte kørsel af kommunen.
- 4. Flexpatient (variabel, lukket)** er en kørselsordning for borgere, der skal til behandling eller undersøgelse på sygehuset og ikke kan benytte traditionel kollektiv trafik. Borgerne visiteres til kørsel af regionerne. Flexpatientbus er Region Sjællands egne kørsler, hvor operatøren afregnes direkte af regionen, men hvor passagerernes kørsler administreres af Movia.
- 5. Flexrute (rute, lukket)** er kørsel af fysisk og psykisk handicappede til dag- og aftentilbud og kørsel af specialskoleelever til/fra hjemmet, skole eller SFO.

Kommunerne kan frit vælge, om de vil lade deres kørselsbehov dække af Flextur, Flexkommune eller Flexrute.

Kørselsordningerne koordineres, så der opnås effektive og omkostningsminimerede kørsler. Samtidig bliver passagerernes ønsker og behov i forbindelse med kørslen tilgodeset.

Tabel 7. Budgetoversigt for Flextrafik

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Indtægter	-40,1	-46,1	-44,7	-45,2	-45,8	-46,4	1,4	-3,1
Operatørudgifter	521,5	543,0	616,3	606,2	622,5	638,8	73,3	13,5
Adm. og løn	55,7	63,1	69,7	70,2	72,3	72,2	6,6	10,5
Flextrafik i alt	537,1	559,9	641,3	631,2	649,0	664,6	81,4	14,5

Tilskudsbehovet for Flextrafik forventes samlet at blive 641,3 mio. kr. i budget 2017, hvilket er en stigning på 14,5 pct. i forhold til budget 2016. De øgede udgifter skyldes øget efterspørgsel i kommunerne til Flexkommune og Flexrute.

4.1 Budgetforudsætninger

Taksterne for Handicapkørsel og Flextur følger prisen for en kontantbillet med bus/tog til 2 zoner. I januar 2016 blev indført en højere grundtakst i Flextur, som har betydet, at passagertallet i Flextur er stagneret. Fra januar 2017 indføres højere takster på lange rejser med Flextur, som forventes at give et fald i passagertallet, og der indføres begrænsninger på kørsel internt i flere byer.

Bestyrelsen besluttede på mødet 21. april 2016 en ny økonomisk politik for administrationen i Flextrafik, der betyder en årlig effektivisering på 2 pct. pr. passager med udgangspunkt i budget 2016.

Tabel 8. Passagertal for Flextrafik

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- 1.000 passagerer -----							Pct.
Flexhandicap	442	453	468	478	487	497	16	3,4
Flextur	399	448	435	435	435	435	-12	-2,7
Flexkommune	203	232	356	372	422	472	124	53,6
Flexpatient	604	616	656	656	656	656	40	6,4
Flexpatientbus	30	32	29	29	29	29	-4	-11,3
Variabel Flextrafik i alt	1.679	1.781	1.944	1.969	2.029	2.089	164	9,2
Flexrute	1.531	1.532	1.921	1.810	1.860	1.910	389	25,4
Passagerer i alt	3.210	3.313	3.865	3.779	3.888	3.998	553	16,7

4.2 Handicapkørsel

Passagertallene for Handicapkørsel er gennem de seneste år steget stabilt med ca. 2 pct. om året. Under antagelse af, at stigningen skyldes demografi, er der indlagt en forventning om en årlig stigning i passagertallet på 2 pct. Den forventede stigning er tillagt de estimerede passagertal for 2016, hvilket giver en stigning på 3,4 pct. i 2017 forhold til budget 2016.

Tabel 9. Budgetoversigt for Handicapkørsel

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- 1.000 passagerer -----							Pct.
Passagerer	442	453	468	478	487	497	16	3,4
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Billetindtægter	-19,3	-20,1	-20,6	-21,0	-21,4	-21,8	-0,5	2,5
Medlemsgebyrer	-7,1	-6,3	-6,5	-6,7	-6,8	-6,9	-0,2	3,4
Operatørudgifter	96,2	101,5	101,7	103,7	105,8	107,9	0,1	0,1
Adm. og løn	17,6	19,5	20,8	21,2	21,8	21,7	1,3	6,5
Flexhandicap i alt	87,3	94,7	95,3	97,2	99,3	100,8	0,7	0,7

Samlet forventes tilskudsbehovet for handicapkørsel at stige med 0,7 mio. kr. fra budget 2016 til budget 2017, som følge af stigningen i passagertallet.

4.3 Flextur

Indførelse af forhøjet grundtakst fra 24 kr. til 36 kr. i januar 2016 har medført en stagnation i passagertallet. Der forventes dog fortsat vækst i kommuner, som har besluttet kommunetakst (se beskrivelse af taksterne i faktaboksen side 20).

Fra januar 2017 indføres øget takst på rejser over 20 km. Taksten for ture som passerer en eller flere kommunegrænser bliver 36 kr. for de første 10 km. 6 kr. for de km., som ligger mellem 10 og 20 km., samt 12 kr. pr. km. ud over 20 km. De øgede takster forventes at medføre et fald i passagertallet i Flextur.

I 2015 blev der indført forsøg med begrænsning på kørsel med Flextur i bykernen i Næstved, og fra februar 2016 blev der indført forsøg med begrænsninger i Ringsted. I 2016 indføres der som forsøgsordning dobbelt takst på kørsel i byer i Kalundborg og Lolland kommuner.

Samlet forventes begrænsninger og takststigninger at medføre et fald i passagertallet på 2,7 pct. ift. budget 2016.

Tabel 10. Budgetoversigt for Flextur

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- 1.000 passagerer -----							Pct.
Passagerer	399	448	435	435	435	435	-12	-2,7
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Indtægter	-13,6	-19,8	-17,6	-17,6	-17,6	-17,6	2,2	-11,0
Operatørudgifter	44,2	52,0	49,6	49,6	49,6	49,6	-2,4	-4,6
Adm. og løn	14,2	17,0	17,1	17,1	17,2	16,8	0,0	0,3
Flextur i alt	44,8	49,3	49,1	49,1	49,2	48,8	-0,2	-0,4

Det samlede tilskudsbehov forventes at falde med 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2016 som følge af det budgetterede fald i passagertallet.

4.4 Flexkommune

I de kommende år forventes en vækst i Flexkommune i takt med, at flere kommuner vælger at lade Movia udføre lukkede kørselsordninger. I 2016 er der nye kørselsordninger i Albertslund og Egedal kommuner. I 2017 er den forventede vækst på hele 54 pct. Der forventes også en stor vækst i Flexrute. Det er ikke for alle kørselsbehov muligt på forhånd at sige, om Flexkommune, Flextur eller Flexrute vil være den bedste løsning i forhold til kommunens aktuelle kørselsbehov. Der kan derfor forekomme forskydninger mellem de tre kørselsordninger i Movia, når kørselsaftalerne konkretiseres i samarbejde med kommunerne.

Tabel 11. Budgetoversigt for Flexkommune

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- 1.000 passagerer -----							Pct.
Passagerer	203	232	356	372	422	472	124	53,6
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Operatørudgifter	33,0	38,0	55,9	58,2	65,9	73,5	17,8	46,9
Adm. og løn	4,9	5,9	9,1	9,5	10,8	11,7	3,2	53,3
Flexkommune i alt	37,9	44,0	65,0	67,8	76,7	85,2	21,0	47,8

Tilskudsbehov for Flexkommune forventes i budget 2017 at stige med 48 pct. ift. budget 2016 pga. den forventede passagerstigning på 54 pct.

4.5 Flexpatient

Der har de senere år været stigning i passagertallet i Flexpatient. Stigningen forventes at fortsætte i 2017 med 5,6 pct. ift. budget 2016 med kørsel til samme antal hospitaler.

Tabel 12. Budgetoversigt for Flexpatient

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- 1.000 passagerer -----							Pct.
Passagerer	635	648	684	684	684	684	36	5,6
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Operatørudgifter	143,3	143,9	151,0	151,0	151,0	151,0	7,0	4,9
Adm. og løn	15,7	16,1	17,1	17,1	17,1	16,6	1,0	6,2
Flexpatient	159,0	160,1	168,1	168,1	168,1	167,5	8,0	5,0

Tilskudsbehovet for Flexpatient stiger med 5,0 pct. pga. stigningen i passagertallet.

4.6 Flexrute

I de kommende år forventes en fortsat vækst i Flexrute i takt med, at flere kommuner vælger at lade Movia udføre lukkede kørselsordninger. I 2016 er der nye kørselsordninger i Allerød, Brøndby, Glostrup, Fredensborg, Frederikssund, Hillerød og Hørsholm kommuner. I 2017 er den forventede vækst på 25 pct. Der forventes også en markant vækst i Flexkommune. Det er ikke for alle kørselsbehov muligt på forhånd at sige om Flexkommune, Flextur eller Flexrute vil være den bedste løsning i forhold til kommunens aktuelle kørselsbehov. Der kan derfor forekomme forskydninger mellem de tre kørselsordninger i Movia, når kørselsaftalerne konkretiseres i samarbejde med kommunerne.

Tabel 13. Budgetoversigt for Flexrute

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017		
	----- 1.000 passagerer -----								Pct.
Passagerer	1.531	1.532	1.921	1.810	1.860	1.910	389	25,4	
	----- Mio. kr. -----								Pct.
Operatørudgifter	204,8	207,5	258,2	243,8	250,3	256,8	50,8	24,5	
Adm. og løn	3,2	4,4	5,6	5,2	5,4	5,4	1,1	25,6	
Flexrute i alt	208,0	211,9	263,8	249,0	255,7	262,2	51,9	24,5	

Tilskudsbehovet for Flexrute forventes at stige med 24,5 pct. pga. stigningen i passagertallet.

4.7 Administration og personale

Tabel 14 viser den samlede fremskrevne budgetramme for administration og personale i Flextrafik, mens tabel 15 viser administration og personale opgjort pr. passager.

Tabel 14. Administration og personale i Flextrafik

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017		
	----- Mio. kr. -----								Pct.
Flexhandicap	17,6	19,5	20,8	21,2	21,8	21,7	1,3	6,5	
Flextur	14,2	17,0	17,1	17,1	17,2	16,8	0,0	0,3	
Flexkommune	4,9	5,9	9,1	9,5	10,8	11,7	3,2	53,3	
Flexpatient	15,7	16,1	17,1	17,1	17,1	16,6	1,0	6,2	
Flexrute	3,2	4,4	5,6	5,2	5,4	5,4	1,1	25,6	
Flextrafik i alt	55,7	63,1	69,7	70,2	72,3	72,2	6,6	10,5	

Tabel 15 viser, at administration og personale udgifter i Flextrafik stiger med 6,6 mio. kr. i forhold til budget 2016 på grund af det øgede passagertal.

Som beskrevet i afsnit "4.1 budgetforudsætninger" er budgetrammen defineret ud fra den økonomiske politik's øvre ramme for de administrative udgifter i Flextrafik. Inden for denne ramme vil opmærksomheden rettes mod fortsat effektivisering med henblik på at nedbringe omkostningerne.

Det fremgår af tabel 15, at den samlede gennemsnitlige administrationsudgift for Flextrafik udgør 18,0 kr. pr. passager. Dette er baseret på en fremskrivning af administrationsudgifterne fra budget 2016 minus 2 pct. effektivisering plus 2,2 pct. pris- og lønfremskrivning.

Der er forskel på administrationsudgifterne til Flextrafik ordningerne. Flexrute styres i et system som er billigere end det system som anvendes til de øvrige Flextrafik ordninger (variabel Flextrafik), hvor en større andel af planlægningsarbejdet ligger i Movia.

Budgetteringen af administrationsudgifter i henhold til den økonomiske politik er på grund af denne forskel i udgiftsniveauet for de to grupper Flexrute og variabel Flextrafik foretaget hver for sig.

Tabel 15. Administrationsudgifter for Flextrafik pr. passager

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Kr. -----							Pct.
Flexhandicap	39,8	43,1	44,4	44,4	44,7	43,7	1,3	3,0
Flexhandicap opkrævning ^{a)}	23,7	29,2	30,5	30,5	30,8	29,8	1,3	4,4
Flextur	35,5	38,1	39,2	39,2	39,5	38,6	1,2	3,1
Flexkommune	24,4	25,7	25,6	25,7	25,6	24,9	-0,1	-0,2
Flexpatient	24,4	25,7	25,7	25,7	25,6	24,9	0,0	0,1
Flexpatientbus	6,9	9,7	9,9	9,9	9,9	9,6	0,2	2,1
Gennemsnit variabel Flextrafik	31,2	32,9	33,0	33,0	33,0	32,0	0,1	0,2
Flexrute	2,1	2,9	2,9	2,9	2,9	2,8	0,0	0,2
Gennemsnit Flextrafik	17,3	19,0	18,0	18,6	18,6	18,1	-1,0	-5,3

a) Administrationsomkostninger for Flexhandicap opkræves med et lavere beløb end den budgetterede udgift. Det skyldes, at de budgetterede indtægter fra abonnementsbetalinger fratrækkes i den månedlige opkrævning af administrationsudgifter.

Flexpatientbus er Region Sjællands egne kørsler, hvor operatøren afregnes direkte af regionen, men hvor passagerernes kørsler administreres af Movia. Flexpatientbus er derfor mindre omkostningstungt at administrere, hvilket ses af den markant lavere omkostning pr. passager i forhold til de øvrige variable Flextrafik ordninger.

Den administrative udgift opkræves som et a conto beløb pr. passager i forbindelse med den månedlige afregning. For Flexrute afregnes dog ikke pr. passager, men pr. tilmeldt borger.

5. Bane

Der er ni lokalbanestrækninger fordelt på Sjælland og Lolland-Falster, fire i Region Sjælland og fem i Region Hovedstaden. Region Sjælland og Region Hovedstaden bestiller togtrafik hos Movia, som indkøber denne togtrafik hos togoperatøren Lokaltog A/S. Lokaltog A/S er en fusion mellem det tidligere Regionstog A/S og Lokalbanen A/S, og fusionen forventes at medføre synergievinster på samlet 21 mio. kr. Gevinsterne realiseres løbende frem mod 2022, således at de første 5 mio. kr. havde effekt i 2016, de næste 7,5 mio. kr. får effekt i 2019 og i 2022 realiseres de sidste 8,5 mio. kr.

Tabel 16 viser det samlede tilskudsbehov for lokalbanerne. Tilskudsbehovet stiger i 2017 med 3,2 mio. kr. i forhold til budget 2016 og dækker over faldende indtægter som ikke fuldt ud kompenseres af faldende omkostninger.

Tabel 16. Budgetoversigt for Bane

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Indtægter	-171,2	-181,5	-174,2	-174,5	-174,9	-175,3	7,3	-4,0
Udgifter til togdrift	472,3	488,4	484,3	484,3	476,2	478,8	-4,1	-0,8
Anlæg	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Lokalbaner i alt	307,5	307,0	310,2	309,8	301,2	303,5	3,2	1,0

Anm.: Movia budgetterer ikke med anlægsudgifter, som derfor ikke indgår i a conto betalingerne fra regionerne. I takt med at anlægsprojekter besluttet, indbetaler regionerne det besluttede beløb til Movia.

5.1 Budgetforudsætninger

Passagerindtægter

Passagerindtægterne er de indtægter, der genereres i togdriften.

Movia har en bruttokontrakt med togoperatøren. Det betyder, at Movia afholder alle (brutto) udgifter i henhold til kontrakten, mens indtægterne tilfalder Movia.

Der budgetteres med 0,0 pct. i takststigning, hvilket er det samme som for busserne, jf. afsnit 3.1

Kontraktbetalinger

Betaling til togoperatøren sker i henhold til kontrakterne for den aftalte togdrift.

Kontrakterne indeksreguleres med et vægtet indeks bestående af 5 grundindeks for løn, diesel mv. Baseret på den budgetterede udvikling i indeks beskrevet i afsnit 2.2 er der for lokalbanerne beregnet en samlet budgetmæssig stigning i indeks på 1,1 pct. fra budget 2016 til budget 2017, hvilket svarer til en budgetpåvirkning i kontraktbetalingerne på 4 mio. kr. Der blev i budget 2016 indarbejdet 5 mio. kr. i effektiviseringsgevinst, som følge af fusionen. Fusionen forventes yderligere at skabe effektiviseringsgevinster på 16 mio. kr. som realiseres i hhv. 2019 og 2022.

Driftstilskud til Infrastruktur og Leasingudgifter

Infrastrukturudgifter angiver Movias driftstilskud til infrastrukturdrift og vedligehold hos infrastrukturdatterselskaberne.

Trafik og Byggestyrelsen har tilkendegivet, at statens anlægstilskud til regionerne kan indgå i finansieringen af anskaffelsen af tog, herunder leasingfinansiering.

Bonusbetalinger

Kontrakterne for lokalbanedriften indeholder ud over den almindelige trafik købsaftale også en incitamentsaftale. Der udbetales bonus vedrørende passagertal, regularitet og kundetilfredshed, hvis selskabet når over et aftalt niveau. Selskabet pålægges omvendt en bod, hvis passagertallet når under det aftalte niveau. Udgangspunktet for passagerbonus er det budgetterede passagertal. Passagerbonus budgetteres derfor som udgangspunkt til nul. Budgettet for bonusbetaling er således bonus for kundetilfredshed og regularitet.

Budgetoverslagsår

Passagertallet i budgetoverslagsårene er tillagt en samlet årlig passagertilvækst på:

- Passagertilvækst i Region Hovedstaden = 0,4 pct.
- Passagertilvækst i Region Sjælland = -0,1 pct.

For yderligere beskrivelse af overslagsårene se afsnit 2.3

5.2 Passagertal og indtægter

Det fremgår af tabel 17, at antallet af passagerer i budget 2017 forventes at falde med 2,5 pct. i forhold til budget 2016. Faldet i passagerer sker på baggrund af realiserede passagertællinger til og med marts 2016, samt at trafiktrafikbestillingen for 2016 i Region Hovedstaden vedrørende aftenkørsel ikke er sat i drift.

Tabel 17. Passagertal og indtægter for bane

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
Passagerer	10,4	10,7	10,4	10,4	10,5	10,5	-0,3	-2,5
Indtægter	-171,2	-181,5	-174,2	-174,5	-174,9	-175,3	7,3	-4,0

Det fremgår også af tabel 17, at indtægterne samlet set forventes at falde med 7,3 mio. kr. i budget 2017 i forhold til budget 2016. Hovedårsagen til de lavere indtægter er det lavere passagertal, som især skyldes, at den forventede driftsudvidelse i 2016 ikke er implementeret. Udover passagerpåvirkningen er der også et mindre fald i indtægt pr. passager i forhold til budget 2016.

5.3 Operatørudgifter

Tabel 18 viser udgifterne til togdrift fordelt på kategorier. Det fremgår af tabel 18, at kontraktbetalinger til operatører falder, hvilket er en konsekvens af den tidligere nævnte driftsændring. En del af driftsændringen udlignes af stigende indeks, så der samlet er et fald i kontraktbetalingerne på 3,3 mio. kr. i forhold til budget 2016. Rejsekortafgifterne budgetteres til at falde fra 5,7 til 4,5 mio. kr. som følge af ny finansieringsmetode - udviklingen i de øvrige poster er meget stabil.

Tabel 18. Udgifter til togdrift

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Kontraktbetalinger	346,8	358,4	355,1	355,1	347,6	347,6	-3,3	-0,9
Bonusbetalinger	6,8	5,9	5,8	5,8	5,8	5,8	-0,1	-2,1
Drift infrastruktur	62,0	64,0	65,3	65,3	65,3	65,3	1,3	2,0
Tilbagebetaling radioinv.	0,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,6	0,0	0,0	0,0
Leasingudgifter	54,4	54,8	54,5	54,5	54,5	54,5	-0,3	-0,5
Rejsekortafgifter	2,3	5,7	4,5	4,5	4,5	4,5	-1,2	-20,7
Øvrige	0,0	1,6	1,2	1,2	1,2	1,2	-0,5	-29,9
Udgifter til togdrift	472,3	488,4	484,3	484,3	476,2	478,8	-4,1	-0,8

Anm.: Der budgetteres ikke med anlægsudgifter.

6. Fællesudgifter

Fællesudgifter er vist i tabel 19. Fællesudgifter omfatter administration og løn til trafikrådgivning, -planlægning, -drift og kundefølgelse samt støttefunktioner. Udgifter til pensioner er vist særskilt. I opgørelsen af administration og løn er fratrukket udgifter, der kan henføres direkte til Flextrafik, da disse udgifter finansieres af kommunerne og regionerne i Flextrafik ordningerne efter forbrug.

Tabel 19. Fællesudgifter

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst B2016 - B2017	
	----- Mio. kr. -----							Pct.
Adm. og løn	287,2	309,6	310,1	303,8	297,8	278,1	0,5	0,1
Pensioner	15,7	17,8	20,7	21,9	23,1	25,0	2,9	16,3
Renter	-1,2	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	0,0	0,0
Ydelse rejsekortlån	64,2	65,0	44,0	44,0	23,0	22,0	-21,0	-32,3
Fællesudgifter i alt	366,0	391,0	373,4	368,4	342,6	323,7	-17,6	-4,5

6.1 Budgetforudsætninger

Rammen for administration og løn reguleres med den almindelige pris- og lønregulering på 2,2 pct.

Administrations- og lønudgifter effektiviseres med 2 pct. årligt i 2017-2020.

Ud over en årlige besparelse på 2 pct. tilpasses administrationen årligt med 1,5 pct. i 2017-2019. Årsagen til den yderligere besparelse på 1,5 pct. er, at organisationen gradvist skal tilpasses til en lavere busbestilling i 2020 grundet Metro Cityringen. Den samlede effekt af besparelsen på 1,5 pct. i 2017-2019 er indarbejdet i budgetoverslagsåret 2020.

Frem mod åbningen af Cityringen i 2019 afsætter Movia årligt yderligere 1,5 pct. af budgettet til administration og løn, som målrettes effektiviseringer. Dette tiltag skal sikre at Movia i 2020 har fundet effektiviseringer og indrettet økonomien, så budgettet yderligere kan reduceres med et beløb svarende til effekten af de 1,5 pct. om året i 2017 til og med 2019.

Der budgetteres med indførelse af periodekort på rejsekortet. De økonomiske effekter på provision og køb af rejsehjemmel er indarbejdet i budgettet under de rutespecifikke udgifter. En markant stigning i antallet af rejsekort kunder vil give en øget belastning i kundecenteret. Kundecenteret er budgetteret under administrations- og personaleudgifter. Det kan betyde at der bliver behov for at udvide budgettet til kundecenteret.

6.2 Administration og løn

Rammen for administration og løn under fællesudgifter kan på baggrund af de ovenstående forudsætninger fremskrives således:

Tabel 20. Administration og løn

	B2017
	Mio. kr.
Budget udgangspunkt	309,6
PL regulering 2,2%	6,8
Effektivisering 2%	-6,3
Effektivisering 1,5%	-4,7
Effektiviseringspulje	4,7
Administration og løn i alt	310,1

6.3 Pensioner

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 pensioner afhænger af de ansatte tjenestemænds pensionering. Der budgetteres med en jævn stigning i budgettet og overslagsårene.

Arriva indbetaler 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 2017 er der budgetteret med 0,8 mio. kr. til betaling af erstatninger og løbende ulykkesrente.

Tabel 21. Tjenestemandspensioner

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	<i>Vækst</i>		
							<i>B2016 - B2017</i>		
	----- Antal -----								<i>Pct.</i>
Movia	63	71	74	80	86	92	3,0	4,2	
Lokaltog A/S	21	26	32	35	38	41	6,0	23,1	
Tj.m.pensionister i alt	84	97	106	115	124	133	9,0	9,3	
	----- Mio. kr. -----								<i>Pct.</i>
Tjenestemandspens.	15,1	17,2	19,9	21,2	23,0	24,9	2,7	15,8	
Erstatninger	0,6	0,6	0,8	0,6	0,1	0,1	0,2	31,7	
Pensioner i alt	15,7	17,8	20,7	21,9	23,1	25,0	2,9	16,3	

6.4 Renter

Budgettet for renter tager udgangspunkt i likviditetsprognosen og den budgetterede rente.

Likviditetsprognosen er beskrevet i afsnit 8. Ved udgangen af 2017 forventes den gennemsnitlige likvidbeholdning at være ca. 150 mio. kr. I januar 2018 opkræves efterregulering på 67,5 mio. kr. fra kommuner og regioner, hvilket øger likvidbeholdningen.

Movias rentesatser er baseret på indskudsbevisrenten. På budgetteringstidspunktet er indskudsbevisrenten minus 0,65 pct. Denne budgetteres uændret. Det betyder, at rentesatsen på udlån er 0 pct. Rentesatsen på indlån er budgetteret til minus 0,65 pct.

I budgetoverslagsårene budgetteres med en uændret rente og likvidbeholdning.

Der budgetteres i 2017 indtægter fra rykkergebyrer på 2,0 mio. kr.

Renteudgifter på rejsekortlån indgår under ydelser på rejsekortlån.

6.5 Ydelse Rejsekortlån

Anlægsudgifter og kapitalindskud i Rejsekort A/S er finansieret ved, at Movia har optaget lån. Anlægsinvesteringer i rejsekortet er afsluttet i 2014. Lånene er tilrettelagt således, at de er tilbagebetalt senest i år 2028, svarende til 15 år fra ibrugtagningen i 2013. Dette svarer til den forventede levetid for rejsekortsystemet.

Tabel 22. Rejsekortlån

	R2015	E2/2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst	
	----- Mio. kr. -----						E2/2016 - B2017	
							Pct.	
Lån restgæld primo	558,1	503,0	447,0	390,4	334,6	297,3	-56,0	-11,1
Afdrag	-55,1	-56,0	-56,6	-55,8	-37,3	-37,4	-0,6	1,0
Lån restgæld ultimo	503,0	447,0	390,4	334,6	297,3	260,0	-56,6	-12,7
	----- Mio. kr. -----						Pct.	
Ydelse	64,9	65,0	64,0	64,0	43,0	42,0	-1,0	-1,5
Tilbagebetaling af ansvarlige lån	0,0	4,0	20,0	20,0	20,0	20,0	16,0	400,0
Ydelse, netto	64,9	61,0	44,0	44,0	23,0	22,0	-17,0	-27,9

En andel af lånene vedrører indskud af ansvarlig lånekapital i Rejsekort A/S. Den tilbagebetalte lånekapital fra Rejsekort A/S modregnes i ydelserne på rejsekortlånet, således at kommuners og regioners betaling for ydelser på rejsekortlån bliver mindre. Fra 2016 forventes Rejsekort A/S at begynde tilbagebetaling af ansvarlig lånekapital. Størrelsen af den årlige tilbagebetaling besluttet løbende og er derfor ukendt i budgetårene. I 2017 er budgetteret med ydelser på 64,0 mio. kr. og tilbagebetaling af lån på 20,0 mio. kr. altså en nettoudgift på 44,0 mio. kr.

I 2018 er et rejsekortlån på 130 mio. kr. fuldt ud tilbagebetalt. Ydelsen på rejsekortlån falder derfor i 2019.

Lån til finansiering af rejsekort er det eneste lån Movias har optaget. Lånet består af flere lån optaget på forskellige tidspunkter. Alle lån er tilbagebetalt i 2028.

Tabel 23. Restgæld rejsekortlån

	R2015	E2/2016	B2017	BO2018	BO2019	2020-	2023-		
	----- Mio. kr. -----						2022	2027	2028
Afdrag	-55,1	-56,0	-56,6	-55,8	-37,3	-37,5	-31,5	-26,4	
Restgæld	503,0	447,0	390,4	334,6	297,3	184,8	26,4	0,0	

7. Tilskud

Det budgetterede tilskudsbehov bliver opdelt i et kommunalt og regionalt bidrag efter Movias finansieringsmodel. Det samlede budgetterede tilskudsbehov for kommuner og regioner fremgår af tabel 24.

Tabel 24. Tilskudsbehov kommuner og regioner

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst	
	----- Mio. kr. -----						B2016 - B2017	Pct.
Tilskudsbehov kommuner	1.942,0	1.833,3	1.872,7	1.823,4	1.812,5	1.815,2	39,3	2,1
Tilskudsbehov regioner	1.002,3	1.045,3	1.074,6	1.062,9	1.038,3	1.029,0	29,3	2,8
Tilskudsbehov i alt	2.944,3	2.878,6	2.947,3	2.886,4	2.850,9	2.844,2	68,7	2,4

Det fremgår af tabel 24, at kommunernes tilskud budgetteres at stige med 2,4 pct. fra budget 2016 til budget 2017, mens regionernes tilskud budgetteres at stige med 3 pct.

7.1 Kommunalt tilskud

Kommunerne finansierer de lokale busruter, Flexhandicap, Flextur, Flexkommune, Flexrute. Kommunerne finansierer Fællesudgifter sammen med regionerne.

Tabel 25. Kommunale tilskud

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst	
	----- Mio. kr. -----						B2016 - B2017	Pct.
Lokale busruter	1.374,3	1.247,8	1.222,5	1.186,1	1.170,0	1.165,9	-25,2	-2,0
Flexhandicap	87,3	94,7	95,3	97,2	99,3	100,8	0,7	0,7
Flextur	44,8	49,3	49,1	49,1	49,2	48,8	-0,2	-0,4
Flexkommune	37,9	44,0	65,0	67,8	76,7	85,2	21,0	47,8
Flexrute	208,0	211,9	263,8	249,0	255,7	262,2	51,9	24,5
Fællesudgifter	47,9	185,8	177,0	174,2	161,6	152,3	-8,8	-4,7
Ekstraordinære poster	141,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Kommuner i alt	1.942,0	1.833,3	1.872,7	1.823,4	1.812,5	1.815,2	39,3	2,1

Fordelingen af tilskuddet på kommuner i budget 2017 fremgår af tabel 27.

7.2 Regionalt tilskud

Regionerne finansierer nettoudgifterne til regionale busruter, patientbefordring og lokaltog. Regionerne finansierer Fællesudgifter sammen med kommunerne.

Tabel 26. Regionale tilskudsbehov

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst	
	----- Mio. kr. -----						B2016 - B2017	Pct.
Regionale busruter	194,6	373,0	400,0	391,0	388,0	386,5	27,0	7,2
Lokalbaner	301,1	307,0	310,2	309,8	301,2	303,5	3,2	1,0
Flexpatient	159,0	160,1	168,1	168,1	168,1	167,5	8,0	5,0
Fællesudgifter	321,7	205,3	196,4	194,2	181,0	171,4	-8,8	-4,3
Ekstraordinære poster	19,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tilskud i alt excl. anlæg	995,9	1.045,3	1.074,6	1.062,9	1.038,3	1.029,0	29,3	2,8
Anlæg lokalbaner	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tilskud i alt inkl. anlæg	1.002,3	1.045,3	1.074,6	1.062,9	1.038,3	1.029,0	29,3	2,8

Fordelingen af tilskuddet på de to regioner fremgår af tabel 28 og 29.

7.3 Betaling af tilskud

Tilskud til Movia betales som udgangspunkt hver måned med 1/12 af det årlige budgetterede tilskud, som et a conto bidrag. Det samlede tilskud for budgetåret efterreguleres i forbindelse med årsregnskabet. Undtaget herfra er ordningerne i Flextrafik.

For ordningerne i Flextrafik opgøres den månedlige driftsbetaling månedsvis bagud. Betalingen dækker de realiserede nettoudgifter til ordningen for kommunens eller regionens borgere samt et beregnet administrationsbidrag.

7.4 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. Det endelige tilskud for 2017 opgøres således i februar 2018 i forbindelse med årsregnskabet for 2017 og efterreguleres over for kommuner og regioner i januar 2019. I januar 2017 udbetales/opkræves efterreguleringen for årsregnskab 2015.

Bestyrelsen besluttede i december 2013, at i tilfælde af at et økonomiestimat i 4. kvartal viser, at en eller flere kommuner/regioner forventes at skulle have en efterregulering, som er højere end 10 pct. af årets a conto betalinger, kan bestyrelsen beslutte, at de pågældende kommuner/regioner kan vælge at få tilbagebetalt 50 pct. af den forventede tilbagebetaling i det pågældende regnskabsår. En af forudsætningerne for en sådan udbetaling er, at Movias gennemsnitslikviditet overstiger 150 mio. kr. på udbetalingstidspunktet.

8. Likvide midler

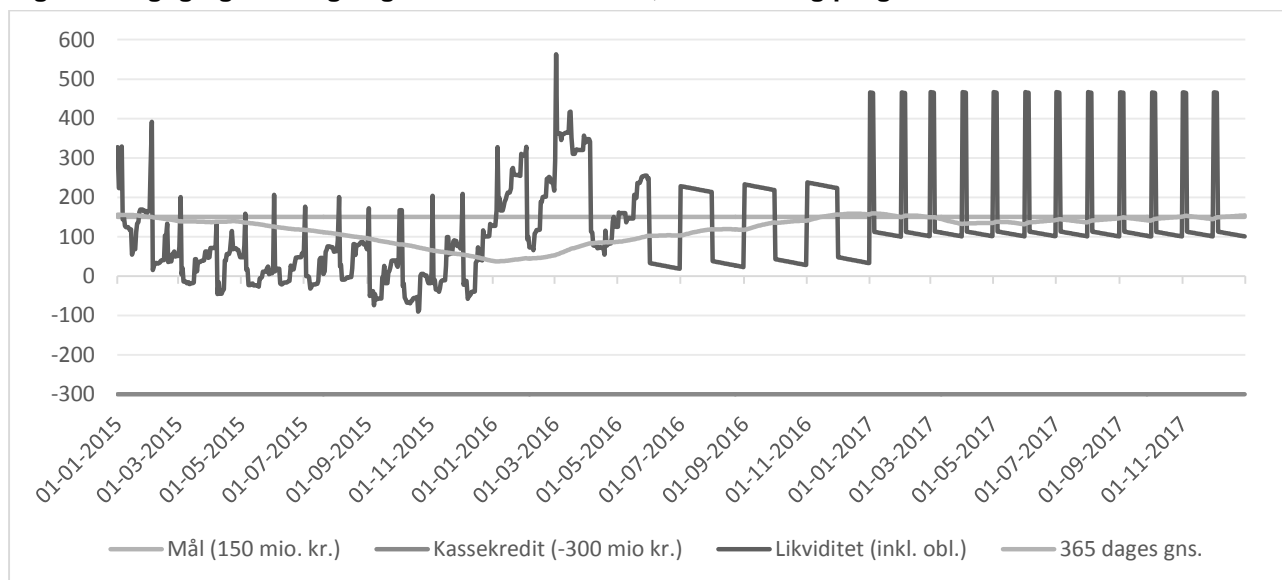
Figur 8 viser den daglige likviditet og 365-dages gennemsnitslikviditeten i perioden fra 1. januar 2015 til 31. december 2017 med realiserede tal indtil maj 2016.

De finansielle markeders prissætning af rente og dieselolie er – via den løbende operatørafregning – en risiko for Movias likviditet. For at imødegå denne risiko har Movia et mål om en 365-dages gennemsnitslikviditet på 150 mio. kr. Det understreges, at Movias kassekredit på 300 mio. kr. betyder, at Movia - under de vedtagne budgetforudsætninger - til enhver tid kan afholde de løbende betalinger.

Som det ses af figur 8 er den gennemsnitlige likviditet forbedret betydeligt som følge af bestyrelsens beslutning om i 2016, at ændre a conto betalingerne til sjettedele hver anden måned. I 2017 betales a conto tilskud fra kommuner og regioner igen primo hver måned og målsætningen om en 365-dages gennemsnitslikviditet på 150 mio. kr. forventes nået i det meste af 2017.

Movia overvåger udviklingen, og ændres likviditets- og budgetforudsætningerne, rapporteres dette til bestyrelsen i forbindelse med estimaterne.

Figur 8. Daglig og 365-dages gennemsnitslikviditet, realiseret og prognose 2015 – 2017



9. Budget fordelt på kommuner og regioner

9.1 Trafikbestillinger i kommuner og regioner

Trafikbestillingen viser, at der er fokus på at styrke driften, hvor der er mange kunder, men det kan også ses, at kommunernes bestilling har båret præg af stramme budgetter, og dermed også reduktioner i driften.

I det følgende beskrives de ændringer, der er indarbejdet i budget 2017. Ændringerne i busbetjeningen er beskrevet med udgangspunkt i trafikbestillingen til 2017. Der kan således være helårseffekter af tidligere bestilte ændringer med driftsstart i 2016, som ikke er beskrevet nedenfor. Hovedparten af de indarbejdede linjeændringer er bestilt og politisk behandlet i de enkelte kommuner og regioner, men der er også linjeændringer, hvor der stadig udestår politisk behandling.

Region Hovedstaden Har besluttet at udsætte deres trafikbestilling til september/oktober. Der arbejdes med potentielle effektiviseringer og en omlægning af natbusbetjeningen.

Region Sjælland gennemfører en reduktion på linje 420R, så linjen mister sin status som R-linje.

I Ballerup og Egedal forventes at linje 159 nedlægges. Desuden er der øget drift aften og weekend på line 157 og 159.

I Ballerup, Herlev og Gladsaxe Kommune er bestilt en nedlæggelse af linje 153.

I Ballerup, Furesø og Gladsaxe Kommune er bestilt en mindre udvidelse af linje 165

I Fredensborg og Hørsholm kommune er bestilt en omlægning af linje 383 og en opgradering af linje 384 til R-linje.

I Helsingør Kommune genindføres aften- og weekenddrift på linje 340, og der sker mindre udvidelser på 342 og 347.

I Herlev, Københavns og Tårnby kommune oprettes linje 5C i april 2017, som erstatning for linje 5A. Linjen forlænges til Herlev Hospital, og opgraderes til PlusWay.

I Holbæk Kommune gennemføres forenkling af bybusser og besparelser på skolebusser.

I Københavns Kommune er der ikke bestilt ændringer af betjeningen, idet området indgår i kommunens budgetforhandlinger. Der er på nuværende tidspunkt overvejelser om ændringer af betjeningen i Nordhavn, til Refshaleøen og Carlsbergbyen.

I Køge Kommune er linje 247, som er puljestøttet, oprettet og linjerne, som kører ind i Stevns Kommune er justeret som følge af ændringerne i Stevns Kommune. Hertil er der indarbejdet øget drift på enkelte linjer pga. anlægsaktiviteter i Køge Kommune.

I Lolland Kommune gennemføres besparelser på 6,5 mio. kr.

I Næstved Kommune reduceres driften på 601A, så linjen får nummer 601. Driften på 602 og to andre linjer udvides.

I Rudersdal Kommune er bestilt en række ændringer og reduktioner af busbetjeningen.

Slagelse Kommune forventes afgivet bestilling medio juni.

I **Stevns Kommune** integreres kommunens hidtidige lukkede kommunale skolebusser i den ordinære Movia-atrik fra august 2016 i forbindelse med kommunens ny trafikplan med generelt øget betjening.

I Faxe, Guldborgsund, Halsnæs, Hillerød, Ringsted, Sorø og Vordingborg Kommune er der bestilt småjusteringer.

I følgende kommuner er der ikke bestilt ændringer til busdriften: Allerød, Dragør, Frederiksberg, Greve, Høje-Taastrup, Ishøj, Kalundborg, Lejre, Lyngby-Taarbæk, Odsherred, Ringsted, Roskilde, Solrød.

Kommuner og regioners deadline for trafikbestilling til budget 2017, 1. behandling er 1. maj. Efter denne deadline, har Movia modtaget flere trafikbestillinger, som sammen med de trafikbestillinger, som er bestilt inden 1. juli, vil blive indarbejdet i budget 2017, 2. behandling.

9.2 Tilskudsbehov pr. kommune

Tabel 27. Tilskudsbehov pr. kommune

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Ekstraordinære-poster	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
København	----- 1.000 kr. -----				----- 1.000 kr. -----			1.000 kr.
R2015	315.117	17.262	65.083	0	16.721	2	4.121	418.307
B2016	319.440	62.304	0	0	18.412	0	4.323	404.478
B2017	297.966	58.753	0	0	17.849	6	4.287	378.861
BO2018	280.007	57.569	0	0	18.206	6	4.287	360.074
BO2019	270.035	53.392	0	0	18.601	6	4.287	346.321
BO2020	267.792	50.316	0	0	18.870	6	4.284	341.267
Frederiksberg								
R2015	61.855	2.908	10.096	0	4.264	0	2.604	81.727
B2016	47.141	9.463	0	0	4.572	0	2.669	63.846
B2017	47.010	8.981	0	0	4.574	0	2.602	63.168
BO2018	45.209	8.862	0	0	4.666	0	2.602	61.339
BO2019	44.567	8.219	0	0	4.767	0	2.602	60.155
BO2020	44.258	7.746	0	0	4.836	0	2.601	59.441
Albertslund								
R2015	11.544	428	1.675	0	903	133	3.082	17.764
B2016	10.573	1.714	0	0	866	230	3.061	16.444
B2017	10.180	1.636	0	0	974	1.717	6.630	21.138
BO2018	9.829	1.614	0	0	993	1.717	6.629	20.783
BO2019	9.711	1.497	0	0	1.015	1.717	6.629	20.569
BO2020	9.662	1.411	0	0	1.029	1.712	6.625	20.439
Ballerup								
R2015	23.946	687	2.021	694	2.933	727	9.902	40.910
B2016	24.743	2.848	0	837	3.141	860	10.432	42.860
B2017	21.297	2.482	0	703	3.120	743	10.280	38.625
BO2018	20.755	2.449	0	703	3.182	743	10.279	38.112
BO2019	20.577	2.272	0	705	3.251	743	10.279	37.827
BO2020	20.515	2.141	0	698	3.299	739	10.273	37.664
Brøndby								
R2015	17.463	483	1.254	709	1.823	272	4.716	26.721
B2016	16.014	1.970	0	551	2.027	93	5.904	26.559
B2017	15.811	1.865	0	1.038	1.927	814	6.589	28.044
BO2018	15.424	1.840	0	1.038	1.965	814	6.588	27.670
BO2019	15.295	1.707	0	1.041	2.008	814	6.588	27.453
BO2020	15.249	1.608	0	1.031	2.036	810	6.582	27.316
Dragør								
R2015	9.694	397	1.714	110	382	7	1.192	13.497
B2016	4.551	634	0	111	382	14	1.143	6.836
B2017	4.852	659	0	95	444	61	1.186	7.298
BO2018	4.704	650	0	95	453	61	1.186	7.150
BO2019	4.652	603	0	95	463	61	1.186	7.061
BO2020	4.632	568	0	94	469	61	1.186	7.010

Anm: Fra 2016 og frem indgår administration og personale, renter og ydelser på rejsekortlån i fællesudgifterne. Før 2016 indgik kun ydelser på rejsekortlån. Ændringen i 2016 skyldes den nye finansieringsmodel.

Tilskudsbehov pr. kommune 2017, fortsat

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fællesudgifter	Ekstraordinæreposter	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Gentofte	----- 1.000 kr. -----				----- 1.000 kr. -----			1.000 kr.
R2015	38.758	1.371	4.973	0	3.486	29	3.670	52.287
B2016	34.666	4.713		0	3.634	36	3.599	46.648
B2017	34.021	4.491	0	0	3.704	36	4.125	46.377
BO2018	33.074	4.431	0	0	3.778	36	4.124	45.444
BO2019	32.746	4.110	0	0	3.860	36	4.124	44.876
BO2020	32.609	3.873	0	0	3.916	36	4.122	44.556
Gladsaxe								
R2015	32.805	1.167	3.910	862	2.597	67	6.774	48.182
B2016	27.168	3.752		866	2.893	41	6.928	41.649
B2017	26.900	3.540	0	1.365	2.777	67	7.347	41.995
BO2018	26.148	3.493	0	1.365	2.832	67	7.345	41.250
BO2019	25.889	3.239	0	1.369	2.894	67	7.345	40.803
BO2020	25.790	3.053	0	1.356	2.935	67	7.341	40.542
Glostrup			$\frac{1}{2}$					
R2015	10.170	328	1.134	0	652	280	2.615	15.178
B2016	11.268	1.768		0	783	129	3.119	17.067
B2017	11.112	1.696	0	0	677	1.153	2.937	17.575
BO2018	10.775	1.674	0	0	690	1.153	2.937	17.229
BO2019	10.665	1.552	0	0	705	1.153	2.937	17.012
BO2020	10.620	1.463	0	0	716	1.146	2.934	16.878
Herlev								
R2015	13.949	503	1.772	0	1.122	60	3.524	20.930
B2016	14.234	2.036		0	1.244	93	3.772	21.379
B2017	14.104	2.159	0	0	1.180	44	3.621	21.107
BO2018	13.550	2.238	0	0	1.203	44	3.621	20.655
BO2019	13.140	2.075	0	0	1.229	44	3.620	20.109
BO2020	13.068	1.956	0	0	1.247	43	3.618	19.933
Hvidovre								
R2015	29.624	1.211	4.443	0	2.385	312	4.784	42.760
B2016	25.551	3.661		0	2.439	114	5.130	36.895
B2017	23.893	3.466	0	0	2.457	911	10.333	41.061
BO2018	23.164	3.420	0	0	2.506	911	10.332	40.333
BO2019	22.906	3.172	0	0	2.561	911	10.332	39.882
BO2020	22.792	2.989	0	0	2.596	906	10.326	39.609
Høje-Taastrup								
R2015	20.518	761	2.385	468	1.761	62	5.357	31.311
B2016	19.957	2.434		460	1.807	97	5.323	30.079
B2017	20.347	2.371	0	642	1.948	48	6.019	31.375
BO2018	19.753	2.340	0	642	1.987	48	6.018	30.788
BO2019	19.562	2.170	0	643	2.030	48	6.018	30.471
BO2020	19.495	2.045	0	638	2.060	48	6.016	30.300

Anm: Fra 2016 og frem indgår administration og personale, renter og ydelser på rejsekortlån i fællesudgifterne. Før 2016 indgik kun ydelser på rejsekortlån. Ændringen i 2016 skyldes den nye finansieringsmodel.

Tilskudsbehov pr. kommune 2017, fortsat

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Ekstraordinære-poster	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Ishøj	----- 1.000 kr. -----				----- 1.000 kr. -----			1.000 kr.
R2015	4.071	132	364	0	887	33	2.881	8.369
B2016	4.681	501		0	930	75	2.835	9.022
B2017	4.843	439	0	0	1.016	55	2.947	9.301
BO2018	4.712	434	0	0	1.036	55	2.947	9.184
BO2019	4.666	402	0	0	1.059	55	2.947	9.129
BO2020	4.658	379	0	0	1.074	55	2.945	9.111
Egedal								
R2015	18.993	477	1.194	276	913	16	4.521	26.389
B2016	15.228	1.740		613	928	79	5.298	23.886
B2017	14.652	1.555	0	616	950	2.055	12.493	32.322
BO2018	14.292	1.534	0	616	969	2.055	12.492	31.958
BO2019	14.171	1.423	0	617	990	2.055	12.492	31.747
BO2020	14.135	1.341	0	613	1.006	2.050	12.485	31.629
Lyngby-Taarbæk								
R2015	31.161	964	3.215	913	1.732	43	2.336	40.363
B2016	31.868	3.546		836	2.204	118	2.590	41.161
B2017	31.040	3.400	0	764	1.770	84	2.560	39.617
BO2018	30.290	3.355	0	764	1.805	84	2.559	38.857
BO2019	30.044	3.112	0	766	1.844	84	2.559	38.409
BO2020	29.946	2.932	0	759	1.870	84	2.558	38.149
Rødovre								
R2015	31.205	1.323	4.910	0	2.151	74	4.995	44.658
B2016	22.093	4.100		0	2.300	156	4.957	33.606
B2017	22.746	3.939	0	0	2.218	56	5.407	34.367
BO2018	22.002	3.887	0	0	2.263	56	5.407	33.614
BO2019	21.752	3.605	0	0	2.312	56	5.407	33.132
BO2020	21.637	3.397	0	0	2.345	56	5.404	32.839
Rudersdal								
R2015	38.149	1.108	3.704	1.318	2.361	26	5.326	51.992
B2016	35.791	3.707		1.418	2.623	65	5.352	48.957
B2017	33.071	3.456	0	1.305	2.594	9	5.558	45.994
BO2018	32.293	3.411	0	1.305	2.646	9	5.558	45.221
BO2019	32.043	3.163	0	1.308	2.703	9	5.558	44.784
BO2020	31.948	2.981	0	1.297	2.743	9	5.555	44.532
Tårnby								
R2015	17.942	900	3.517	0	1.723	43	4.316	28.442
B2016	19.717	3.091		0	1.863	53	4.720	29.444
B2017	16.440	2.817	0	0	1.875	27	4.967	26.127
BO2018	15.301	2.782	0	0	1.913	27	4.966	24.989
BO2019	14.526	2.580	0	0	1.954	27	4.966	24.054
BO2020	14.419	2.431	0	0	1.982	27	4.964	23.823

Anm: Fra 2016 og frem indgår administration og personale, renter og ydelser på rejsekortlån i fællesudgifterne. Før 2016 indgik kun ydelser på rejsekortlån. Ændringen i 2016 skyldes den nye finansieringsmodel.

Tilskudsbehov pr. kommune 2017, fortsat

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Ekstraordinære-poster	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Vallensbæk	----- 1.000 kr. -----				----- 1.000 kr. -----			1.000 kr.
R2015	4.377	118	348	0	82	55	560	5.540
B2016	3.517	390		0	117	109	705	4.837
B2017	3.633	370	0	0	93	46	711	4.852
BO2018	3.529	365	0	0	95	45	711	4.746
BO2019	3.491	339	0	0	97	45	711	4.682
BO2020	3.479	319	0	0	98	45	711	4.652
Furesø								
R2015	18.611	467	892	489	1.915	11	4.340	26.726
B2016	17.357	1.621		630	2.190	30	4.880	26.708
B2017	18.473	1.620	0	662	1.955	19	4.130	26.859
BO2018	18.094	1.598	0	662	1.994	19	4.130	26.498
BO2019	17.970	1.482	0	664	2.037	19	4.130	26.303
BO2020	17.934	1.397	0	658	2.068	19	4.128	26.203
Allerød								
R2015	16.575	356	963	303	501	141	3.901	22.741
B2016	15.084	1.513		341	604	109	7.193	24.844
B2017	14.796	1.392	0	552	539	454	4.774	22.507
BO2018	14.494	1.374	0	552	550	454	4.773	22.197
BO2019	14.399	1.274	0	554	562	454	4.773	22.015
BO2020	14.366	1.201	0	549	570	451	4.770	21.907
Fredensborg								
R2015	26.154	652	1.696	1.023	1.387	308	8.725	39.945
B2016	15.041	1.597		816	1.438	120	13.866	32.877
B2017	15.438	1.722	0	1.945	1.519	1.016	15.764	37.405
BO2018	15.031	1.700	0	1.945	1.549	1.016	15.763	37.004
BO2019	14.892	1.576	0	1.949	1.582	1.016	15.763	36.778
BO2020	14.841	1.486	0	1.935	1.606	1.012	15.755	36.634
Frederikssund								
R2015	25.855	556	1.654	714	1.359	128	9.975	40.241
B2016	22.511	2.104		1.846	1.602	286	12.662	41.012
B2017	22.550	1.965	0	1.539	1.465	67	14.699	42.285
BO2018	22.078	1.939	0	1.539	1.494	67	14.697	41.814
BO2019	21.928	1.798	0	1.542	1.525	67	14.697	41.558
BO2020	21.881	1.694	0	1.532	1.550	67	14.687	41.413
Halsnæs								
R2015	6.148	170	306	621	1.074	708	5.198	14.224
B2016	7.572	617		695	1.256	760	5.437	16.338
B2017	6.794	614	0	877	1.184	754	4.842	15.064
BO2018	6.583	606	0	877	1.208	754	4.842	14.869
BO2019	6.505	562	0	878	1.233	754	4.842	14.774
BO2020	6.481	530	0	873	1.253	751	4.839	14.727

Anm: Fra 2016 og frem indgår administration og personale, renter og ydelser på rejsekortlån i fællesudgifterne. Før 2016 indgik kun ydelser på rejsekortlån. Ændringen i 2016 skyldes den nye finansieringsmodel.

Tilskudsbehov pr. kommune 2017, fortsat

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Ekstraordinære-poster	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Gribskov	----- 1.000 kr. -----				----- 1.000 kr. -----			1.000 kr.
R2015	23.803	534	1.564	1.294	1.373	3.957	5.094	37.618
B2016	18.397	1.715		1.474	1.593	4.081	5.390	32.650
B2017	18.751	1.609	0	1.154	1.528	4.074	5.347	32.464
BO2018	18.334	1.588	0	1.154	1.559	4.074	5.346	32.055
BO2019	18.198	1.472	0	1.157	1.592	4.074	5.346	31.839
BO2020	18.154	1.388	0	1.149	1.617	4.058	5.344	31.710
Helsingør								
R2015	39.772	1.102	2.843	3.003	1.677	206	8.171	56.775
B2016	30.653	3.669		2.856	1.801	217	8.495	47.692
B2017	32.272	3.676	0	4.091	1.994	136	8.861	51.029
BO2018	31.405	3.627	0	4.091	2.034	136	8.860	50.154
BO2019	31.125	3.364	0	4.099	2.077	136	8.860	49.662
BO2020	31.016	3.170	0	4.072	2.110	136	8.856	49.359
Hillerød								
R2015	29.801	939	2.955	0	1.494	377	11.304	46.869
B2016	26.366	3.230		0	1.606	79	13.841	45.123
B2017	26.608	3.093	0	0	1.746	1.715	15.024	48.187
BO2018	25.863	3.052	0	0	1.781	1.715	15.022	47.433
BO2019	25.620	2.831	0	0	1.819	1.715	15.022	47.007
BO2020	25.520	2.668	0	0	1.847	1.708	15.013	46.756
Hørsholm								
R2015	17.955	476	1.651	615	1.258	66	2.574	24.595
B2016	14.342	1.510		908	1.412	66	3.362	21.600
B2017	12.678	1.465	0	847	1.359	267	3.014	19.630
BO2018	12.382	1.445	0	847	1.386	267	3.013	19.341
BO2019	12.286	1.340	0	849	1.416	267	3.013	19.172
BO2020	12.252	1.263	0	843	1.438	266	3.011	19.073
Lejre								
R2015	27.525	582	1.589	514	870	1.385	1.440	33.904
B2016	17.421	2.641		485	1.041	1.994	916	24.500
B2017	19.236	2.372	0	701	934	1.317	1.076	25.635
BO2018	18.956	2.337	0	701	952	1.317	1.076	25.338
BO2019	18.911	2.167	0	702	973	1.317	1.076	25.146
BO2020	18.913	2.042	0	698	988	1.311	1.075	25.028
Greve								
R2015	13.173	342	830	717	1.179	0	765	17.005
B2016	11.858	1.581		914	1.258	0	680	16.291
B2017	12.471	1.518	0	881	1.326	0	734	16.931
BO2018	12.267	1.495	0	881	1.353	0	734	16.731
BO2019	12.234	1.387	0	884	1.382	0	734	16.621
BO2020	12.236	1.307	0	876	1.402	0	734	16.555

Anm: Fra 2016 og frem indgår administration og personale, renter og ydelser på rejsekortlån i fællesudgifterne. Før 2016 indgik kun ydelser på rejsekortlån. Ændringen i 2016 skyldes den nye finansieringsmodel.

Tilskudsbehov pr. kommune 2017, fortsat

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Ekstraordinære-poster	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Roskilde	----- 1.000 kr. -----				----- 1.000 kr. -----			1.000 kr.
R2015	51.602	1.289	3.702	2.845	2.979	0	1.454	63.871
B2016	46.922	6.488		3.186	3.079	0	1.313	60.988
B2017	48.625	6.196	0	3.112	3.155	0	1.436	62.524
BO2018	47.811	6.104	0	3.112	3.218	0	1.436	61.681
BO2019	47.687	5.661	0	3.119	3.288	0	1.436	61.191
BO2020	47.696	5.335	0	3.094	3.335	0	1.436	60.896
Køge								
R2015	36.555	899	2.835	1.472	1.672	0	2.377	45.809
B2016	34.655	5.137		1.472	1.766	0	1.970	45.000
B2017	38.601	5.430	0	2.120	1.868	0	2.646	50.665
BO2018	37.892	5.349	0	2.120	1.905	0	2.646	49.913
BO2019	37.766	4.961	0	2.125	1.946	0	2.646	49.444
BO2020	37.758	4.675	0	2.108	1.976	0	2.646	49.163
Solrød								
R2015	7.180	166	392	495	321	0	534	9.086
B2016	3.556	447		548	429	0	229	5.209
B2017	3.812	459	0	652	357	0	510	5.790
BO2018	3.759	452	0	652	364	0	510	5.737
BO2019	3.750	420	0	653	372	0	510	5.705
BO2020	3.751	395	0	648	378	0	509	5.681
Stevns								
R2015	9.389	164	250	566	744	1.351	397	12.861
B2016	6.492	820		689	816	1.813	297	10.926
B2017	14.730	1.530	0	535	870	1.357	117	19.139
BO2018	14.562	1.507	0	535	888	1.357	117	18.966
BO2019	14.536	1.398	0	537	907	1.356	117	18.850
BO2020	14.537	1.317	0	532	921	1.351	117	18.775
Kalundborg								
R2015	34.872	740	0	2.186	1.653	2.104	1.487	43.041
B2016	33.124	3.999		2.325	1.692	2.970	1.766	45.876
B2017	31.957	3.793	0	2.435	1.799	1.894	712	42.591
BO2018	31.895	3.736	0	2.435	1.835	1.893	712	42.507
BO2019	31.893	3.465	0	2.441	1.874	1.893	712	42.279
BO2020	31.898	3.265	0	2.422	1.904	1.885	712	42.086
Sorø								
R2015	11.792	316	0	819	705	521	539	14.692
B2016	11.590	1.528		874	870	623	365	15.850
B2017	11.488	1.440	0	833	829	618	476	15.682
BO2018	11.459	1.418	0	833	845	618	476	15.649
BO2019	11.458	1.315	0	835	863	618	476	15.565
BO2020	11.460	1.240	0	827	877	615	475	15.495

Anm: Fra 2016 og frem indgår administration og personale, renter og ydelser på rejsekortlån i fællesudgifterne. Før 2016 indgik kun ydelser på rejsekortlån. Ændringen i 2016 skyldes den nye finansieringsmodel.

Tilskudsbehov pr. kommune 2017, fortsat

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Ekstraordinære-poster	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Odsherred	----- 1.000 kr. -----				----- 1.000 kr. -----			1.000 kr.
R2015	17.583	360	0	1.084	1.139	1.574	8.109	29.849
B2016	17.933	2.241		1.092	1.267	2.178	7.609	32.321
B2017	18.074	2.148	0	1.038	1.321	1.917	7.253	31.752
BO2018	18.039	2.116	0	1.038	1.348	1.917	7.253	31.712
BO2019	18.038	1.963	0	1.041	1.376	1.917	7.253	31.589
BO2020	18.041	1.850	0	1.032	1.398	1.909	7.249	31.478
Næstved								
R2015	34.807	937	0	3.109	3.114	0	959	42.926
B2016	33.338	5.208		1.899	3.342	0	890	44.677
B2017	34.748	4.996	0	1.345	3.674	0	5.753	50.516
BO2018	34.629	4.921	0	1.345	3.747	0	5.753	50.396
BO2019	34.627	4.564	0	1.348	3.827	0	5.753	50.120
BO2020	34.639	4.301	0	1.337	3.886	0	5.753	49.917
Slagelse								
R2015	45.645	1.068	0	2.247	2.084	2.302	28.262	81.609
B2016	38.049	5.654		2.711	2.167	2.793	26.800	78.173
B2017	36.287	5.312	0	2.339	2.451	2.121	23.370	71.881
BO2018	36.169	5.233	0	2.339	2.499	2.121	2.719	51.081
BO2019	36.168	4.853	0	2.346	2.553	2.121	2.719	50.761
BO2020	36.182	4.574	0	2.323	2.592	2.111	2.719	50.502
Faxe								
R2015	11.916	219	0	2.008	1.130	2.328	728	18.329
B2016	11.545	1.010		2.498	1.322	2.759	707	19.839
B2017	10.617	894	0	1.868	1.206	4.878	852	20.316
BO2018	10.599	881	0	1.868	1.230	4.878	852	20.308
BO2019	10.599	817	0	1.873	1.257	4.877	852	20.274
BO2020	10.599	770	0	1.857	1.276	4.854	852	20.208
Holbæk								
R2015	28.344	702	0	1.654	1.840	4.633	15.063	52.236
B2016	27.279	3.807		1.624	2.180	5.494	658	41.043
B2017	25.200	3.448	0	2.240	2.112	4.766	2.618	40.384
BO2018	25.122	3.397	0	2.241	2.154	4.765	2.617	40.295
BO2019	25.118	3.150	0	2.246	2.200	4.765	2.617	40.097
BO2020	25.124	2.969	0	2.227	2.234	4.745	2.617	39.916
Ringsted								
R2015	22.046	534	0	1.075	677	1.301	8.773	34.405
B2016	18.205	2.607		1.297	745	1.399	7.735	31.989
B2017	17.837	2.493	0	1.151	764	1.354	9.088	32.686
BO2018	17.778	2.456	0	1.151	779	1.354	9.088	32.605
BO2019	17.774	2.278	0	1.153	796	1.354	9.088	32.442
BO2020	17.776	2.146	0	1.144	808	1.347	9.082	32.305

Anm: Fra 2016 og frem indgår administration og personale, renter og ydelser på rejsekortlån i fællesudgifterne. Før 2016 indgik kun ydelser på rejsekortlån. Ændringen i 2016 skyldes den nye finansieringsmodel.

Tilskudsbehov pr. kommune 2017, fortsat

Kommune	Kollektiv trafik				Lukkede ordninger			I alt
	Lokale busruter	Fælles-udgifter	Ekstraordinære-poster	Flex-tur	Flex-handicap	Flex-kommune	Flex-rute	
Lolland	----- 1.000 kr. -----				----- 1.000 kr. -----			1.000 kr.
R2015	39.084	742	0	3.434	2.056	7.308	122	52.747
B2016	38.075	4.335		4.002	2.200	7.838	135	56.586
B2017	33.151	3.488	0	2.880	2.250	8.537	120	50.424
BO2018	33.095	3.436	0	2.880	2.295	8.535	120	50.360
BO2019	33.093	3.186	0	2.886	2.343	8.535	120	50.165
BO2020	33.097	3.003	0	2.864	2.381	8.499	120	49.964
Vordingborg								
R2015	19.659	431	0	3.453	1.651	4.965	153	30.312
B2016	22.217	3.236		4.074	1.687	5.428	239	36.881
B2017	22.413	3.255	0	3.096	1.864	6.058	161	36.847
BO2018	22.322	3.201	0	3.097	1.902	6.057	161	36.739
BO2019	22.321	2.969	0	3.104	1.942	6.057	161	36.552
BO2020	22.327	2.797	0	3.078	1.973	6.033	161	36.369
Guldborgsund								
R2015	27.082	617	0	3.708	2.548	0	314	34.269
B2016	19.971	3.082		4.332	2.151	0	279	29.815
B2017	20.988	2.948	0	3.674	3.129	0	459	31.198
BO2018	20.676	2.905	0	3.674	3.192	0	459	30.905
BO2019	20.675	2.694	0	3.683	3.260	0	459	30.770
BO2020	20.682	2.539	0	3.652	3.310	0	459	30.641
Flexkøbing								
R2015	0	0	0	0	0	0	0	0
B2016	0	0		0	0	569	2.316	2.885
B2017	0	0	0	0	0	13.731	29.364	43.095
BO2018	0	0	0	0	0	16.512	35.245	51.757
BO2019	0	0	0	0	0	25.436	41.920	67.356
BO2020	0	0	0	0	0	34.215	48.567	82.781
Kommuner i alt								
R2015	1.374.271	47.887	141.835	44.797	87.276	37.916	208.033	1.942.015
B2016	1.247.755	185.766		49.279	94.683	43.968	211.892	1.833.343
B2017	1.222.515	176.953	0	49.095	95.344	64.984	263.800	1.872.692
BO2018	1.186.107	174.220	0	49.099	97.249	67.758	249.008	1.823.441
BO2019	1.170.010	161.579	0	49.212	99.347	76.680	255.682	1.812.510
BO2020	1.165.866	152.270	0	48.814	100.826	85.246	262.212	1.815.233

Anm: Fra 2016 og frem indgår administration og personale, renter og ydelser på rejsekortlån i fællesudgifterne. Før 2016 indgik kun ydelser på rejsekortlån. Ændringen i 2016 skyldes den nye finansieringsmodel.

9.3 Tilskudsbehov for Region Hovedstaden

Tabel 28. Tilskudsbehov for Region Hovedstaden

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst	
	Mio. kr.						B2016 - B2017	Pct.
Regionale busruter	95,6	223,9	248,9	241,0	238,3	236,8	25,0	11,2
Lokalbaner	115,3	117,2	117,6	117,1	113,0	115,2	0,3	0,3
Patientbefordring	28,4	28,8	30,8	30,8	30,8	30,7	2,0	6,8
Fællesudgifter	250,0	173,4	166,5	164,6	153,6	145,6	-6,9	-4,0
Ekstraordinære poster	16,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tilskud i alt excl. anlæg	505,5	543,3	563,7	553,6	535,8	528,3	20,4	3,8
Anlæg lokalbaner	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tilskud i alt inkl. anlæg	511,9	543,3	563,7	553,6	535,8	528,3	20,4	3,8

9.4 Tilskudsbehov for Region Sjælland

Tabel 29. Tilskudsbehov for Region Sjælland

	R2015	B2016	B2017	BO2018	BO2019	BO2020	Vækst	
	Mio. kr.						B2016 - B2017	Pct.
Regionale busruter	99,0	149,1	151,0	149,9	149,7	149,7	1,9	1,3
Lokalbaner	185,8	189,7	192,6	192,6	188,2	188,3	2,9	1,5
Patientbefordring	130,7	131,2	137,3	137,3	137,3	136,9	6,1	4,6
Fællesudgifter	71,7	31,9	30,0	29,5	27,4	25,8	-1,9	-6,0
Ekstraordinære poster	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tilskud i alt excl. anlæg	490,5	502,0	510,9	509,4	502,6	500,7	8,9	1,8
Anlæg lokalbaner	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Tilskud i alt inkl. anlæg	490,5	502,0	510,9	509,4	502,6	500,7	8,9	1,8