

28. juni 2013
09:44

05 Budget 2014 1. behandling

Indstilling:

Direktionen indstiller, at

- budgetforslaget oversendes til andenbehandling den 12. september 2013
- budgetforslaget udgør det budgetmateriale, der ifølge vedtægten skal tilgå regioner og kommuner senest fem uger før budgettets vedtagelse den 12. september 2013

Beslutning:

Resume:

Budgettets hovedtal fremgår af tabel 1.

I 2014 falder tilskudsbehovet til busdrift med 109,5 mio. kr. i forhold til budget 2013 svarende til 6%. Reduktionen i tilskudsbehovet skyldes øgede indtægter og reducerede operatørudgifter. De samlede indtægter forventes at stige 48,7 mio. kr. i forhold til budget 2013, svarende til 2,9%. Der budgetteres med øgede passagertal i alle 3 takstområder og øgede indtægter i takstområde H men reducerede indtægter i takstområde Syd pga. reduceret kompensation for ungdomskort. Der budgetteres med reducerede indtægter i takstområde Vest pga. en ekstraordinær høj indtægt i 2010, som har dannet grundlag for budget 2013. Operatørudgifterne budgetteres reduceret på grund af forventede lavere renteniveau og dieselpriser.

Antal passagerer indenfor Flextrafik stiger med 20%. På trods af denne høje vækst reduceres tilskudsbehovet til Flextrafik med 18 mio. kr. svarende til 3,6%. Den væsentligste årsag er opstart af nyt billigere udbud i oktober 2012.

Tilskudsbehovet for lokalbanerne øges fra budget 2013 til budget 2014 med 0,4 mio. kr. Den moderate udvikling er dog sammensat af forskelligrettede ændringer i både indtægter og

udgifter i de to baneselskaber. I lokalbanerne i Region Hovedstaden budgetteres et fald i tilskudsbehovet med 13,4 mio. kr. Den væsentligste årsag er den budgetterede stigning i indtægter på grund af flere passagerer og øget indtægt per passager.

I lokalbanerne i Region Sjælland stiger tilskudsbehovet med 13,8 mio. kr. Den væsentligste forklaring er faldende indtægter dels pga. en omfordeling af indtægter mellem busser og bane i takstområde Syd, dels reduktion af kompensation for ungdomskort og dels et for højt budgetgrundlag for indtægter i takstområde Vest.

Administrations- og personaleudgifterne stiger med 2,5 mio. kr. i forhold til budget 2013 svarende til 0,8%. Stigningen er sammensat af pris- og lønfremskrivning med 1,3%, stigning i lønsumsafgift på 1,6 mio. kr. samt en effektivisering på 3 mio. kr. svarende til 1%. Renteindtægter falder med 1,4 mio. kr. pga. reduceret rentesats. Ydelse rejsekortlån budgetteres at stige med 3,2 mio. kr. pga. forventet optagelse af nyt lån i 2014, hvor afdrag også forudsættes at starte i 2014. Alle lån forelægges bestyrelsen til beslutning inden de optages.

Sagsfremstilling:

Kommuner og regioner skal senest 1. maj 2013 indmelde ønsker til ændret busbetjening i 2014 til Movia. Forud for dette har kommuner og regioner i januar måned fået et basisbudget som udgangspunkt for trafikbestillingerne for 2014.

Førstebehandlingsbudgettet udsendes til kommuner og regioner, jf. vedtægtens bestemmelse herom.

Bestyrelsen behandlede på mødet 16. maj 2013 budgetforudsætninger og takstprincipper for 2014. Bestyrelsen tilsluttede sig følgende:

- At pris- og lønfremskrivning generelt er 1,3 pct. fra 2013 til 2014 iht. KLs satser.
- At administrations- og personaleudgifter reduceres med 1 pct. i 2014 i forhold til 2013.
- At lønsumsafgift indarbejdes i administrations- og personaleudgifter med 1,6 mio. kr. i 2014.
- At der *ikke* indarbejdes et indtægtstab i 2014 som følge af overgang fra klippekort til rejsekort i takstområde Hovedstaden.
- At der indarbejdes en øget udgift på 2,9 mio. kr. under rutespecifikke udgifter i budget 2014 til drift og support af realtidsdata i Syd og Vest.
- At der indarbejdes en besparelse på 2 mio. kr. under rutespecifikke udgifter vedr. IT i A-busser i budget 2014.

- At Taksterne i 2014 reguleres med en gennemsnitlig stigning i Movias tre takstområ-

der på 1,3 pct., svarende til takststigningsloftet for 2014.

- At Taksterne i 2014 for alle tre takstområder fastsættes uden strukturelle ændringer imellem de tre takstområder.
- At prisen for den harmoniserede kontantbillet fastholdes i 2014.
- At takstjusteringen i TH og TV primært lægges på periodekort med det formål at friholde rejsekortet for stigninger.
- At takstjusteringen i TS lægges på rejsekort, eventuelt i form af en justering af rabat-satserne (rejsekort er eneste rejsehjemmel i TS udover subsidierede kort og kontantbillet).

I forhold til disse besluttede forudsætninger, er der i budget 2014 følgende nye forslag til budgetforudsætninger:

Takster:

- Takststigningen i takstområde S budgetteres til 0,4% på baggrund af en forventet efterregulering for takst 2013 på minus 0,9% (reduceres i den tidligere besluttede takststigning på 1,3%)

Rutespecifikke udgifter:

- Provision reduceres med 2,1 mio. kr. som følge af udbredelse af salg af rejsekort
- Køb af rejsehjemmel reduceres med 8,9 mio. kr. pga. overgang til rejsekort og delvis finansiering fra Trafikstyrelsen af køb af rejsekort
- Rejsekort afgifter øges med 11,3 mio. kr. pga. udbredelsen af rejsekort
- Busudstyr udvides med 2,4 mio. kr. til drift af count down moduler

Flextrafik:

- Administrationsudgifter til Flextrafik øges med 3,1 mio. kr. pga. den øgede kørselsmængde

Fællesudgifter:

- Renteindtægter reduceres med 1,4 mio. kr. pga. en lav rente
- Ydelse rejsekortlån øges med 3,2 mio. kr. pga. forventet optagelse af nyt lån i 2014

Budget 2014 udviser en reduktion af det samlede tilskudsbehov på 119,9 mio. kr. i forhold til budget 2013. Budgettet er sammensat af faldende tilskudsbehov på bus (-109,5 mio. kr.) og flextrafik (-17,8 mio. kr.), status quo på lokalbaner (+0,4 mio. kr.) og en stigning i fællesudgifter (+7,1 mio. kr.). Budgetforudsætningerne og årsagerne til udviklingen fra budget 2013 til budget 2014 er gennemgået i bilaget "Budget 2014, 1. behandling".

Tabel 1. Budget 2014 1. behandling

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Bus						
Indtægter	-1.585,0	-1.658,8	-1.707,6	-1.730,1	-1.753,4	-1.775,5
Operatørudgifter	2.995,4	3.139,0	3.076,8	3.075,7	3.075,7	3.075,7
Rutespecifikke udg.	125,7	170,5	171,8	195,5	209,8	210,8
Bus i alt	1.536,1	1.650,6	1.541,1	1.541,1	1.532,2	1.511,0
Flextrafik						
Brugerbetaling	-26,9	-25,0	-28,8	-28,8	-28,8	-28,8
Operatørudgifter	422,2	473,6	456,5	456,5	456,5	456,5
Adm. og pers.	38,1	43,8	46,9	46,9	46,9	46,9
Flextrafik i alt	433,3	492,4	474,6	474,6	474,6	474,6
Lokalbaner						
Indtægter	-161,7	-179,6	-176,0	-178,1	-180,3	-182,5
Udgifter til togdrift	488,7	486,2	482,9	481,8	482,7	482,8
Anlæg	19,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lokalbaner i alt	346,2	306,5	306,9	303,7	302,4	300,3
Fællesudgifter						
Adm. og pers.	295,2	307,5	310,0	310,0	310,0	310,0
Pensioner	10,9	16,6	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-2,8	-2,5	-1,1	-1,3	-1,5	-1,6
Afdrag driftslån	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekortlån	49,0	52,8	56,0	55,0	54,0	54,0
Fællesudgifter i alt	361,3	383,4	390,5	390,5	390,5	392,1
Tilskudsbehov i alt	2.677,0	2.832,9	2.713,0	2.709,9	2.699,7	2.678,0

Proces for budgettets andenbehandling

Som et element i Movias samarbejde med kommuner og regioner om at skabe mere stabilitet i Movias budgetter vil de generelle budgetforudsætninger som eksempelvis passagerudvikling og udvikling i prisindeks ikke blive opdateret mellem første- og andenbehandlingen af budgettet.

Til andenbehandlingen af budgettet indarbejdes som udgangspunkt alene ændringer der er aftalt mellem Movia og de involverede kommuner/regioner.

KL og Finansministeriet forventes primo juni måned at afslutte økonomiforhandlingerne for 2014. Det indgår i forhandlingerne at kommunerne, i et ikke kendt omfang, skal overflytte kommunale kørselsordninger til trafiksselskaberne. Afhængig af udfaldet af økonomiforhandlingerne kan det betyde, at der skal ske væsentlige ændringer af Movias budget til andenbehandlingen.

Kommuner og regioner orienteres umiddelbart efter vedtagelsen af budget 2014 2. behandling den 12. september 2013 om eventuelle ændringer i forhold til 1. behandlingen samt om størrelsen af a conto betalingen i 2014.

Hvis Movias høringssvar omkring en overgangsordning for den nedsatte kompensation til Ungdomskortet i Takstområde Syd imødekommes, vil denne blive indarbejdet i budgettets andenbehandling.

Der forventes ingen ændringer i budget 2014 som følge af evalueringen af trafiksselskabsloven.

Økonomi:

Budgettets økonomiske konsekvenser fremgår af bilag 1.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagsdokument og bilag offentliggøres på Movias hjemmeside og tilgås kommuner og regioner.

Bilag:

1. Budget 2014 1. behandling

Trafikselskabet Movia

Budget 2014

1. behandling

20. juni 2013

Udarbejdet af
Trafikselskabet Movia
Økonomi

Udgivet af
Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00
www.moviatrafik.dk

Indhold:

1.	Indledning	3
2.	Budgetoversigt	6
2.1.	Budget 2014 – overblik	6
2.2.	Budget 2014 – hovedtal.....	7
2.3.	Pris- og lønfremskrivning	7
3.	Bus	9
3.1.	Trafikbestillinger i kommuner og regioner i 2014.....	11
3.2.	Budgetoverslagsårene	13
3.3.	Passagertal og indtægter.....	14
3.4.	Operatørudgifter	17
3.5.	Rutespecifikke udgifter	18
4.	Flextrafik	22
4.1.	Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik	24
4.2.	Handicapkørsel	24
4.3.	Flextur	25
4.4.	Kommunal kørselsordning	26
4.5.	Patientbefordring	26
4.6.	Flextrafik Rute.....	27
4.7.	Administration og personale	27
5.	Bane	29
5.1.	Budgetforudsætninger for lokalbanerne	29
5.2.	Lokalbaner i Region Hovedstaden	31
5.3.	Lokalbaner i Region Sjælland.....	32
6.	Fællesudgifter	34
6.1.	Administration og personale	34
6.2.	Pension	34
6.3.	Renter og lån	35
6.4.	Afdrag på driftslån.....	35
6.5.	Ydelser på rejsekortlån	36
7.	Rejsekort	38
8.	Tilskud	40
8.1.	Kommunalt tilskud	40
8.2.	Regionalt tilskud	40
8.3.	Betaling af tilskud.....	41
8.4.	Regulering af tilskud	41
9.	Likvide midler	42
10.	Budget fordelt på kommuner og regioner	44
10.1.	Budgetoversigt	44
10.2.	Kommunalt tilskud pr. kommune	45
10.3.	Tilskud for Region Hovedstaden	53
10.4.	Tilskud for Region Sjælland.....	53

1. Indledning

Budgettets grundlæggende sammenhænge

Budgettet for Movias tre forretningsområder bus, bane og Flex er bygget op omkring udgifter til operatørerne og indtægter fra passagererne. Operatørudgifterne mv. udgør 4,2 mia. kr. og er mere end dobbelt så store som passagerindtægterne på 1,9 mia. kr. Hertil kommer fællesudgifter til administration, pensioner og lån på 0,4 mia. kr. Kommuner og regioner på Sjælland står bag Movia og betaler forskellen på 2,7 mia. kr. imellem udgifter og indtægter. Denne forskel benævnes det samlede tilskudsbehov.

Movias klart største forretningsområde er busdriften med operatørudgifter mv. på 3,3 mia. kr. og indtægter på 1,7 mia. kr. fra 216 mio. passagerer. Banerne er det næststørste forretningsområde og har udgifter svarende til 483 mio. kr. og indtægter på 176 mio. kr. fra 10,5 mio. passagerer. Flexområdets operatørudgifter udgør 457 mio. kr. og er således næsten på niveau med banernes udgiftsniveau. Flexområdets passagertal udgør 1,4 mio., hvilket er noget mindre end baneområdets passagertal.

Operatørudgifterne er hovedsageligt bestemt af kommuners og regioners trafikbestilling – antal bestilte køreplantimer mv. – og udgiften pr. time mv., som er bestemt af de kontrakter, Movia indgår med operatørerne på baggrund af udbud. Kontrakterne indeholder aftaler om, at operatørerne bl.a. afregnes i forhold til et prisindeks for blandt andet diesel-, løn- og renteudviklingen. Operatørudgifterne varierer mellem budgetår grundet udviklingen i prisindeks, priserne ved udbud og udviklingen i trafikbestillingerne. Inden for selve budgetåret er trafikbestillingen ret stabil, og de største ændringer i operatørudgifterne sker som hovedregel fordi prisindeksene ændrer sig hen over året.

Indtægterne fra passagererne er hovedsageligt bestemt af antal passagerer og takster, herunder rabatordninger og i mindre grad antal gratister. Og mens taksterne kendes med sikkerhed sker de største ændringer i passagerindtægterne fordi antallet af passagerer svinger imellem, og inden for budgetårene. Hertil kommer variationen i kundefærd; det vil sige hvilke billetprodukter kunderne efterspørger.

Fællesudgifter til administration af trafikbestilling, planlægning, trafikdrift og kundefærd samt støttefunktioner (marketing, HR, IT og økonomi) og fællesudgifter til pensioner og lån kendes med stor sikkerhed.

Tilskudsbehovet er budgetteret at falde med 120 mio. kr. fra 2013 til 2014. Faldet hænger sammen med, at passagertallet er budgetteret med en samlet stigning på 5,9 mio., hvilket øger passagerindtægterne. En del af stigningen skyldes at passagertallet i regnskab 2012 var højere end forventet ved udarbejdelsen af budget 2013. Lavere priser på dieselolie og faldende udgifter som følge af udbud er også med til at mindske tilskudsbehovet.

Budgettets ydre rammebetingelser

På budgettidspunktet er høringsrunden i forbindelse med Transportministeriets evaluering af Lov om trafikselskaber i gang, og forventningen er, at evalueringen munder ud i en række ændringer af loven. I budgetmæssig sammenhæng er det påtænkte ændringer af finansieringsmodellen for Movia, som er særlig interessant. Det gælder både fordelingen af de fælles administrative udgifter, som i dag udelukkende betales af regionerne, og udgifter til buslinjer, som deles af to eller flere kommuner/regioner. Movia har i høringssvaret lagt vægt på, at det sikres, at ændringer ikke medfører større økonomiske overflytninger mellem det kommu-

nale og det regionale niveau, fordi det i givet fald vil risikere at udløse DUT-kompensation, og det vil i givet fald medføre, at der føres økonomi ud af Movias område. Movia har også påpeget, at der må forudses en vis omfordeling mellem kommunerne, men at den må søges minimeret.

I evalueringen indgår også ændringer i indtægtsdelingen i hovedstadsområdet og eventuel overførsel af ansvar og ejerskab til stoppestedsinventaret til trafikselskaberne. Begge ændringer vil have økonomiske implikationer for Movia.

Det er p.t. usikkert, hvornår lovforslag kan fremsættes og ændringer implementeres, men det vurderes ikke sandsynligt, at lovændringer vil have budgetmæssige konsekvenser for Movia i 2014.

En anden ekstern faktor, som med større sandsynlighed kan få konsekvenser allerede i 2014, er årets økonomiforhandlinger mellem kommuner/regioner og regeringen. Det må forventes, at kommunernes og regionernes mange befordringsforpligtelser bliver et emne under forhandlingerne, og at regeringen vil lægge op til, at kommunerne og regionerne helt eller delvist lægger den praktiske varetagelse af kørselen ud til trafikselskaberne. Baggrunden er de to rapporter, som Deloitte har udarbejdet for Finansministeriet, KL og DR om effektiviseringspotentialet ved at lade trafikselskaberne stå for indkøb og planlægning af de kommunale kørselsordninger. Det er et afgørende spørgsmål, om der bliver tale om en tvungen eller frivillig ordning for kommunerne. Blandt andet på grund af disse uafklarede spørgsmål, og herunder også spørgsmålet om indfasningstid, er der ikke taget en særlig vækst i aktivitetsniveauet i Flextrafik i regning i budgetforslaget.

For rejsekortets vedkommende fortsætter statens tilskud til udstedelse af gratis personlige rejsekort i 2014. Sammen med udfasningen af klippekortet i hovedstadsområdet i 2013 sætter det ekstra fart på rejsekortets udbredelse og anvendelse, og det afspejles i budgettet ved stigende benyttelsesafgifter til Rejsekort A/S. En anden omstændighed ved rejsekortet med økonomisk konsekvens for Movia er Midttrafiks beslutning i foråret 2013 om fuld tilmelding og deltagelse i rejsekortet. Til og med 2013 var det en forudsætning i Movias budget for investering i rejsekort, at Midttrafik ikke tilmeldte sig i overskuelig fremtid. Derfor var der regnet med et desto højere kapitalindskud fra de øvrige trafiksselskaber, men det kan nu reduceres med Midttrafiks andel.

Et andet statsligt tilskud, der fortsætter, men fra 2013 i mindre målestok, er tilskuddet til unges brug af den kollektive trafik. HyperCard, som indførtes i 2011, erstattes i 2013 af et nyt ungdomskort. Samtidig reduceres statens tilskud til kortet betragteligt, og det får konsekvenser for Movias indtægter og dermed for kommunernes og regionernes økonomi fra 2013. Det er navnlig kommuner uden for hovedstadsområdet og Region Sjælland, der kommer til at mærke indtægtsnedgangen.

Movia skal jf. Lov om trafiksselskaber udarbejde en trafikplan hvert fjerde år. Den nuværende trafikplan udløb med 2012, og den nye Trafikplan 2013 forventes vedtaget i efteråret. Trafikplanen er blevet til i et langvarigt og intenst samarbejde med kommunerne og regionerne og afspejler betydelige ambitioner med hensyn til passagervækst i de kommende år. Ambitionerne må forventes at udmøntes i øgede trafikbestillinger fra kommunerne og regionerne. Der er derfor indregnet en generel passagervækst i budgetoverslagsårene ud fra målsætningerne i trafikplanen, der pt. er i høring.

En usikkerhedsfaktor for budgettet, er den fælles beslutning i takstområde Hovedstad om at indstille salget af klippekort pr. 1. juli 2013. Der må forventes en midlertidig indtægtsnedgang i den kollektive trafik fra medio 2013 og det meste af 2014 som følge af, at kunder vil opbruge deres lagre af klippekort, inden de i større omfang anvender rejsekort. Omfanget af en sådan negativ likviditetseffekt lader sig kun vanskeligt vurdere,

og af den årsag er der ikke indlagt en eksplicit forventning om indtægtsnedgang som følge heraf, i lighed med budget 2013.

Hovedtendenser i budgettet

Den samlede mængde buskørsel i kommuner og regioner er i det store og hele uforandret, men betalingen til operatørerne forventes at udvikle sig i nedadgående retning i forhold til budget 2013. Det skyldes, at de prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne, udvikler sig behersket, således at den forventning om stigende diesellolepriser og stigende renteniveau, som lå til grund for budget 2013, ikke forventes realiseret hverken i 2013 eller i 2014.

Buspassagertallet genoprettede i 2012 niveauet fra før 2011, hvor der var et betydeligt fald. Niveauet er stort set fastholdt i de første måneder af 2013, og det er forventningen, at genopretningen fortsætter i 2013. Det er baggrunden for, at passagertallet forventes at udvikle sig yderligere i 2014 med vækst i alle tre takstområder. Den indtægtsfremgang, der er resultatet heraf, gør sammen med reduktionen af omkostningsniveauet i busdriften, at Movias samlede behov for tilskud fra kommuner og regioner har nedadgående tendens i 2014 og kan nedsættes med 120 mio. kr. i forhold til budget 2013.

For Flextrafik forventes der i 2014 en fortsat udvikling med stigende aktivitetsomfang og en fastholdelse af den positive økonomiske udvikling med faldende omkostningsniveau og øget produktivitet, som har været kendetegnende for de senere år. Kommunerne tilmelder sig i stigende omfang Flextrafiks befordringsordninger samtidig med at antallet af tilmeldte kunder til handicapbefordringen stiger markant. Det er baggrunden for, at det er muligt at videreudvikle produktiviteten og fastholde et lavt omkostningsniveau.

Lokalbanerne udviser fortsat passagervækst, dog mest udtalt på banerne i Region Hovedstaden, idet banerne i Region Sjælland ikke forventes at kunne fastholde de senere års vækst.

Den kontinuerlige effektivisering af fællesudgifterne med 3 mio. kr. om året fortsætter i 2014. Dertil kommer, at behovet for ekstra personaleressourcer i forbindelse med rejsekortets introduktion håndteres inden for den generelle økonomiske ramme til fælles udgifter.

Forklaring til tabeller

Med mindre andet er nævnt er:

- et negativt fortegn i tabeller lig med indtægter og overskud
- et positivt fortegn i tabeller lig med udgifter og underskud
- regnskabstal- og budgettal i årenes priser, mens budgetoverslagsårenes tal er i 2014-priser.
- Beløbs- og andre talmæssige sammenligninger er i forhold til budget 2013.

2. Budgetoversigt

Table 1. Budgetoversigt

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Bus						
Indtægter	-1.585,0	-1.658,8	-1.707,6	-1.730,1	-1.753,4	-1.775,5
Operatorudgifter	2.995,4	3.139,0	3.076,8	3.075,7	3.075,7	3.075,7
Rutespecifikke udg.	125,7	170,5	171,8	195,5	209,8	210,8
Bus i alt	1.536,1	1.650,6	1.541,1	1.541,1	1.532,2	1.511,0
Flextrafik						
Brugerbetaling	-26,9	-25,0	-28,8	-28,8	-28,8	-28,8
Operatorudgifter	422,2	473,6	456,5	456,5	456,5	456,5
Adm. og pers.	38,1	43,8	46,9	46,9	46,9	46,9
Flextrafik i alt	433,3	492,4	474,6	474,6	474,6	474,6
Lokalbaner						
Indtægter	-161,7	-179,6	-176,0	-178,1	-180,3	-182,5
Udgifter til togdrift	488,7	486,2	482,9	481,8	482,7	482,8
Anlæg	19,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lokalbaner i alt	346,2	306,5	306,9	303,7	302,4	300,3
Fællesudgifter						
Adm. og pers.	295,2	307,5	310,0	310,0	310,0	310,0
Pensioner	10,9	16,6	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-2,8	-2,5	-1,1	-1,3	-1,5	-1,6
Afdrag driftslån	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekortlån	49,0	52,8	56,0	55,0	54,0	54,0
Fællesudgifter i alt	361,3	383,4	390,5	390,5	390,5	392,1
Tilskudsbehov i alt	2.677,0	2.832,9	2.713,0	2.709,9	2.699,7	2.678,0

2.1. Budget 2014 – overblik

Movias budget er den samlede beskrivelse af Movias forventede virksomhed i 2014 og udgør således det samlede sæt af forudsætninger for de 45 kommuner og 2 regioners tilskud til Movia.

Hovedtallene i budgettet er et bruttoudgiftsbeløb på 4.625,4 mio. kr. og indtægter på -1.912,4 mio. kr. Forskellen på 2.713,0 mio. kr. udgør kommuner og regioners samlede tilskud til Movia.

70 procent af bruttoudgifterne vedrører busdriften, 11 procent vedrører Flextrafik og 10 procent vedrører lokalbanerne, mens 7 procent vedrører driftsandelen af fællesudgifterne og 1 procent vedrører afdrag og ydelser på lån. Af de samlede indtægter fra betalende kunder hidrører 90 procent fra busdriften.

Budgettet er udarbejdet efter build-up metoden. For busdriften tages udgangspunkt i indtægter og udgifter for den enkelte buslinje ud fra de forventede køreplaner. Ud over Flextrafik, lokalbaner og den fælles administration er budgettet således sammensat af 438 enkeltbudgetter for buslinjerne, som igen tilskudsmæssigt er henført til de enkelte kommuner og regioner. Ændring af budgetforudsætninger for både indtægter og udgifter slår derved direkte igennem på kommunernes og regionernes økonomi. 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.

2.2. Budget 2014 – hovedtal

Budgettets hovedtal fremgår af tabel 1. Som sammenligningsgrundlag er også tal for regnskab 2012 og budget 2013 taget med i tabellen samt efterfølgende tabeller.

I 2014 budgetteres med et tilskudsbehov til busdrift, som er 109,5 mio. kr. mindre sammenlignet med budget 2013. Det er en nedgang på 6%, men vel at mærke med et uændret kørselsomfang. Reduktionen i tilskudsbehovet skyldes øgede indtægter og reducerede operatørudgifter. De samlede indtægter er budgetlagt med en stigning på 48,7 mio. kr. svarende til 2,9%. Der er øgede passagertal i alle 3 takstområder og øgede indtægter i takstområde H. Der forventes indtægtsnedgang i takstområde Syd, fordi staten nedsætter tilskuddet til ungdomskort. Der forventes også indtægtsnedgang i takstområde Vest pga. en ekstraordinær høj indtægt i 2010, som har dannet grundlag for budget 2013. Operatørudgifterne er budgetteret med en reduktion på grund af lavere renteniveau og dieselpriiser.

Tilskudsbehovet for Flextrafik budgetteres med et fald på 18 mio. kr. svarende til 3,6%. Den væsentligste årsag er opstart af nyt billigere udbud i oktober 2012.

Tilskudsbehovet for lokalbanerne budgetteres med en samlet stigning på 0,4 mio. kr. Den moderate udvikling er dog sammensat af forskelligrettede ændringer i indtægter og udgifter i de to baneselskaber. I lokalbanerne i Region Hovedstaden er tilskudsbehovet budgetlagt med et fald på 13,4 mio. kr. Den primære årsag er stigningen i indtægter på grund af flere passagerer og øget indtægt per passager.

I lokalbanerne i Region Sjælland er tilskudsbehovet budgetlagt med en stigning på 13,8 mio. kr. Den væsentligste forklaring er faldende indtægter dels pga. en omfordeling af indtægter mellem busser og bane i takstområde Syd, dels reduktion af kompensation for ungdomskort og dels et for højt budgetgrundlag for indtægter i takstområde Vest.

Administrations- og personaleudgifterne budgetlægges 2,5 mio. kr. højere i forhold til budget 2013 svarende til 0,8%. Budgetændringen er sammensat af pris- og lønfremskrivning med 1,3%, stigning i lønsumsafgift på 1,6 mio. kr. samt en effektivisering på 3 mio. kr. svarende til 1%. Renteindtægter budgetteres med et fald på 1,4 mio. kr. pga. lavere rentesats. Ydelser på rejsekortlån budgetteres med en stigning på 3,2 mio. kr. pga. forventet optagelse af nyt lån i 2014, hvor afdrag også starter i 2014.

2.3. Pris- og lønfremskrivning

Movias kontrakter inden for Bus, Bane og Flextrafik er reguleret med udgangspunkt i de samme grundlæggende prisindeks, men vægtningen mellem de forskellige indeks er forskellig. Vurderingen er baseret på prognoser fra Nationalbanken og Det Økonomiske Råd. 3 måneders Ciborrente, som indgår i prisindekset for Lokalbanen A/S, fastsættes dog på baggrund af prognoser fra Nordea. Nedenstående tabel viser Movias generelle forventninger til den overordnede udvikling i de grundlæggende indeks. Da vægtningen af indeks er forskellig for områderne Bus, Bane og Flextrafik, vil den budgetterede indeksregulering også være forskellig for områderne.

Tabel 2. Forventninger til udvikling i indeks

	Indeks i budget 2013	Opdateret forventning til indeks i 2013	Forventet indeks i 2014	Ændring fra budget 2013 til budget 2014
Diesel forbrugerpris	185	173	167	-9,5%
Lønninger	178	176	180	1,2%
Forbrugerpriser	131	131	133	1,5%
Gns. rente	3,1%	1,7%	2,1%	-1,0 point
CIBOR 3 mdr. rente	1,0%	0,4%	0,8%	-0,2 point
Samlet indekseffekt indekseret	100,0	95,4	96,8	-3,2%

I budget 2013 var forventningen, at både diesel og renten ville stige væsentligt. Den nuværende forventning til dieselpriserne er 9,5% lavere i forhold til budget 2013, mens løn og forbrugerpriser forventes at stige lidt. Samlet vurderes prisindekset i 2013 på nuværende tidspunkt at ligge 4,6% under budgetforudsætningen for 2013.

I forhold til den aktuelle forventning for 2013 forventes indekset at stige med 1,4% i 2014. Der er således budgetteret med et fald i omkostningsindekset fra budget 2013 til budget 2014 på 3,2%.

Grunden til, at indeks er højere i budget 2014 i forhold til den opdaterede forventning til 2013, er hovedsageligt forventninger om, at lønniveauet stiger 2,3% i 2014 i forhold til 2013.

På baggrund af aftalen mellem Movia og kommuner/regioner om budgetstabilitet vil der ikke ske ændringer i indeksforudsætninger og takststigninger mellem 1. og 2. behandlingen.

Administrationsfremskrivning

KLs seneste pris- og lønskøn er en opskrivning på 1,3% mellem 2013 og 2014. Pris- og lønskønnet er brugt til opskrivning af de administrative omkostninger på den regionale ramme, rutespecifikke udgifter, billetkontrol samt Flextrafiks administrationsudgifter.

Der er budgetteret med en effektivisering på 1% på administrations- og personaleudgifter.

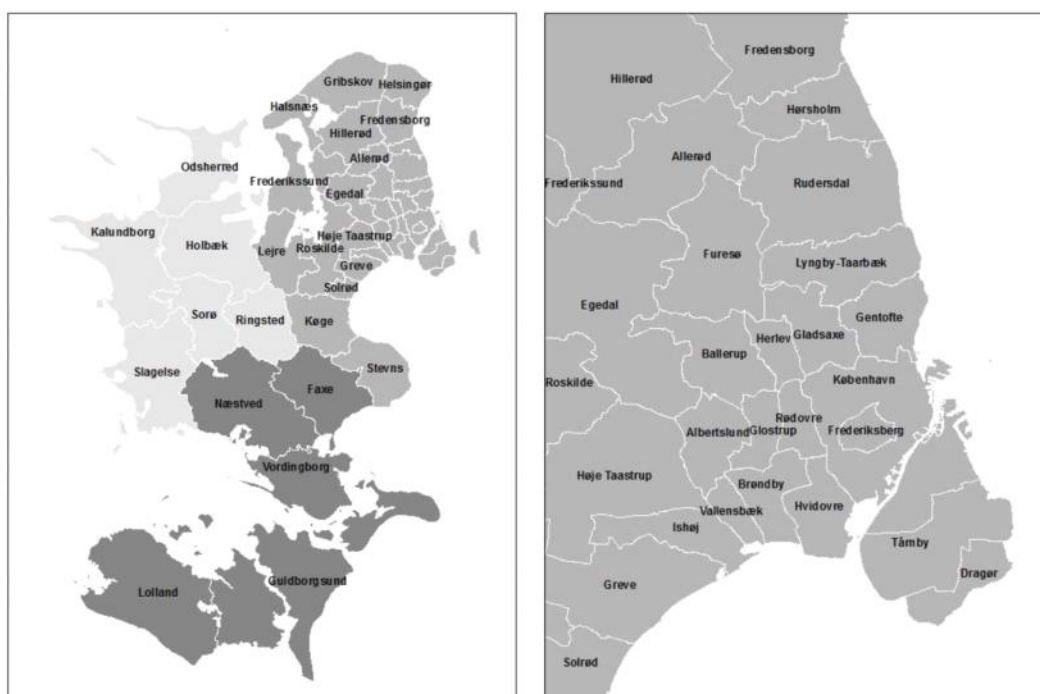
3. Bus

Trafikselskabet Movia varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel i henhold til Lov om Trafikselskaber § 5. Buskørsel er Movias dominerende produkt. Busdriften står for 70% af bruttodriftsudgifterne, og for 57% af Movias samlede tilskudsbehov.

Movias dækningsområde er Region Sjælland og Region Hovedstaden med undtagelse af Bornholm. Området er opdelt i 45 kommuner, som sammen med regionerne fastsætter det lokale trafikale serviceniveau. Movias opgaver er at koordinere, planlægge, følge op og udbyde den kollektive trafik under hensyn til kommuners og regioners ønsker og behov.

Movias dækningsområde er opdelt i takstområder: Vest, Hovedstaden og Syd. I nedenstående figur 1 er de tre takstområder og 45 kommuner vist.

Figur 1. Takstområder og kommuner



Tabel 3. Viser regnskab og budget for bus i perioden 2012 - 2017

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Indtægter	-1.585,0	-1.658,8	-1.707,6	-1.730,1	-1.753,4	-1.775,5
Operatørudgifter	2.995,4	3.139,0	3.076,8	3.075,7	3.075,7	3.075,7
Rutespecifikke udg.	125,7	170,5	171,8	195,5	209,8	210,8
Tilskudsbehov i alt	1.536,1	1.650,6	1.541,1	1.541,1	1.532,2	1.511,0

I 2014 budgetteres med et fald i tilskudsbehovet til buskørsel på 110 mio. kr. svarende til 6,6%. De samlede indtægter budgetteres med en stigning på 48,7 mio. kr., svarende til 2,9%. Der er øgede passagertal i alle 3 takstområder og øgede indtægter i takstområde H. Der er indtægtsnedgang i takstområde Syd, fordi staten har nedsat kompensationen for ungdomskort og reducerede indtægter i takstområde Vest pga. en ekstraordinær høj indtægt i 2010, som har dannet et for højt grundlag for budget 2013. Driftsomfanget stiger med 0,1%, hvilket isoleret set giver øgede operatørudgifter på ca. 2,7 mio. kr. De samlede operatørudgifter er dog budgetlagt med et fald på grund af lavere renteniveau og dieselpriiser. De rutespecifikke udgifter budgetteres med en stigning på 1,3 mio. kr. pga. afgifter til rejseketet.

I nedenstående tabel 4 fremgår fordelingen af buslinjer, busser og timer på områder i 2014 sammenlignet med budget 2013. I 2014 vil busdriften være fordelt på 438 buslinjer, 1.252 busser, som kører næsten 4,3 mio. timer.

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

	B2013	Vest	Syd	Hovedstaden	B2014 i alt
Antal buslinjer					
Lokal en kommune	292	80	89	108	277
Lokal flere kommuner	137	18	10	104	132
Regional	29	14	6	9	29
Buslinjer i alt	458	112	105	221	438
Antal busser					
Lokal en kommune	441	109	113	213	435
Lokal flere kommuner	652	29	18	594	641
Regional	174	43	17	116	176
Busser i alt	1.267	181	148	922	1.252
Timer (1.000 timer)					
Lokal en kommune	1.251	263	268	719	1.250
Lokal flere kommuner	2.470	74	46	2.337	2.456
Regional	559	143	62	367	572
Timer i alt	4.279	480	376	3.423	4.278

I 2014 sker flere steder en omlægning af busdriften. Samlet set budgetteres der med et fald i antallet af buslinjer på 20, svarende til -4%, men reduktionen af antal buslinjer betyder ikke færre timer, da driften i stedet er samlet på lidt færre men stærkere linjer.

Antallet af timer i budget 2014 er i tabel 4 budgetlagt med et fald på 1.000 i forhold til budget 2013. Den reelle ændring i kørselsomfanget er dog en stigning på grund af et ændret princip for opgørelse af antallet af timer i forbindelse med nye kontrakter. Se nærmere forklaring under "Udbud" i afsnit 3.4. Renses den samlede udvikling i timetallet fra 2013 til 2014 for denne principændring for opgørelse af antal timer, er der budgetlagt med en reel stigning i antal timer på ca. 3.900 timer eller 0,1%.

Forbruget af busser er qua fokus på effektiv busudnyttelse budgetlagt med et fald på 15 busser fra budget 2013 til budget 2014, svarende til -1,2%.

3.1. Trafikbestillinger i kommuner og regioner i 2014

Kommuner og regioner har til budget 2014 bestilt mange ændringer til busdriften i forhold til driften i 2013. Der er væsentlig forskel på trafikbestillingsudviklingen i de enkelte kommuner og regioner, hvor der i nogle kommuner/regioner er bestilt øget drift, mens der i andre kommuner er bestilt reduktioner i busdriften. Endelig har ca. 1/3 af kommunerne ikke bestilt ændringer, eller blot har bestilt justeringer til den eksisterende busdrift.

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

I det følgende beskrives de ændringer der er indarbejdet i budget 2014 første behandling. Ændringerne i busbetjeningen er beskrevet med udgangspunkt i trafikbestillingen til 2014. Der kan således være helårseffekter af tidligere bestilte ændringer med driftsstart i 2013, 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. Med enkelte kommuner er aftalt, at ændringer der behandles politisk i forsommeren indarbejdes til budgettets andenbehandling.

I **Region Hovedstaden** gennemføres en ændret køreplan for linje 600S.

I **Københavns og Frederiksberg Kommune** er der ikke bestilt ændringer af betjeningen, idet området indgår i kommunernes budgetforhandlinger. København overvejer ændringer af betjeningen på Islands Brygge og i Folehave-kvarteret. Begge kommuner overvejer opgradering af linje 18 til A-busstandard.

I **Ballerup Kommune** sker der mindre justeringer af driften som giver et mindreforbrug på ca. 600 timer. Der er dialog med Herlev og Glostrup kommune om mulige ændringer af linje 142 og 145 samt en ny linje 155.

I **Herlev Kommune** udvides driften på linjerne 167 og 168 på skoledage og der reduceres i driften på de samme linjer i skoleferier.

I **Furesø Kommune** udvides driften på linje 852, mens driften på linje 334 reduceres.

I **Gentofte Kommune** forlænges linje 1A til Klampenborg med to gange i timen fra august 2013 – linjerne 169 og 179 ændrer køreplan til status fra før 24. marts 2013. Linje 192 forlænges til Charlottenlund Fort to gange i timen på hverdage. I alt udvides driften med ca. 1.300 timer.

I **Gladsaxe Kommune** styrkes linje 6A, men det samlede driftsomfang i kommunen er stort set uændret.

I **Lyngby-Taarbæk Kommune** reduceres driften på linje 190, men der oprettes som et forsøg shuttlebusser på strækningen DTU – Lyngby station, hvilket udvider det samlede driftsomfang i kommunen med ca. 1.400 timer.

I **Rudersdal Kommune** reduceres driften på linjerne 190, 197 og 334, således at den samlede drift i kommunen reduceres med ca. 3.000 timer.

I **Gribskov Kommune** udvides driften på linje 363 med ca. 2.400 timer.

I **Allerød Kommune** udvides driften på linje 336 med ca. 1.800 timer.

I **Fredensborg Kommune** er der i forhold til budget 2014 justeret og ændret på en række af de lokale linjer. Samlet er driften i kommunen reduceret med ca. 600 timer, hvilket er på niveau med budget 2012.

I **Hørsholm Kommune** medfører en ændring på linje 388 samtidig med oprettelse af ny linje 383 en reduktion i det samlede driftsomfang på ca. 2.000 timer.

I **Helsingør Kommune** er linje 801A nedlagt på strækningen fra Helsingør station til Hospitalet, som er lukket. Supplering af den tilbageværende busbetjening på Esrumvej i form af udvidet drift på linje 353 og ekstrakørsel til Erhvervsskolen medfører, at den samlede drift i kommunen reduceres med ca. 6600 timer.

I **Brøndby Kommune** styrkes linje 13, som erstatning for linje 134, som nedlægges. Samlet er driften i kommunen øget med 900 timer.

I **Glostrup Kommune** styrkes betjeningen på linje 166.

I **Hvidovre Kommune** er der overvejelser om styrket betjening på linje 132, omlægning af linje 18 til A-bus og ændret betjening af Avedøre Holme. Processen afstemmes med Københavns kommunes trafikbestilling.

I **Rødovre Kommune** overvejes at bestille en mindre udvidelse af frekvensen på linje 6A.

I **Region Sjælland** har Regionen bestilt mindre reduktioner på linje 420R og en ændret køreplan for linje 600S. Samlet spares der 4 busser samtidig med at driften øges med 2.500 timer.

I **Faxe Kommune** nedlægges bybussen og erstattes af oplandslinjer til Haslev. Samlet reduceres driften med 700 timer.

I **Guldborgsund Kommune** sammenlægges linje 735 og 736 med øget drift fra Stubbekøbing til Nr. Alslev st. Der er mindre reduktioner på øvrige linjer. Samlet set øges driften med 1.500 timer.

I **Kalundborg Kommune** implementeres ny trafikplan. Samlet øges driften med 500 timer.

I **Køge Kommune** indføres natdrift på linje 101A, 102A og 245 samt øvrige mindre justeringer. Samlet udvides driften med 5.000 timer.

I **Holbæk Kommune** er der mindre reduktioner på nettet. Samlet reduceres driften i kommunen med 1.400 timer.

I **Lolland Kommune** lukkes kørsel til ungdomsskolen. Samlet en mindre reduktion på 600 timer.

I **Odsherred Kommune** indsættes 6 nye minibusser. Samlet set uændret driftsomfang.

I **Roskilde Kommune** er der oprettet en ny linje 209, lagt øget drift på linjerne 204, 205 og 206 og linje 212 betjener på enkeltafgange også Roskilde lufthavn. Samlet er driften øget med 2.100 timer.

I **Slagelse Kommune** er besluttet implementering af ny trafikplan som i udgangspunktet øger driften med 2.400 timer. Der er samtidig søgt puljemidler, der såfremt der opnås et positivt svar fra Trafikstyrelsen vil øge driften yderligere.

I **Sorø Kommune** er der en reduktion på 1.500 timer.

I **Vordingborg Kommune** implementeres ny trafikplan med bl.a. oprettelsen af en ny R-linje (661R) og nedlæggelsen af telebusordningen, der erstattes af Flextur. Samlet øges driften med 4.500 timer ekskl. forventet øget efterspørgsel af Flextur.

I følgende kommuner er der ikke bestilt ændringer til busdriften, eller 'kun' foretaget mindre justeringer af busdriften:

- Albertslund
- Dragør
- Frederikssund
- Egedal
- Halsnæs
- Hillerød
- Høje Taastrup
- Ishøj
- Greve
- Lejre
- Næstved
- Ringsted
- Solrød
- Stevns
- Tårnby
- Vallensbæk

Efter førstebehandlingen, udsender Movia en detaljeret analyse af udviklingen i den enkelte kommunes/regions økonomi hos Movia fra basisbudget 2014 til budget 2014 1. behandling.

3.2. Budgetoverslagsårene

I budgetoverslagsårene er tilskudsbehovet angivet med et marginalt fald. Udviklingen er sammensat af en forventet stigning i passagertallene samt en forventet stigning i udgifter til rejsekortet.

Operatørudgifterne opgøres i budgetoverslagsårene ud fra ændringer i køreplanlægningen, som kommunerne har ønsket. Der har ikke i budget 2014 været kommuner/regioner, der har ønsket køreplanændringer i budgetoverslagsårene.

Alle beløb i budgetoverslagsårene er angivet i 2014-prisniveau.

De rutespecifikke udgifter er angivet med en stigning i budgetoverslagsårene. Det skyldes, at rejsekortafgifterne øges i takt med den øgede anvendelse af systemet. Der er i nogen grad en kompenserende besparelse på provision og køb af rejsehjemmel.

3.3. Passagertal og indtægter

Passagertallet for de enkelte buslinjer er i budget 2014 baseret på passagertal for 2012 samt realiserede passagertal for 3 måneder i 2013. Hertil er lagt en udviklingstrend samt skønnet effekt af indmeldte rutespecifikke køreplansændringer. Endelig indregnes en kalenderforskydning, dvs. en effekt af forskellen i antallet af hverdage, lørdage og søn- og helligdage.

Samlet budgetteres buspassagertallet for Movia at stige med ca. 5 mio. passagerer svarende til 2,6%. I forhold til det realiserede passagertal for 2012 er forventningen i budget 2014 en samlet passagerfremgang på ca. 3%. Heri er indregnet en mindre passagerstigning på grund af off-peak rabatten på rejsekortrejser uden for myldretiden i takstområde Hovedstaden.

Passagertallet i budgetoverslagsårene er korrigeret for kalenderforskydninger og tillagt målene fra Trafikplanen, som giver en samlet årlig passagertilvækst på 1,3%.

Table 5. Buspassagerer fordelt på område

(mio. passagerer)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Hovedstaden	189,5	190,6	195,5	198,3	201,0	203,8
Syd	7,3	7,2	7,7	7,8	7,9	7,9
Vest	12,8	12,9	13,0	13,1	13,2	13,3
Movia	209,6	210,8	216,3	219,2	222,1	225,0

Note: Passagertal i H i R2012 og B2013, er tillagt 1,1%, for at korrigeres for at der nu medtages 0-2 årige i passagertallene for linjer i Hovedstaden. Passagertal for linjer i syd, er i B2013 korrigeret op med den skønsmæssige effekt af ny tællemetode med rejsekort (14%)

Taksterne i den kollektive trafik er underlagt et takststigningsloft, som fastsættes af Trafikstyrelsen. Takststigningsloftet beregnes ud fra udviklingen i et vægtet omkostningsindeks, og udtrykker det forventede indeks for budgetåret i forhold til det realiserede indeks det foregående år. Der indregnes også en korrektion for forskellen mellem det forventede indeks i det foregående år og det realiserede indeks, således at et eventuelt større realiseret indeks end forventet i det foregående år bevirker et højere takststigningsloft i budgetåret.

Takststigningsloftet for 2014 er på 1,3%. Der budgetteres i 2014 med en gennemsnitlig takststigning på 1,3% i takstområde H og V, mens takststigningen i takstområde S er budgetteret til 0,4%, på baggrund af en forventet efterregulering for takst 2013 på minus 0,9%.

Table 6. Indtægter fra Bus fordelt på område

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Hovedstaden	-1.363,5	-1.420,9	-1.485,8	-1.506,5	-1.527,9	-1.549,5
Syd	-101,4	-101,1	-98,9	-99,7	-100,8	-100,5
Vest	-120,1	-136,9	-122,9	-123,9	-124,6	-125,5
Movia	-1.585,0	-1.658,8	-1.707,6	-1.730,1	-1.753,4	-1.775,5

De samlede indtægter budgetteres med en stigning på 48,7 mio. kr. i forhold til budget 2013, svarende til 2,9%.

Indtægterne for linjerne i Hovedstadsområdet er budgetteret med en stigning på 64,9 mio. kr., svarende til 4,6%. Denne budgetændring i indtægter er sammensat af en stigning i antal passagerer på 5,0 mio. (2,6%) samt budgetteret stigning i indtægt per passager, hvilket hovedsageligt er på baggrund af den budgetterede takststigning på 1,3%.

I takstområde Syd budgetteres med et fald i indtægterne på 2,2 mio. kr. (-2,2%). Budgetændringen er sammensat af en budgetteret stigning i antal passagerer på 0,5 mio., men også budgetterede lavere indtægter. Indtægt per passager er 8,4% lavere, hvilket hovedsagelig er på baggrund af nedsat kompensation til HyperCard/ungdomskort.

Trafikstyrelsen varslede i april 2013 at nedsætte kompensationen for det kommende Ungdomskort, sådan at kompensationen fra 1. august 2013, i stedet for at være baseret på den hidtidige sats (beregnet på baggrund af et 30-dages Boomerangkort) beregnes ud fra rejsekortpriser. Ønsket fra styrelsens side er at bringe kompensationen i Takstområde Syd tættere på kompensationen i øvrige takstområder.

Denne ændring betyder en reduktion i Trafikstyrelsens kompensation på 30%-50% per kort, svarende til mellem 200 og 2.000 kr. afhængigt af antal zoner kortene er udstedt til. Hvis Movias høringssvar omkring en overgangsordning for den nedsatte kompensation imødekommes, vil denne blive indarbejdet i budgettets andenbehandling.

For linjerne i Vest er indtægterne budgetlagt 13,9 mio. kr. lavere end budget 2013, svarende til 10,2%. Passagetallet i Vest budgetteres at stige marginalt. De lavere budgetterede indtægter skyldes hovedsageligt, at der i budget 2013 var indregnet en for høj genopretning af indtægter (også kaldet likviditetseffekt) efter skiftet fra klippekort til rejsekort i 2011.

Nedenstående tabel forklarer udviklingen i indtægter i takstområde Vest.

Tabel 7. Indtægter fra Bus i takstområde Vest

	(mio. kr.)
Indtægter 2009	-106,3
Indtægter 2012	-120,1
Forskel	-13,8
Forskel %	13,0%
Indtægter estimat 2, 2013	-120,9
Indtægter budget 2014, 1. beh.	-122,9
Forskel 2012-2014	-2,8
Forskel 2012-2014 i %	2,3%

I tabel 7 fremgår det, at indtægterne på buslinjer i Vest er steget med 13% fra 2009 til 2012. Årsagen til, at 2010 og 2011 ikke er medtaget i tabellen, er, at indtægterne i 2010 var ekstraordinært høje på baggrund af indførelse af 3-zoners klippekort i 2010, samt at indtægterne i regnskab 2011 var særligt lave, på baggrund af likviditetseffekt af skiftet fra klippekort til rejsekort.

Årsagen til stigningen i indtægter fra 2009 til 2012, er hovedsageligt effekten af takststigninger, som øgede indtægterne med ca. 8,6 mio. kr., samt en omfordeling af indtægter fra baner til busser ud fra en billetundersøgelse fra 2010. Fra 2012 til budget 2014 er indtægterne budgetteret med en moderat stigning på samlet set 2,3%.

Når indtægterne i budget 2014 er budgetlagt væsentligt lavere end budget 2013, er det ikke fordi indtægterne over tid har været faldende, men fordi genopretningen af indtægter (også kaldet likviditetseffekten), som var indarbejdet i budget 2013, var estimeret for høj. Den høje genopretning af indtægter, som var indarbejdet i budget 2013, var estimeret på baggrund af indtægterne i budget 2010, og tog ikke højde for, at indtægterne i 2010 var ekstraordinært høje, på baggrund af indførelsen af 3-zoners klippekort i 2010, som hævede indtægterne med ca. 10 mio. kr. Forudsætningen om genopretningen af indtægter, burde have medtaget indtægtsudviklingen flere år tilbage.

Følsomhedsanalyse vedrørende mulig likviditetseffekt fra udfasning af klippekort i Takstområde Hovedstaden

Salg af klippekort i Takstområde Hovedstaden stopper pr. 1. juli 2013. Som nævnt indledningsvist er risikoen for en eventuel negativ likviditetseffekt fra udfasningen af klippekort – i lighed med budget 2013 – ikke indarbejdet i budget 2014.

Likviditetseffekten er en erfaring fra udfasningen af klippekort i takstområde Vest, som handler om, at når salget af klippekort stopper, vil nogle kunder udskyde køb af ny rejsehjemmel, til de har brugt tidligere indkøbte klippekort. Dette forbrug af tidligere købte klippekort skaber for en periode en negativ likviditetseffekt, som reducerer indtægterne, indtil kundernes lager af klippekort er opbrugt, hvorefter likviditeten vil genskabes gradvist.

I Takstområde Vest, hvor klippekortene blev udfaset i april 2011, udgjorde likviditetseffekten ca. 12% af indtægterne i de sidste tre kvartaler af 2011, hvorefter likviditeten gradvist er genskabt. Takstområde Vest og Hovedstaden er væsensforskellig med hensyn til bl.a. demografi, geografi, tilgængelighed til salgssteder samt udvalget af klippekort. Derfor kan likviditetseffekterfaringerne fra Vest ikke overføres direkte til Takstområde Hovedstaden.

Tabel 8 viser 3 scenarier for likviditetseffekten for busdrift af udfasningen af klippekort i Takstområde Hovedstaden:

Tabel 8. Scenarier for likviditetseffekt af skiftet til rejsekort i Takstområde Hovedstaden

Scenarie analyse for busdriften i Takstområde Hovedstaden	Effekt i 2013 (mio. kr.)	Effekt i 2014 (mio. kr.)
intet likviditetstab	0,0	0,0
Likviditetstab på 5%	-52,0	-47,9
Likviditetstab på 10%	-104,0	-96,2

Det fremgår af tabel 8, at i Takstområde Hovedstaden vil en likviditetseffekt på f.eks. 10% reducere indtægterne, og dermed øge tilskudsbehovet fra kommuner og regioner, som har linjer i Takstområde Hovedstaden, med henholdsvis 104,0 mio. kr. i 2013 og 96,2 mio. kr. i 2014.

I følgebrevene til kommuner og regioner om budget 2014, som beskriver udviklingen i busdriftøkonomien på kommune- og regionsniveau, fremgår den ovenstående scenarieanalyse beregnet for den enkelte kommune/region.

3.4. Operatørudgifter

Operatørudgifter er de udgifter, der iflg. kontrakterne betales til operatørerne. De direkte operatørudgifter er køreplanteafhængige, busafhængige og faste udgifter. Øvrige operatørudgifter består af ekstrakørsel, udgåede ture, incitamentsbonus, kvalitetsmåling, kvalitetsbod og –bonus.

Table 9. Busoperatørudgifter, antal bustimer og antal busser

	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Antal busser	1.273	1.267	1.252	1.252	1.252	1.252
Antal timer (1.000 timer)	4.304	4.279	4.278	4.278	4.278	4.278
Operatørudg. (mio. kr.)	2.995,4	3.139,0	3.076,8	3.075,7	3.075,7	3.075,7

Note: I timerne indgår både køreplante og vogntimer. Mikset ændres ved nye udbud, og timerne kan derfor ikke umiddelbart sammenlignes fra år til år.

Operatørudgifterne er i 2014 budgetlagt til 3.076,8 mio. kr., hvilket er et budgetteret fald på 62,1 mio. kr., svarende til 2,0%. Den primære årsag er, at prisindeks, som beskrevet i afsnit 2.3, forventes lavere end i budget 2013. Effekten af de opdaterede indeksforventninger betyder en budgetteret besparelse i operatørudgifter på ca. 98 mio. kr.

I den anden retning trækker det, at lønsumsafgiften er hævet fra 2013, hvilket betyder en budgetteret stigning på ca. 21 mio. kr., og at udgifterne til bonus er budgetlagt 9 mio. kr. højere, på baggrund af højere pålidelighed fra operatørerne.

Hertil betyder øget driftsomfang på ca. 3.900 timer en budgetteret udgiftsstigning på ca. 2,7 mio. kr., og stigningen i antal passagerer fører til budgetterede øgede betalinger til incitamentskontrakter på ca. 6,5 mio. kr.

Udbud

Budget 2014 er påvirket af ændringer i udbud A10, som vedrører kontrakter i Vest- og Nordsjælland. Fra december 2013 skifter en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A10. De nye kontrakter i udbud A10 dækker godt 160.000 timer og 59 busser.

De nye priser i udbud A10 er indarbejdet i budget 2014 og betyder, at operatørudgifterne falder med ca. 10 mio. kr.

I udbud A10 på linje 388 samt linje 14, som skifter kontrakt, ændres praksis fra afregning af vogntimer til afregning af køreplante. I opgørelsen af køreplante indgår ikke ophold efter, eller mellem ture og tomkørsel. Ændringen af afregningsprincip betyder, at der vil blive afregnet færre timer. Denne ændring i afregningsmetode betyder en reduktion i timer på ca. 4.800 timer. Renses den samlede udvikling i timetallet fra budget 2013 til budget 2014 for denne principændring, er der reelt en stigning i antal timer på 3.900 i stedet for reduktionen på knap 1.000 timer, som fremgår hvis man trækker antal timer i budget 2014 fra antal timer i budget 2013.

3.5. Rutespecifikke udgifter

Rutespecifikke udgifter er udgifter, der er specifikke for de enkelte busruter eller en gruppe af busruter, som Movia afholder ud over operatørudgifterne. De rutespecifikke udgifter bliver som udgangspunkt og med størst mulig præcision henført til de berørte busruter, for så vidt det er hensigtsmæssigt og praktisk håndterbart.

De rutespecifikke udgifter fordeles på buslinjer efter tre forskellige hovedprincipper:

- Fordeling på busruter i forhold til den beregnede passagerindtægt
- Fordeling på busruter i forhold til køreplantimer generelt (alle busruter)
- Fordeling på berørte busruter i forhold til køreplantimer for de berørte busruter

Tabel 10. Rutespecifikke udgifter

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Provision/Distribution	50,6	60,4	58,3	54,9	53,5	53,5
Køb af rejsehjemmel	6,3	12,2	3,3	3,3	3,3	3,3
Rejsekort afgifter	16,7	41,3	52,6	79,7	95,4	96,4
Tale- og Dataradio	22,3	29,3	23,1	23,1	23,1	23,1
Stoppesteder	10,7	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2
Busudstyr	0,8	4,1	10,5	10,5	10,5	10,5
Chaufførlokaler	9,8	6,0	5,6	5,6	5,6	5,6
IT i A-busser	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre IT-omk.	0,6	0,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Billetkontrol	7,6	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1
Markedsf. lokale ruter	-0,3	1,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Rutespec. udg. i alt	125,7	170,5	171,8	195,5	209,8	210,8

Tabel 10 viser en budgetmæssig stigning i de rutespecifikke udgifter i forhold til både budget 2013 og regnskab 2012. Den primære forklaring er en budgetteret stigning i Rejsekort afgifter, som følge af udbredelsen af Rejsekortet. De samlede rutespecifikke udgifter udgør 171,8 mio. kr. i 2014, hvilket i løbende priser er en stigning på under 1%.

Provision/Distributionsafgift

Udgifter til provision er Movias udgifter til private kortsalgssteder, der forhandler rejsehjemmel. Provision omfatter også udligningsbeløb mellem Movia, DSB og Metroselskabet, der er opstået som forskel mellem parternes andele af omsætningen og andele af fællesindtægten. Med rejsekortets indførelse ændres denne praksis med udligning i salgssandelene via provisionen, da der indføres en distributionsafgift og et distributionshonorar i et landsdækkende udligningssystem. Movia vil dog fortsat skulle betale provision til egne salgssteder efter indførelsen af rejsekortet, da salgsstederne fremover vil sælge rejsekort i stedet for klippekort.

I budget 2014 budgetteres udgifter til provision at være 2,1 mio. kr. lavere end budget 2013. Fra 2014 budgetteres provisionsudgifterne med et fald som følge af udfasningen af klippekortet og fuld udbredelse af rejsekortet i takstområde H. Salget af rejsehjemmel flyttes fra betjente salgskanaler til en højere grad af selvbetjening via hjemmeside og betalingsaftaler, hvorfor provisionen til salgssteder falder.

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.

I forbindelse med overgang til rejsekortet bortfalder hovedparten af udgifterne til trykte billetter og erstattes af udgifter til køb af plastikkort til rejsekort. Trafikstyrelsen yder dog et tilskud svarende til kundens betaling for personlige kort. Movia modtager et kortsalgshonorar for salget af kort, som optræder under posten "provision/distributionsafgift".

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

Rejsekortafgifter

Movia skal betale en rejseafgift og en omsætningsafgift til Rejsekort A/S for brug af rejsekortsystemet. Rejseafgiften beregnes på baggrund af antal rejser foretaget med rejsekort, mens omsætningsafgiften beregnes i forhold til rejsekortomsætningen. Desuden skal Movia betale driftsudgifter til Rejsekort A/S. Disse afhænger dels af antallet af standere med salgs- og valideringsudstyr (check ind/check ud udstyr) og dels af en fordeling af de fælles driftsudgifter.

Rejsekortafgifterne er i budget 2014 og budgetoverslagsårene budgetlagt ud fra forventningerne om en stigning i brugen af rejsekortsystemet hos kunderne i de tre takstområder. Stigningen forventes primært at ske i takstområde H. Fra 2017 budgetteres udgiften til at følge den generelle passagerudvikling.

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

Tale- og Dataradio

Tale- og Dataradio (TDR) er det anvendte busradiosystem i takstområde Hovedstaden og ved Næstved terminalen, der giver mulighed for både tale- og datakommunikation. TDR anvendes bl.a. af Movia og operatører til aktiv trafikstyring, automatisk stoppestedannoncering i A-busserne og realtidsinformation, som anvendes til mange formål bl.a. count-down på stoppestedsstandere. Driftsudgifter til TDR omfatter reparation og vedligeholdelse samt serviceaftaler med leverandøren.

I budget 2014 budgetteres med et fald i udgiften til TDR med 6,2 mio. kr. Budgetændringen skyldes til dels en besparelse i kontraktbetalingerne til systemleverandøren efter genforhandling af kontrakten og til dels flytningen af udgifterne til vedligeholdelse af udstyret på 4 mio. kr. til budgetposten Busudstyr. Besparelsen på 2,2 mio. kr. finansierer indførelse af realtid i syd og vest som godkendt ved bestyrelsens behandling af budgetforudsætninger den 16. maj 2013.

Driftsudgifter til TDR fordeles på de berørte busruter i forhold til antal køreplantimer.

Stoppesteder

Stoppestedsudgifter er udgifter til vedligeholdelsesmateriel samt til udskiftning af stoppestedsstandere og

køreplantavler mv. som anvendes på stoppestederne. Lønudgiften vedrørende vedligeholdelse af stoppesteder er inkluderet i administrationsudgifter og er således ikke en del af den rutespecifikke udgift.

Udgifterne til de enkelte stoppesteder afhænger af standertype og opgavefordelingen med kommunerne. I Vest har kommunerne ansvaret for vedligeholdelsen af stoppestederne og køreplantavlerne. I Hovedstaden har Movia ansvaret for vedligeholdelsen af stoppestederne og køreplantavlerne, mens opgavefordelingen i takstområde Syd varierer.

Busudstyr

Busudstyrsudgifter er udgifter til drift og vedligeholdelse af billetteringsudstyr i busserne. Posten dækker endvidere driftsudskiftninger af rejsekortudstyr.

Busudstyr er i budget 2014 budgetteret med en stigning på 6,4 mio. kr. I budget 2014 er budgettet til vedligeholdelse af TDR udstyr flyttet til busudstyr, hvilket giver en budgetændring på 4,0 mio. kr. Derudover er der budgetteret med driftsudgifter til count down moduler opsat på stoppesteder.

Udgift til busudstyr fordeles på de enkelte busruter i forhold til køreplantimer.

Chaufførlokaler

Movia afholder udgifter til drift og vedligeholdelse af chaufførlokaler og udlejer faciliteterne til operatørerne. Lejeindtægterne fra chaufførlokalerne modregnes i driftsudgiften. I budget 2014 er indarbejdet et budgetmæssigt fald i nettoudgiften på 0,4 mio. kr. som følge af P/L justering af lejeindtægterne.

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

Andre IT-omkostninger

Andre IT-omkostninger var i regnskab 2012 kontraktudgifter til billetsystemet Scanpoint i takstområde Syd. Med indførelsen af rejsekort blev disse kontraktudgifter udfaset i 2012. Posten Andre IT-omkostninger er derfor ikke sammenlignelig over årene.

I budget 2014 er andre IT-omkostninger budget til indførelse af Realtime i område Syd og Vest. Der forventes en årlig driftsudgift på 2 mio. kr. Udgiften er godkendt ved bestyrelsens behandling af budgetforudsætninger den 16. maj 2013.

Billetkontrol

Formålet med billetkontrol er at få snydeprocenten nedbragt og derigennem øge billetindtægterne. Indtægterne fra kontrolafgifterne bliver budgetteret sammen med salgsindtægterne. Lønudgifterne til billetkontrollen budgetteres som en del af de rutespecifikke udgifter.

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

Markedsføring af lokale ruter

Markedsføring af lokale ruter er markedsføringsudgifter i relation til de buslinjer, hvor Movia har indgået inci-

tamentskontrakt med operatøren. I kontrakten har Movia forpligtet sig til at lave særskilt markedsføring af den eller de involverede buslinjer.

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

4. Flextrafik

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

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

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

Tabel 11. Budgetoversigt for flextrafik

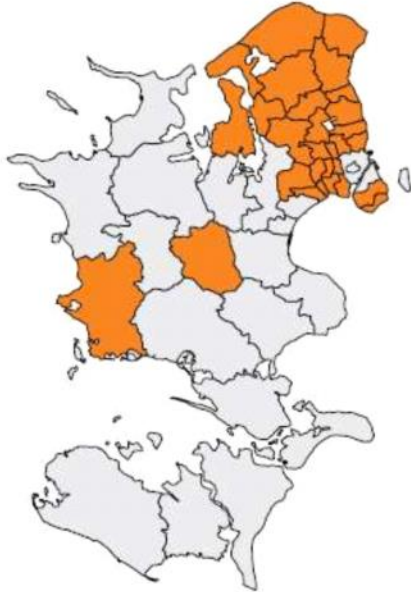
(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Billetindtægter	-26,9	-25,0	-28,8	-28,8	-28,8	-28,8
Operatøruddgifter	422,2	473,6	456,5	456,5	456,5	456,5
Adm. og pers.	38,1	43,8	46,9	46,9	46,9	46,9
Flextrafik i alt	433,3	492,4	474,6	474,6	474,6	474,6

Nettoudgifterne for Flextrafik budgetteres med en samlet stigning på 41,2 mio. kr. fra regnskab 2012 til budget 2014. Den væsentligste ændring er helårseffekt af opstart af Patientkørsel i Region Hovedstaden.

I budget 2014 budgetlægges de samlede nettoudgifter med et fald på 17,8 mio. kr. i forhold til budget 2013, hvilket primært skyldes opstart af nyt billigere udbud i oktober 2012.

Figur 2. Forventet udbredelse af Flextrafik ordningerne i 2013

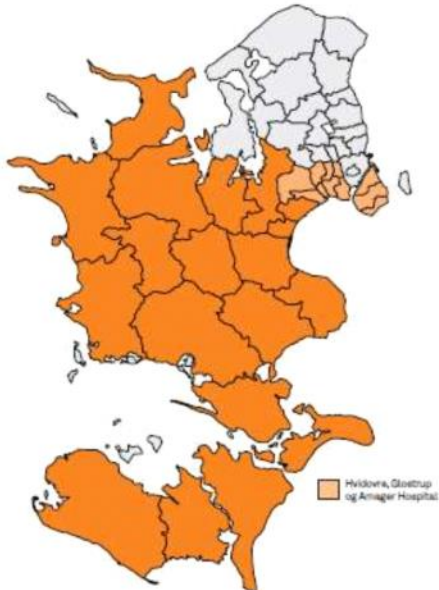
Flextrafik Rute



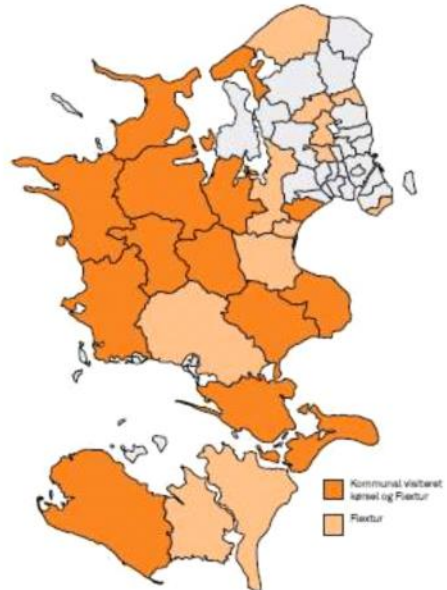
Handicapkørselsordning



Patientbefordring



Kommunal visiteret kørsel og Flextur



4.1. Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik

Fra budget 2013 blev de administrative opkrævninger omlagt således at opkrævningerne bedre afspejler de reelle omkostninger forbundet med at administrere de enkelte ordninger. Fra januar 2013 blev opkrævningerne ligeledes omlagt således at administrationsomkostningerne opkræves som et fast beløb pr. passager pr. ordning for Handicapkørsel, Flextur, Kommunale ordninger og Patientbefordring samt en forholdsmæssig fordeling efter forbrug for Flextrafik, Rute. Opkrævningen af administrationsgebyr bliver, som den almindelige forbrugsafregning, opkrævet månedligt bagud. Det realiserede administrationsforbrug opgøres i forbindelse med årsregnskabet, og en eventuel regulering i forhold til det opkrævede afregnes i efterfølgende budgetår.

Budgetterne for Handicapkørsel, Flextur, Kommunale ordninger og Patientbefordring er baseret på passagerforventninger for hver ordning. Passagerforventningerne er forankret i realiseret data frem til marts/april 2013, historisk fordeling over året samt kommunespecifikke forventninger til de enkelte ordninger.

De seneste udbud i 2011 og 2012 har begge medvirket til reducerede omkostninger for alle ordningerne. For at medtage effekten af de seneste udbud i oktober 2012, er realiseret omkostning pr. passager beregnet pr. kommune pr. ordning for perioden oktober 2012 til marts 2013. Herefter er omkostning pr. passager indeksfremskrevet med 0,87%¹ for 2013 og 1,4% fra 2013 til 2014. Herved afspejles også den aktuelle kapacitetsudnyttelse og gennemsnitlige rejselængder.

Takstudviklingen for handicapkørsel og Flextur følger prisudviklingen på kontantbilletter. Pr. januar 2013 fik kommunerne desuden mulighed for at tilbyde Flextur til reducerede takster. For at indregne effekterne af denne takstreduktion er indtægt pr. passager beregnet på baggrund af realiseret data for januar til marts 2013. I budget 2014 er passagerindtægterne fremskrevet med takststigningsloftet på 1,3%. Medlemskab af handicapkørselsordningen koster et årligt gebyr på 300 kr. Medlemsgebyrerne er i budget 2014 estimeret på niveau med regnskab 2012 og er ikke takstreguleret.

Budgettet er udarbejdet efter de på budgetteringstidspunktet kendte aftaler med kommunerne. Ved budgettering af nye kommuner er passagertallet estimeret på baggrund af erfaringer fra sammenlignelige kommuners passagertal, mens omkostninger og indtægter pr. passager er sat lig gennemsnittet af de øvrige kommuner i ordningen pga. manglende kendskab til de kommende rejsemønstre.

For Flextrafik, Rute er der taget udgangspunkt i realiseret data for januar til marts 2013. Hertil er lagt indeksregulering samt forventet opstart af kørsel for 41 institutioner i Ringsted og Slagelse.

4.2. Handicapkørsel

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

¹ Operatørudgifter indeksreguleres med et vægтет indeks, hvor 10% bestemmes af udviklingen i dieselpriser og 90% bestemmes af udviklingen i lønninger.

Tabel 12. Budgetoversigt for handicapkørsel

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Antal passagerer	391.173	375.739	411.917	411.917	411.917	411.917
Salgsindtægter	-23,2	-22,3	-23,1	-23,1	-23,1	-23,1
Operatørudgifter	96,0	102,1	98,1	98,1	98,1	98,1
Fordelt adm. og pers.	15,4	16,6	17,4	17,4	17,4	17,4
Nettoudgifter	88,2	96,4	92,4	92,4	92,4	92,4

Passagertallene for Handicapkørsel i 2014 budgetteres med en stigning på 5% i forhold til regnskab 2012. Salgsindtægter budgetlægges til 23,1 mio. kr., og operatørudgifterne til 98,1 mio. kr.

Omkostning pr. passager budgetteres med et fald som følge af helårseffekten af nyt og billigere udbud pr. oktober 2012.

Administrationsudgifterne budgetteres 0,8 mio. kr. højere i budget 2014 end i budget 2013, væsentligst pga. højere aktivitetsniveau og øgede omkostninger til telefonisk betjening af turbestilling.

4.3. Flextur

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

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

Tabel 13. Budgetoversigt for Flextur

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Antal passagerer	77.962	66.646	150.616	150.616	150.616	150.616
Salgsindtægter	-3,7	-2,6	-5,7	-5,7	-5,7	-5,7
Operatørudgifter	9,7	8,7	17,6	17,6	17,6	17,6
Fordelt adm. og pers.	3,1	2,7	5,9	5,9	5,9	5,9
Nettoudgifter	9,1	8,8	17,8	17,8	17,8	17,8

Flextur er de seneste år vokset markant, hvilket ikke blev fuldt indregnet i budget 2013. I forhold til regnskab 2012 forventes i budget 2014 en budgetteret stigning på 73.000 passagerer. Heraf forventes Næstved, Guldborgsund, Lolland, Vordingborg og Roskilde kommuner at generere en budgetmæssig stigning på 52.000 passagerer, mens den resterende del er mindre budgetterede stigninger i flere kommuner.

Salgsindtægterne budgetlægges til at stige med 2 mio. kr. i forhold til regnskab 2012 hvilket svarer til en reduktion i indtægt pr. passager på ca. 20% hvilket bl.a. skyldes takstreduktion pr. januar 2013. Omkostningerne budgetteres til at stige med 7,9 mio. kr. hvilket dækker over en budgetmæssig reduktion i omkostning pr. passager på 6%. Den budgetterede omkostningsreduktion skyldes primært helårseffekt af nyt udbud.

De administrative udgifter budgetteres 3,2 mio. kr. højere end budget 2013, som følge af det højere aktivitetsniveau og øgede omkostninger til telefoniske bestillinger.

4.4. Kommunal kørselsordning

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

Tablet 14. Budgetoversigt for kommunal kørselsordning

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Antal passagerer	150.410	147.074	196.000	196.000	196.000	196.000
Operatørudgifter	25,2	27,2	31,3	31,3	31,3	31,3
Fordelt adm. og pers.	5,9	4,5	5,2	5,2	5,2	5,2
Nettoudgifter	31,1	31,7	36,5	36,5	36,5	36,5

I budget 2014 budgetteres med en passagerfremgang på 46.000 passagerer i forhold til 2012. Heraf udgør passagerstigninger i Lolland, Ringsted og Slagelse kommuner budgetmæssigt 44.000 passagerer. Operatørudgifter budgetteres til 31,3 mio. kr. svarende til en budgetmæssig stigning på 6,1 mio. kr. i forhold til regnskab 2012. Omkostningen pr. passager budgetteres med et fald på 5%, hvilket skyldes helårseffekten af nyt udbud.

De administrative udgifter budgetteres til at stige med 0,7 mio. kr. i forhold til budget 2013, som følge af øget aktivitet.

4.5. Patientbefordring

Movia varetager kørslen af patienter til behandling og undersøgelse på sygehuse for Region Sjælland. Pr. september/oktober 2012 overtog Movia ligeledes en del af patientbefordringen for Region Hovedstaden.

Tablet 15. Budgetoversigt for Patientbefordring

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Antal passagerer	472.501	539.214	591.707	591.707	591.707	591.707
Operatørudgifter	122,5	148,3	136,6	136,6	136,6	136,6
Adm. og pers.	10,8	16,6	15,0	15,0	15,0	15,0
Nettoudgifter	133,3	164,9	151,5	151,5	151,5	151,5

I budget 2014 forventes ca. 134.000 passagerer i Region Hovedstaden og 458.000 passagerer i Region Sjælland. I forhold til budget 2013 er passagertallet for Region Hovedstaden opskrevet med 14.000 passagerer og 38.000 passagerer for Region Sjælland.

For begge regioner er der budgetteret med en lavere operatørudgift pr. passager end i budget 2013 grundet helårseffekt af nye kontraktudbud.

I budget 2013 var der budgetteret med en operatørudgift pr. passager for Region Hovedstaden på 2/3 af operatørudgifterne for Region Sjælland. De realiserede operatørudgifter pr. passager for Region Hovedsta-

den har vist sig at udgøre ca. 61-65% af Region Sjællands operatørudgifter pr. passager. For begge regioner har de nye udbud medført lavere operatørudgifter end tidligere budgetteret.

De administrative udgifter budgetteres til 15 mio. kr. i budget 2014, hvilket ligger 1,6 mio. kr. lavere end budget 2013.

4.6. Flextrafik Rute

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

Tablet 16. Budgetoversigt for Flextrafik Rute

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Operatørudgifter	168,8	187,3	173,0	173,0	173,0	173,0
Adm. og pers.	2,9	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
Nettoudgifter	171,6	190,6	176,3	176,3	176,3	176,3

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

I oktober 2012 startede kørsel efter et udbud af ca. halvdelen af Rute kørslen. Dette har medført lavere afregningspriser til operatørerne. Ud over lavere afregningspriser til operatørerne er der i budget 2014 indarbejdet ny aftale om kørsel fra 41 institutioner i Slagelse og Ringsted. Kørslen fra disse institutioner er budgetmæssigt lagt under Slagelse og Ringsted kommuner, da bopælskommunerne på nuværende tidspunkt ikke er kendt.

4.7. Administration og personale

I budget 2013 blev omkostningsfordelingen mellem Flextrafikordningerne omlagt. Der er derfor ikke en direkte sammenhæng mellem opkrævningerne for de enkelte ordninger i regnskab 2012 og budget 2013. Omlægningen i budget 2013 skete for bedre at afspejle de reelle omkostninger forbundet med at administrere ordningerne.

Tablet 17. Administration og personale for flextrafik

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Handicapkørsel	15,4	16,6	17,4	17,4	17,4	17,4
Flextur	3,1	2,7	5,9	5,9	5,9	5,9
Kommunal ordning	5,9	4,5	5,2	5,2	5,2	5,2
Patientbefordring	10,8	16,6	15,0	15,0	15,0	15,0
Flextrafik rute	2,9	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
Flextrafik i alt	38,1	43,8	46,9	46,9	46,9	46,9

Det administrative budget er budgetteret med en stigning på 3,1 mio. kr. fra budget 2013 til budget 2014. De væsentligste forklaringer er, at den budgetterede stigning i kørselsomfanget dels kræver en øget administrativ bemanning og dels kræver øgede betalinger til Flexdanmark og telefonbetjening af turbestilling.

Tablet 18. Passagertal for Handicapkørsel, Flextur, kommunale ordninger og Patientbefordring

(tusinde passagerer)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Handicapkørsel	391	376	412	412	412	412
Flextur	78	67	151	151	151	151
Kommunal ordning	150	147	196	196	196	196
Patientbefordring	473	539	592	592	592	592
Passagerer i alt	1.092	1.129	1.350	1.350	1.350	1.350

Flexdanmark er trafikskabernes samarbejdsorganisation (tidligere Bektra) som bl.a. leverer den IT-plattform som hovedparten af Movias Flextrafik er baseret på. Alle udgifter i Flexdanmark fordeles mellem de deltagende trafikskaber i forhold til antal ture og antal telefonkald. Movias andel er ca. 33%.

I budget 2014 opnormeres den administrative bemanning i Movia med 3 medarbejdere for at kunne håndtere det stærkt øgede antal passagerer.

Der er i Movias budget 2014 for administration af Flextrafik afsat 2,6 mio. som en buffer ud over de direkte driftsudgifter. Der er i Flexdanmark afsat midler til udvikling, men det forudses, at Movia derudover i mindre omfang kommer til at afholde udgifter til tilpasninger, implementering og kommunikation. Midlerne forventes på nuværende tidspunkt fordelt på 0,6 mio. kr. til puljeprosjektet "Den sammenhængende rejse" og 2 mio. kr. til projektet "Digitaliseringsstrategi for Flextrafik" som skal øge selvbetjeningsgraden for Handicap kørsel og Flextur.

Tablet 19. Administration og personale udgift pr. passager

(kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Handicapkørsel	39,4	44,2	42,4	42,4	42,4	42,4
Handicapkørsel opkrævning		29,6	29,0	29,0	29,0	29,0
Flextur	39,4	41,2	39,3	39,3	39,3	39,3
Kommunal ordning	39,4	30,8	26,5	26,5	26,5	26,5
Patientbefordring	22,9	30,8	25,3	25,3	25,3	25,3
Gennemsnit	32,2	35,9	32,2	32,2	32,2	32,2

*Note: Den kommunale opkrævning af administrationsomkostninger pr. passager vil være lavere, idet opkrævningen vil blive reguleret for de forventede medlemsindtægter

Når der tages højde for pris- og lønfremskrivning, er den gennemsnitlige administrationsudgift pr. passager budgetteret 4,08 kr. lavere i forhold til budget 2013 og 0,91 kr. lavere i forhold til regnskab 2012 svarende til en reduktion på 2,7%.

5. Bane

Region Sjælland og Region Hovedstaden bestiller togtrafik hos Movia. Movia indkøber denne togtrafik hos lokalbaneselskaberne Lokalbaneln A/S (lokalbaner i Region H) og Regionstog A/S (lokalbaner i Region S).

Movia er hovedaktionær i lokalbaneselskaberne Lokalbaneln A/S og Regionstog A/S og dermed ansvarlig for togtrafikken på ni lokalbanestrækninger fordelt på Sjælland og Lolland-Falster. Movia har tilsynspligten med de to lokalbaneselskaber, hvilket indebærer, at Movia holder øje med, at selskaberne lever op til de fastsatte kvalitetskrav.

Tilskudsbehovet til lokalbaner er opdelt i passagerindtægter og udgifter i form af kontraktbetalinger til drift af lokalbaner i henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjælland. I tabel 20 ses udviklingen i regionernes samlede tilskudsbehov fordelt på indtægter og udgifter.

Tabel 20. Budgetoversigt for lokalbaner

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Indtægter	-161,7	-179,6	-176,0	-178,1	-180,3	-182,5
Udgifter til togdrift	507,9	486,2	482,9	481,8	482,7	482,8
Bane i alt	346,2	306,5	306,9	303,7	302,4	300,3

Tilskudsbehovet for lokalbanerne budgetteres med en forøgelse fra budget 2013 til budget 2014 med 0,4 mio. kr. Den moderate udvikling er dog sammensat af væsentlige ændringer i både indtægter og udgifter i de to baneselskaber, hvilket beskrives i de følgende afsnit for lokalbanerne i de to regioner.

5.1. Budgetforudsætninger for lokalbanerne

Passagerindtægter

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

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

Tabel 21. Lokalbanelpassagerer

(mio. passagerer)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Region Hovedstaden	6,6	6,5	6,8	6,9	7,0	7,1
Region Sjælland	3,5	3,8	3,7	3,7	3,8	3,8
Banelpassagerer i alt	10,1	10,3	10,5	10,6	10,7	10,9

Passagerudviklingen i R-Nettet ventes at fortsætte den positive udvikling, specielt i Nordsjælland, og der er derfor budgetteret med en fremgang på 0,2 mio. passagerer i budget 2014 ift. budget 2013. Der budgetteres med de samme takststigninger på banerne som for busserne.

Kontraktbetalinger

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

Kontrakterne indeksreguleres med et vægtet indeks, bestående af 5 grundindeks. Baseret på den budgettede udvikling i indeks beskrevet i afsnit 2.3 er der for lokalbanerne beregnet et samlet budgetmæssigt fald i indeks på 1,4% fra budget 2013 til budget 2014, hvilket svarer til en budgetmæssig reduktion i kontraktbetalingerne på 5,9 mio. kr.

Lokalbanerne er som busserne også sårbare over for udsving i dieselprisen. For Regionstog vægter olien med 12%, mens olien vægter med 6,9 % i Lokalbanel A/S's indeks.

Der er samlet set budgetteret en besparelse på 3,3 mio. kr. i forhold til budget 2013. Udgiftsreduktionen dækker over en budgetteret besparelse på 3,6 mio. kr. for Lokalbanel A/S og en budgetteret udgiftsstigning på 0,3 mio. kr. for Regionstog. Den modsatrettede udvikling for de to selskaber skyldes til dels, at renten indgår i reguleringsindekset for Lokalbanel A/S med en vægt på 14,6 %, hvorimod Region Sjælland har valgt selv af tage renterisikoen og dermed, at renten ikke indgår i Regionstogs reguleringsindeks. Renteindekset der bliver brugt til beregningerne for bane er baseret på Cibor 3 mdrs. renten. Der er i budget 2014 forudsat en lavere rente, så renten i gennemsnit for 2014 vil være på 0,75% mod 1,0% i budget 2013. Altså et relativt fald på ca. 25%. En yderligere årsag til den budgetterede stigning i Regionstog er en budgetteret stigning i leasingudgift på baggrund af konvertering fra kort til fast og højere rente og stigning i den budgetterede bonus.

Driftstilskud til Infrastruktur og Leasingudgifter

Infrastrukturudgifter angiver Movias driftstilskud til infrastrukturdrift og –vedligehold hos infrastrukturdatterselskaberne. Udgifterne reguleres med P/L-indekset.

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

Bonusbetalinger

Kontrakterne med de to baneselskaber 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. Selskaberne 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.

5.2. Lokalbener i Region Hovedstaden

De fem lokalbanestrækninger i Region Hovedstaden (Frederiksværkbanen; Gribskovbanen; Hornbækbanen; Nærumbanen og Lille Nord) betjenes af én og samme operatør og infrastrukturforvalter, nemlig Lokalbaneln A/S. Ejerskabet, driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen varetages af Lokalbaneln A/S's datterselskab, Hovedstadens Lokalbaneln A/S.

Tabel 22. Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Hovedstaden

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Passagerer (mio.)	6,6	6,5	6,8	6,9	7,0	7,1
Passagerindtægter	-100,0	-101,4	-111,3	-112,8	-114,4	-115,9
Kontraktbetalinger	168,4	175,9	169,6	169,6	169,6	169,6
Drift infrastruktur	21,3	21,6	24,0	24,0	24,0	24,0
Tilbagebetaling radioinv.	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
Leasingudgifter	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2
Rejsekortafgifter	0,1	1,1	1,5	2,6	3,2	3,2
Bonusbetalinger	7,7	2,8	2,7	2,7	2,7	2,7
Øvrige	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Togdrift i alt	227,5	226,6	223,0	224,1	224,7	224,7
Tilskudsbehov excl. anlæg	127,6	125,2	111,8	111,3	110,3	108,8
Anlæg	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilskudsbehov inkl. anlæg	140,4	125,2	111,8	111,3	110,3	108,8

Passagerindtægterne budgetteres med en stigning på 9,8 mio. kr. (9,7%) i forhold til budget 2013. Stigningen er sammensat af en budgetteret passagerfremgang på 0,3 mio. påstigere (4%), som følge af fortsat fremgang i R-nettet, samt en budgetmæssig forøgelse i indtægter per passager.

Kontraktbetalingerne budgetteres med et fald på netto 6,3 mio. kr. i forhold til 2013. Det skyldes primært udviklingen i indeks, herunder særligt renten og dieselprisen, hvilket giver en budgetmæssig reduktion i kontraktbetalingerne på 4,3 mio. kr. Hertil er der forhandlet en ændring af betalingen til Lokalbaneln A/S, hvilket i hovedtræk betyder at kontraktbetalingerne fra 2014 og frem budgetmæssigt reduceres med 2 mio. kr., mens udgifter til drift og infrastruktur er budgetlagt med en stigning på 2 mio. kr. Hertil bliver Lokalbaneln fra 2014 og frem ikke kompenseret for den forhøjede lønsumsafgift.

Rejsekortafgifterne er budgetlagt til at stige som følge af udbredelsen af Rejsekortet. Bonusbetalingerne til Lokalbaneln A/S budgetteres til 2,7 mio. kr. i 2014. Beløbet består af den del af vederlaget til Lokalbaneln A/S, der reguleres i forhold til regularitet og kundetilfredshed.

Der er ikke budgetteret med anlægsudgifter.

5.3. Lokalbener i Region Sjælland

Lokalbanerne i Region Sjælland omfatter Østbanen, Lollandsbanen, Odsherredbanen og Tølløsebanen. Regionstog A/S er operatør og infrastrukturforvalter på de ovenfor anførte strækninger.

Tabel 23. Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Sjælland

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Passagerer (mio.)	3,5	3,8	3,7	3,7	3,8	3,8
Passagerindtægter	-61,8	-78,2	-64,7	-65,3	-66,0	-66,6
Kontraktbetalinger	195,2	198,6	183,9	183,9	183,9	183,9
Drift infrastruktur	30,6	28,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Leasingudgifter	30,8	29,0	31,0	28,3	28,3	28,3
Rejsekortafgifter	0,1	0,8	0,9	1,4	1,8	1,8
Bonusbetalinger	3,3	2,0	2,8	2,8	2,8	2,8
Øvrige	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3
Togdrift i alt	261,1	259,6	259,8	257,7	258,0	258,1
Tilskudsbehov excl. anlæg	199,4	181,3	195,1	192,4	192,1	191,5
Anlæg	6,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilskudsbehov inkl. anlæg	205,9	181,3	195,1	192,4	192,1	191,5

Passagerindtægterne budgetteres med en stigning på 3 mio. kr. fra regnskab 2012 til budget 2014. Udviklingen skyldes passagerfremgang som følge af fortsat fremgang på R-nettet. I forhold til budget 2013 budgetteres med en reduktion i indtægterne på 13,5 mio. kr.

Passagertallet er budgetteret til at være 83.000 lavere end budget 2013 (-2%). I budget 2013, var budgetteret med fremgang på baggrund af udvidelser af driften på flere strækninger. På trods af fremgang i forhold til tidligere, er det estimeret at passagertallene i 2013 og 2014 ikke kommer op på niveauet for budget 2013.

Det budgetmæssige fald i indtægter i budget 2014 i forhold til budget 2013 sker både i takstområde Syd og Vest, hvor indtægterne er budgetteret med et fald på hhv. 15,4 og 3,5 mio. kr. Modsat er der budgetteret med en stigning i indtægterne fra takstområde H på 5,4 mio. kr., hvilket hovedsageligt er fordi hele Stevns Kommune, hvor en del af Østbanen kører i, er overgået fra takstområde Syd til takstområde H.

Som beskrevet i estimat 1, 2013 samt basisbudget 2014 er der et budgetmæssigt indtægtsfald som konsekvens af, at indtægtsfordelingen mellem bus og bane er opdateret med indarbejdelsen af rejsekortdata, billetundersøgelsen fra 2011 samt ny zonestruktur. Derved omfordeles indtægterne mellem de enkelte kommuner samt Region Sjælland. For lokalbanerne i Region Sjælland betyder den nye fordelingsmetode, at indtægterne reduceres med ca. 4,1 mio. kr.

Passageropgørelsesmetoden for busserne i takstområde Syd er forbedret, hvilket giver et højere passagertal for busserne i forhold til den tidligere metode. Det højere passagertal for busserne ændrer fordelingsnøglen for indtægterne mellem bus og bane, hvilket giver en budgetmæssig reduktion af banernes indtægter med ca. 2,9 mio. kr.

Yderligere er indtægterne i takstområde Syd budgetteret med et fald som følge af, at en større del af Østbanen nu hører til takstområde H i stedet for takstområde Syd, hvilket flytter ca. 4 mio. kr. fra takstområde Syd til takstområde H.

Endelig er indtægterne i Syd på baggrund af nedsat HyperCard compensation, fra august 2013, reduceret budgetmæssigt med ca. 3,7 mio. kr., og antallet af passagerer er reduceret med 2%, svarende til 1,0 mio. kr.

I takstområde Vest budgetteres indtægterne 3,5 mio. kr. lavere end i budget 2013, hvilket er sammensat af en lavere budgetlagt passagerforventning, svarende til ca. 0,6 mio. kr., mens indtægten per passager, parallelt med busdriften, er budgetlagt med et fald på ca. 11%, svarende til 2,9 mio. kr. Forklaringen på indtægtsfaldet i Vest er den samme som under afsnittet om busindtægter i Vest.

Udgifterne til togdrift budgetlægges med en stigning på 0,3 mio. kr. (0,1%). Der er forhandlet en ændring af betalingen til Regionstog A/S, hvilket i hovedtræk betyder, at kontraktbetalingerne fra 2013 og frem reduceres med 12 mio. kr., mens udgifter til drift og infrastruktur stiger 12 mio. kr. Endvidere er forhandlingerne resulteret i, at Regionstog ikke kompenseres for diverse forventede udgifter på i alt ca. 7 mio. kroner.

Den budgetterede indeksudviklingen betyder, at udgifterne forventes at falde med 1,5 mio. kr., mens drifts-omfanget budgetteres ca. 2% lavere svarende til 1,2 mio. kr. I modsat retning trækker det, at leasingudgifterne er budgetlagt til at stige med 2,0 mio. kr. på baggrund af konvertering til fast og højere rente, mens også den budgetterede bonus forventes at være 0,8 mio. højere end budget 2013, på baggrund af højere regularitet og kundetilfredshed.

Der er ikke budgetteret med anlægsudgifter.

6. Fællesudgifter

Fællesudgifter omfatter administration og personale til trafikbestilling, -planlægning, -drift og kundefølgelse samt støttefunktioner. Hertil kommer pensioner, renter samt afdrag på lån. I opgørelsen af administration og personale er fratrukket udgifter, der kan henføres direkte til Flextrafik, da disse udgifter finansieres af kommunerne og regionerne i Flextrafik ordningerne efter forbrug.

Regionerne finansierer administration og personale, pensioner og renter. Alle kommuner og regioner finansierer afdrag på driftslån og ydelser på rejsekortlån.

Tabel 24. Fællesudgifter

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Adm. og pers.	295,2	307,5	310,0	310,0	310,0	310,0
Pensioner	10,9	16,6	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-2,8	-2,5	-1,1	-1,3	-1,5	-1,6
Afdrag driftslån	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelser rejsekortlån	49,0	52,8	56,0	55,0	54,0	54,0
Fællesudgifter i alt	361,3	383,4	390,5	390,5	390,5	392,1

6.1. Administration og personale

Som udgangspunkt reguleres rammen for administration og personale med den almindelige pris- og lønregulering på 1,3%².

Administrationen er over de senere år udvidet med nye arbejdsprocesser i Movia som følge af rejsekortet. Det øgede ressourcebehov til håndtering af rejsekortet fortsætter indtil projektet er fuldt implementeret i 2014. Det øgede ressourceforbrug forudsættes afholdt indenfor en samlet ramme, der blev reduceret med 10 mio. kr. 2010 og hvert år siden 2011 er blevet reduceret med yderligere 1%. Dette har været muligt med en løbende effektivisering af de administrative processer i Movia. Der budgetteres i 2014 i lighed med tidligere år med en effektivisering på 1%.

Lønsumsafgiftssatsen forhøjes i 2013. Administration og personale er budgetmæssigt øget med 1,6 mio. kr. som følge af forhøjelsen af lønsumsafgiften.

6.2. Pension

Pension omfatter pensionsudbetalinger til tjenestemænd samt udbetaling af arbejdsskadeerstatninger. Tjenestemandspension indbefatter pensionsbetalinger til ansatte hos Movia og lokalbanerne, der går eller er gået på pension efter 1. januar 2007.

Udviklingen i udgiftsposten "Tjenestemandspensioner" afhænger af de ansatte tjenestemænds tilbagetrækning. Tilbagetrækningen i 2012 og de første måneder af 2013 har vist, at de ansatte tjenestemænd pensioneres senere end antaget i budget 2013. Udgifter til tjenestemandspensioner i budget 2014 er derfor sat lig

² KL's pris- og lønskøn pr. 15. marts 2011

med budget 2013 i en forventning om at pensioneringstidspunktet forskydes et år frem. Budget 2014 og overslagsårene er baseret på aldersfordelingen blandt de ikke pensionerede tjenestemænd.

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 budget-året og overslagsårene.

I budget 2014 er der budgetteret med 0,5 mio. kr. til betaling af erstatninger og løbende ulykkesrente.

Tabel 25. Tjenestemandspensioner

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Tj. m. pensionister (antal)	61	83	83	89	95	105
Tjenestemandspens.	10,4	16,1	16,1	17,3	18,6	20,6
Erstatninger	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,2
Pensioner i alt	10,9	16,6	16,6	17,8	19,0	20,8

6.3. Renter og lån

Renter består af renteindtægter på kassebeholdningen og renteudgifter til et driftslån optaget af det daværende HUR i 2005. Movia har desuden renteudgifter på rejsekortlån. Renteudgifter på rejsekortlån bogføres under ydelser på rejsekortlån.

Tabel 26. Renteindtægter og –udgifter

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Renteindtægter	-3,8	-4,1	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1
Renteudgifter, driftslån	1,0	1,6	1,0	0,8	0,6	0,5
Renter i alt	-2,8	-2,5	-1,1	-1,3	-1,5	-1,6

Movias kassebeholdning er placeret dels på bankkonti og dels i kortfristede obligationer. Renteindtægter er budgetteret med en årlig rente på 0,3% af bankbeholdningen og 1,2% på obligationsbeholdningen. Dette er et væsentligt lavere renteniveau end budget 2013, hvilket betyder en budgetmæssig reduktion i de forventede renteindtægter.

Renteudgifter af driftslånet er budgetteret med en rente på 1,2%, hvilket er en budgetmæssig reduktion i forhold til budget 2013. Dertil skal lægges 0,7% af hovedstolen som betaling for en rentesikringsløsning. Rentesikringsløsningen går ud på, at renten ikke kan stige til mere end 3,5%. Driftslånet udgør 56,25 mio. kr. primo 2014. Lånet afdrages over 10 år fra 2010. Der er derfor budgetteret med faldende renteudgifter på driftslånet i budget 2014 og budgetoverslagsårene.

6.4. Afdrag på driftslån

Movia overtog ved etableringen 1. januar 2007 et lån til finansiering af driftsformål i HUR i 2005 på 120 mio. kr. Lånet er i 2010 nedbragt med 30 mio. kr. fra efterregulering af indtægterne i 2005, 2006 og 2007 fra indtægtsfællesskabet i Hovedstadsområdet. Lånet er refinansieret i 2010 som et annuitetslån med en afdrags-

periode på 10 år. Der er således et årligt afdrag frem til og med 2019 på 9 mio. kr., som finansieres via tilskud fra kommuner og regioner.

6.5. Ydelser på rejsekortlån

Anlægsudgifter og kapitalindskud i Rejsekort A/S finansieres i første omgang ved, at Movia optager lån. Rejsekortlånet er yderligere beskrevet i afsnit "7. Rejsekort".

Det forventes, at 2014 er sidste år med lånoptagelse til rejsekortprojektet.

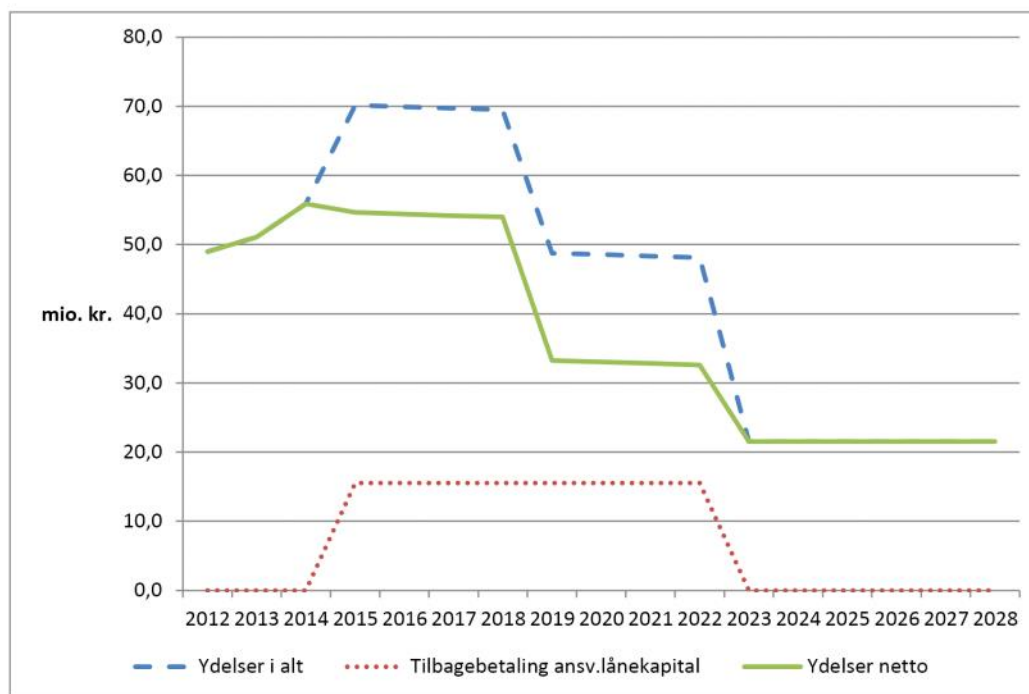
Fra 2012 er påbegyndt tilbagebetaling af lånene. Ved lånenes optagelse tilstræbes at tilbagebetaling sker over 15 år svarende til den forventede levetid for rejsekortsystemet. De tidligste lån fra 2006 og 2009 er optaget som stående lån, dvs. lån uden afdrag i en periode, for at afdrag ved en refinansiering af lånene kan starte i forbindelse med ibrugtagning af rejsekortet. I henhold til regler for kommuners låntagning skal der være en kortere afdragsperiode for disse lån. Det betyder, at ydelserne på rejsekortlånene samlet set vil være større i perioden 2012 – 2018, og herefter reduceret i perioden 2019 - 2028. De forventede ydelser fremgår af tabel 27.

Tabel 27. Ydelser på rejsekortlån

(mio.kr.)	E2.2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017	BO2018	BO2019	BO2020
Ydelser i alt	51,0	56,0	70,5	69,5	69,5	69,5	48,5	48,6
Tilbagebetaling af ansv.lånekapital	-	-	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5
Ydelse netto	51,0	56,0	55,0	54,0	54,0	54,0	33,0	33,0

(mio.kr.)	BO2021	BO2022	BO2023	BO2024	BO2025	BO2026	BO2027	BO2028
Ydelser i alt	48,5	48,5	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0
Tilbagebetaling af ansv.lånekapital	15,5	15,5	-	-	-	-	-	-
Ydelse netto	33,0	33,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0

Figur 3. Ydelser på rejsekortlån



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

De budgetterede ydelser på rejsekortlån for 2012 – 2017 pr. kommune er opgjort i tabel 10.2, og ydelsen pr. region er opgjort i tabel 10.3 og tabel 10.4.

Investeringerne i rejsekortet beskrives yderligere i afsnit 7. om rejsekort.

7. Rejsekort

Driftsudgifterne til rejsekortet, som består af dels direkte udgifter til Rejsekort A/S og dels afledte omkostninger som f.eks. provision, indgår i budgetteringen af de rutespecifikke udgifter.

Anlægsudgifterne til rejsekortet finansieres i første omgang ved, at Movia optager lån. Ydelserne på lånene optræder i Movias driftsregnskab og finansieres af kommuner og regioner.

Tablet 28. Rejsekort investeringer

(mio. kr.)	R2012	E2.2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Aktier	194	45	0	0	0	0
Ansvarlig lånekapital	124	0	0	0	0	0
Anlægsinvesteringer	219	42	8	0	0	0
Renter	37	0	0	0	0	0
Investeringer i alt	574	87	8	0	0	0
Akkumuleret investering	574	661	669	669	669	669

Note: Værdierne i tabel 28 er ikke direkte sammenlignelige med regnskabet for 2012 da værdierne i regnskab 2012 er regnskabsmæssigt opgjorte værdier.

Rejsekortprojektet drives af trafikelskaberne samt DSB og Metros fælles selskab, Rejsekort A/S. Udgifterne til implementeringen af projektet i Rejsekort A/S finansieres ved, at ejerne indskyder aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Driften af Rejsekort A/S skal herefter finansieres af de løbende driftsbetalinger, som brugerne af systemet betaler. På grund af en gradvis idriftsættelse af systemet, dækker indtægterne i Rejsekort A/S ikke driftsudgifterne i perioden 2010-2013.

Ejerne bag Rejsekort A/S har, for at kompensere for den manglende indtægt i Rejsekort A/S indskudt yderligere aktiekapital i Rejsekort A/S i 2010-2012. Der forventes behov for yderligere indskud af aktiekapital i Rejsekort A/S i 2013 eller 2014. I Movias budget er kapitalindskuddet placeret i 2013. Movia har i april indskudt 26 mio. kr. i aktiekapital. Der forventes behov for indskud af yderligere 19 mio. kr. Denne forventning er reduceret med effekten af, at Midttrafik har tilsluttet sig rejsekortet som aktionær.

Movia forventer, at tilbagebetaling fra Rejsekort A/S af den ansvarlige lånekapital, som er indbetalt i perioden 2005-2009, begynder i 2015.

Anlægsinvesteringer i rejsekortet forventes tilendebragt i 2014.

Finansiering af investeringen i Rejsekort

Anlægsinvesteringer samt aktie- og lånekapital, der investeres i Rejsekort A/S, finansieres ved lånoptagelse. Der er med udgangen af 2012 optaget lån på i alt 588 mio. kr.

Movia har som udgangspunkt ikke hjemmel til at optage lån uden deponering. Movia har fået bevilget en låneramme på 591,5 mio. kr. af Indenrigs- og Sundhedsministeriet i august 2010. Movia forventer, at lån til investering i rejsekortet kan afholdes indenfor denne ramme. Den maksimale restgæld på lån forventes som vist i tabel 29 at blive 549 mio. kr.

Tabel 29. Lånefinansiering af Rejsekort

(mio. kr.)	R2012	E2.2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Investering:						
Årets investering	574	87	8	0	0	0
Finansiering:						
Indtægtsregulering 2004-2006	6					
Kompensation for work arounds	7					
Optaget lån / nye lån	588	0	67			
Årets likvidpåvirkning (Årets investering - finansiering)	28	-87	59	0	0	0
Akkumuleret investering	574	661	669	669	669	669
Optagne lån akkumuleret	588	588	655	655	655	655
Afdrag på lån akkumuleret	39	75	115	175	235	296
Restgæld på lån	549	513	540	480	420	359

8. Tilskud

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

Tabel 30. Tilskudsoversigt

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Tilskud Kommuner	1.699,1	1.822,8	1.719,9	1.719,7	1.711,8	1.693,4
Tilskud Regioner	977,9	1.010,1	993,1	990,1	987,9	984,6
Tilskud i alt	2.677,0	2.832,9	2.713,0	2.709,9	2.699,7	2.678,0

8.1. Kommunalt tilskud

Kommunerne finansierer de lokale busruter, handicapkørselsordning, Flextur, de kommunale ordninger samt Flextrafik, Rute. Alle kommuner bidrager derudover til afdrag på driftslån og ydelser på rejsekortlån.

Tabel 31. Kommunalt tilskud

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Lokale busruter	1.356,5	1.449,9	1.349,1	1.349,6	1.342,4	1.324,0
Handicap	88,2	96,4	92,4	92,4	92,4	92,4
Flextur	9,1	8,8	17,8	17,8	17,8	17,8
Kommunale ordninger	31,1	31,7	36,5	36,5	36,5	36,5
Flextrafik, Rute	171,6	190,6	176,3	176,3	176,3	176,3
Afdrag på driftslån	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
Ydelse rejsekortlån	36,8	39,7	42,1	41,3	40,6	40,6
Kommuner i alt	1.699,1	1.822,8	1.719,9	1.719,7	1.711,8	1.693,4

Fordelingen af tilskuddet i budget 2014 på kommuner fremgår af bilag 10.2.

8.2. Regionalt tilskud

Regionerne finansierer nettoudgifterne til regionale busruter, Patientbefordring, lokalbanerne, administration og personale, tjenestemandspensioner samt renter. Regionerne bidrager derudover til afdrag på driftslån og ydelser på rejsekortlån.

Tabel 32. Tilskud for Regioner

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Regionale busruter	179,6	200,7	192,0	191,5	189,8	186,9
Lokalbaner	327,0	306,5	306,9	303,7	302,4	300,3
Patientbefordring	133,3	164,9	151,5	151,5	151,5	151,5
Adm. og pers. Udgifter *	295,2	307,5	310,0	310,0	310,0	310,0
Tjenestemandspens.	10,9	16,6	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-2,8	-2,5	-1,1	-1,3	-1,5	-1,6
Afdrag driftslån	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
Ydelse Rejsekortlån	12,1	13,1	13,9	13,7	13,4	13,4
Tilskud i alt excl. Anlæg	958,6	1.010,1	993,1	990,1	987,9	984,6
Anlæg lokalbaner	19,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilskud i alt inkl. anlæg	977,9	1.010,1	993,1	990,1	987,9	984,6

* eksklusiv Flextrafik

8.3. Betaling af tilskud

Tilskud til Movia betales som udgangspunkt i 1/12 af det årlige budgetterede tilskud hver måned som et a conto bidrag. Det samlede tilskud for budgetåret bliver efterreguleret i forbindelse med årsregnskabet. Betalingen af a conto bidrag sker månedsvist forud, den første bankdag i måneden. Undtaget herfra er dog ordningerne i Flextrafik.

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

8.4. Regulering af tilskud

De opgjorte a conto tilskud reguleres som udgangspunkt ikke i løbet af budgetåret. Der kan dog indgås særskilte aftaler med kommuner og regioner om regulering af tilskuddet i særlige tilfælde, typisk ved tilkøb af ikke budgetterede ydelser.

Det realiserede tilskudsbehov opgøres i forbindelse med årsregnskabet, og en eventuel regulering i forhold til det a conto betalte afregnes i efterfølgende budgetår. Tilskuddet for 2014 opgøres således i februar 2015 i forbindelse med årsregnskabet for 2014 og vil blive efterreguleret over for kommuner og regioner i januar 2016.

I januar 2014 udbetales/opkræves efterreguleringen for årsregnskab 2012.

9. Likvide midler

Likvidbeholdningen er budgetteret til 321,0 mio. kr. ultimo 2014.

Tabel 33. Udvikling i likvider 2013 – 2015

<i>(mio. kr.)</i>	
Ultimo 2012	425,9
Efterregulering vedr. 2011, udbet. 2013	-87,4
Primo 2013	338,5
Forventet efterregulering vedr. 2013	133,4
Rejsekort forskel investering-lån	-27,9
Ultimo 2013	444,0
Efterregulering vedr. 2012, udbet. 2014	-123,0
Ultimo 2014	321,0
Efterregulering vedr. 2013, udbet. 2015	-133,4
Primo 2015	187,6

Tabel 33 viser udviklingen i likvider ultimo 2012 til primo 2015. Figur 3 viser den budgetterede ultimobeholdning i årene 2012-2015.

I januar 2013 har Movia udbetalt efterreguleringen vedrørende regnskab 2011 til kommuner og regioner. Dette har reduceret Movias likvidbeholdning med 87,4 mio. kr.

Den forventede efterregulering for 2013 lyder i estimat på 133,4 mio. kr. hvilket øger Movias likvidbeholdning i 2013. Efterreguleringen for 2013 udbetales i 2015.

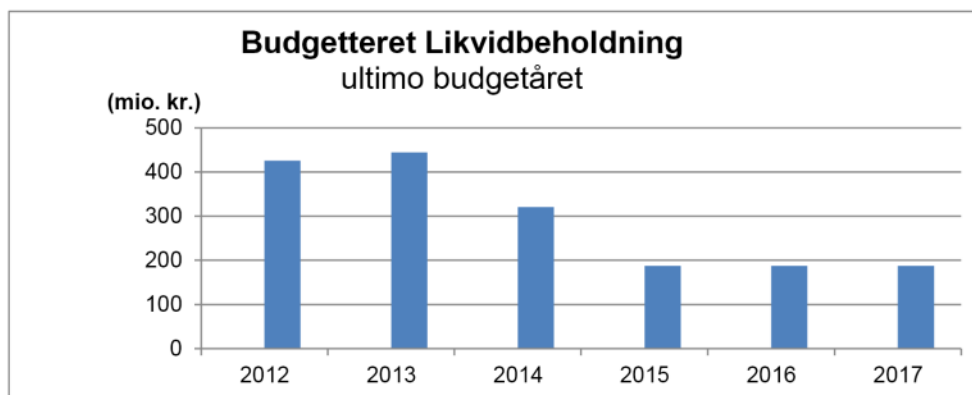
Likvidbeholdningen ultimo 2012 er påvirket af, at Movia har optaget 27,9 mio. kr. mere i lån til rejsekortet end der er investeret. Denne forskel udlignes ved investeringer og kapitalindsud i Rejsekortet i 2013.

Likvidbeholdningen forventes alt andet lige at udgøre 444,0 mio. kr. ultimo 2013.

Movias tilbagebetaling af efterregulering for regnskab 2012 til kommuner og regioner primo 2014 vil reducere likvidbeholdningen i 2014 med 123 mio. kr.

Likvidbeholdning ultimo 2014 forventes således at udgøre 321,0 mio. kr.

Figur 3. Udvikling i Likvide aktiver



10. Budget fordelt på kommuner og regioner

Dette afsnit indeholder kommune- og regionsfordelte tilskudsbehov i perioden 2012 – 2017.

10.1. Budgetoversigt

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Bus						
Indtægter	-1.585,0	-1.658,8	-1.707,6	-1.730,1	-1.753,4	-1.775,5
Operatørudgifter	2.995,4	3.139,0	3.076,8	3.075,7	3.075,7	3.075,7
Rutespecifikke udg.	125,7	170,5	171,8	195,5	209,8	210,8
Bus i alt	1.536,1	1.650,6	1.541,1	1.541,1	1.532,2	1.511,0
Flextrafik						
Brugerbetaling	-26,9	-25,0	-28,8	-28,8	-28,8	-28,8
Operatørudgifter	422,2	473,6	456,5	456,5	456,5	456,5
Adm. og pers.	38,1	43,8	46,9	46,9	46,9	46,9
Flextrafik i alt	433,3	492,4	474,6	474,6	474,6	474,6
Lokalbaner						
Indtægter	-161,7	-179,6	-176,0	-178,1	-180,3	-182,5
Udgifter til togdrift	488,7	486,2	482,9	481,8	482,7	482,8
Anlæg	19,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lokalbaner i alt	346,2	306,5	306,9	303,7	302,4	300,3
Fællesudgifter						
Adm. og pers.	295,2	307,5	310,0	310,0	310,0	310,0
Pensioner	10,9	16,6	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-2,8	-2,5	-1,1	-1,3	-1,5	-1,6
Afdrag driftslån	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekortlån	49,0	52,8	56,0	55,0	54,0	54,0
Fællesudgifter i alt	361,3	383,4	390,5	390,5	390,5	392,1
Tilskudsbehov i alt	2.677,0	2.832,9	2.713,0	2.709,9	2.699,7	2.678,0

10.2. Kommunalt tilskud pr. kommune

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
København									
R2012	325.202	18.059	0	0	2.233	2.763	1.450	13.861	363.568
B2013	349.668	20.147	0	0	2.430	3.141	1.451	14.687	391.525
B2014	307.958	18.057	0	0	1.985	2.443	1.451	15.578	347.470
BO2015	308.380	18.057	0	0	1.985	2.443	1.451	15.299	347.614
BO2016	305.673	18.057	0	0	1.985	2.443	1.451	15.021	344.629
BO2017	297.492	18.057	0	0	1.985	2.443	1.451	15.021	336.448
Frederiksberg									
R2012	55.370	4.660	0	4	1.511	1.213	271	2.269	65.298
B2013	65.473	5.242	0	0	1.500	1.725	271	2.438	76.648
B2014	59.300	4.418	0	7	960	1.139	271	2.586	68.681
BO2015	59.410	4.418	0	7	960	1.139	271	2.540	68.745
BO2016	59.087	4.418	0	7	960	1.139	271	2.494	68.375
BO2017	57.883	4.418	0	7	960	1.139	271	2.494	67.171
Albertslund									
R2012	10.362	772	0	194	1.642	2.694	58	353	16.074
B2013	10.631	715	0	193	2.176	3.243	58	373	17.388
B2014	9.943	833	0	171	1.611	2.727	58	396	15.738
BO2015	9.942	833	0	171	1.611	2.727	58	388	15.730
BO2016	9.826	833	0	171	1.611	2.727	58	381	15.607
BO2017	9.600	833	0	171	1.611	2.727	58	381	15.381
Ballerup									
R2012	19.280	2.636	172	1.580	2.922	4.958	93	485	32.126
B2013	22.197	2.610	128	1.702	2.763	5.485	93	545	35.522
B2014	22.023	2.796	401	1.617	2.594	4.790	93	578	34.893
BO2015	22.046	2.796	401	1.617	2.594	4.790	93	568	34.905
BO2016	21.947	2.796	401	1.617	2.594	4.790	93	557	34.796
BO2017	21.697	2.796	401	1.617	2.594	4.790	93	557	34.546
Brøndby									
R2012	14.766	1.776	0	69	2.444	1.488	64	354	20.961
B2013	15.874	1.940	0	133	2.596	1.855	64	373	22.835
B2014	15.275	1.895	0	177	2.618	1.006	64	396	21.431
BO2015	15.291	1.895	0	177	2.618	1.006	64	388	21.439
BO2016	15.237	1.895	0	177	2.618	1.006	64	381	21.378
BO2017	15.057	1.895	0	177	2.618	1.006	64	381	21.198
Dragør									
R2012	9.633	345	36	92	509	677	60	336	11.688
B2013	10.397	409	42	153	493	556	59	363	12.473
B2014	9.474	373	76	49	588	718	59	385	11.723
BO2015	9.484	373	76	49	588	718	59	379	11.726
BO2016	9.408	373	76	49	588	718	59	372	11.644
BO2017	9.197	373	76	49	588	718	59	372	11.433

Kommunalt tilskud pr. kommune 2014, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, Bruger	rute Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
Gentofte									
R2012	36.822	3.481	0	84	2.567	1.370	169	1.026	45.520
B2013	37.762	3.622	0	142	3.085	2.112	169	1.109	48.001
B2014	36.108	3.751	0	29	2.540	1.464	169	1.176	45.238
BO2015	36.007	3.751	0	29	2.540	1.464	169	1.155	45.115
BO2016	35.788	3.751	0	29	2.540	1.464	169	1.134	44.875
BO2017	35.164	3.751	0	29	2.540	1.464	169	1.134	44.251
Gladsaxe									
R2012	31.848	2.715	0	65	2.864	4.955	145	930	43.521
B2013	32.259	3.074	0	60	3.825	4.636	145	1.004	45.003
B2014	30.414	2.864	0	77	1.969	5.274	145	1.065	41.808
BO2015	30.442	2.864	0	77	1.969	5.274	145	1.046	41.817
BO2016	30.273	2.864	0	77	1.969	5.274	145	1.027	41.629
BO2017	29.787	2.864	0	77	1.969	5.274	145	1.027	41.143
Glostrup									
R2012	8.623	831	0	24	1.053	3.187	49	249	14.016
B2013	9.303	948	0	23	1.062	3.142	49	268	14.794
B2014	8.675	736	0	57	1.110	2.799	49	284	13.710
BO2015	8.682	736	0	57	1.110	2.799	49	279	13.712
BO2016	8.641	736	0	57	1.110	2.799	49	274	13.666
BO2017	8.502	736	0	57	1.110	2.799	49	274	13.527
Herlev									
R2012	12.925	1.294	0	160	2.364	2.032	69	383	19.227
B2013	14.639	1.420	0	144	2.824	2.428	69	421	21.944
B2014	13.170	1.588	0	154	2.198	1.833	69	446	19.458
BO2015	13.197	1.588	0	154	2.198	1.833	69	438	19.477
BO2016	13.137	1.588	0	154	2.198	1.833	69	430	19.409
BO2017	12.905	1.588	0	154	2.198	1.833	69	430	19.177
Hvidovre									
R2012	26.852	2.235	0	112	3.798	2.331	134	988	36.450
B2013	28.480	2.306	0	193	3.691	2.682	135	1.023	38.510
B2014	24.042	2.454	0	32	4.021	2.086	135	1.085	33.855
BO2015	24.093	2.454	0	32	4.021	2.086	135	1.066	33.886
BO2016	23.898	2.454	0	32	4.021	2.086	135	1.046	33.671
BO2017	23.363	2.454	0	32	4.021	2.086	135	1.046	33.136
Høje-Taastrup									
R2012	25.895	1.383	0	14	3.863	3.177	107	607	35.047
B2013	23.529	1.436	0	60	3.927	3.315	107	650	33.025
B2014	23.291	1.791	0	53	4.378	2.804	107	690	33.114
BO2015	23.257	1.791	0	53	4.378	2.804	107	677	33.068
BO2016	23.096	1.791	0	53	4.378	2.804	107	665	32.894
BO2017	22.839	1.791	0	53	4.378	2.804	107	665	32.637

Kommunalt tilskud pr. kommune 2014, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
Ishøj									
R2012	4.426	564	0	91	1.466	2.178	28	110	8.863
B2013	4.049	638	0	71	1.582	2.491	28	124	8.983
B2014	3.968	660	0	27	1.584	1.991	28	132	8.390
BO2015	3.961	660	0	27	1.584	1.991	28	129	8.380
BO2016	3.940	660	0	27	1.584	1.991	28	127	8.357
BO2017	3.900	660	0	27	1.584	1.991	28	127	8.317
Egedal									
R2012	21.336	653	0	16	2.386	3.823	90	372	28.676
B2013	22.777	754	0	18	3.881	4.843	90	421	32.783
B2014	20.784	673	0	26	2.778	2.513	90	446	27.311
BO2015	20.812	673	0	26	2.778	2.513	90	438	27.331
BO2016	20.724	673	0	26	2.778	2.513	90	430	27.234
BO2017	20.569	673	0	26	2.778	2.513	90	430	27.079
Lyngby-Taarbæk									
R2012	30.963	2.180	0	75	1.773	2.128	123	735	37.976
B2013	31.010	2.437	0	120	2.084	2.557	123	794	39.125
B2014	29.610	2.154	0	55	1.858	1.680	123	842	36.321
BO2015	29.549	2.154	0	55	1.858	1.680	123	827	36.245
BO2016	29.343	2.154	0	55	1.858	1.680	123	812	36.024
BO2017	28.839	2.154	0	55	1.858	1.680	123	812	35.520
Rødovre									
R2012	25.826	2.074	0	212	1.874	3.378	137	1.041	34.542
B2013	31.934	2.321	0	292	2.541	3.733	137	1.090	42.048
B2014	27.527	2.353	0	202	1.888	3.343	137	1.156	36.606
BO2015	27.567	2.353	0	202	1.888	3.343	137	1.136	36.626
BO2016	27.388	2.353	0	202	1.888	3.343	137	1.115	36.426
BO2017	26.779	2.353	0	202	1.888	3.343	137	1.115	35.817
Rudersdal									
R2012	37.744	2.160	0	40	3.175	3.385	138	797	47.440
B2013	42.587	2.321	0	65	3.358	3.878	138	851	53.198
B2014	36.457	2.314	0	50	2.509	3.091	138	903	45.462
BO2015	36.217	2.314	0	50	2.509	3.091	138	886	45.206
BO2016	35.914	2.314	0	50	2.509	3.091	138	870	44.887
BO2017	35.375	2.314	0	50	2.509	3.091	138	870	44.347
Tårnby									
R2012	18.368	1.622	0	8	2.041	3.468	99	787	26.393
B2013	19.428	2.088	0	2	2.415	3.411	99	880	28.323
B2014	18.176	1.623	0	0	2.202	4.082	99	933	27.116
BO2015	18.198	1.623	0	0	2.202	4.082	99	916	27.121
BO2016	18.056	1.623	0	0	2.202	4.082	99	900	26.962
BO2017	17.612	1.623	0	0	2.202	4.082	99	900	26.518

Kommunalt tilskud pr. kommune 2014, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
Vallensbæk									
R2012	4.122	214	0	29	237	741	20	96	5.459
B2013	4.285	302	0	38	212	877	20	105	5.839
B2014	4.180	148	0	34	234	604	20	112	5.332
BO2015	4.183	148	0	34	234	604	20	110	5.332
BO2016	4.162	148	0	34	234	604	20	108	5.310
BO2017	4.118	148	0	34	234	604	20	108	5.265
Furesø									
R2012	20.403	1.965	7	13	2.844	3.520	84	342	29.178
B2013	20.318	2.200	0	8	3.257	4.856	84	382	31.105
B2014	19.569	1.893	60	20	2.135	2.562	84	406	26.728
BO2015	19.160	1.893	60	20	2.135	2.562	84	398	26.312
BO2016	19.121	1.893	60	20	2.135	2.562	84	391	26.266
BO2017	19.005	1.893	60	20	2.135	2.562	84	391	26.150
Allerød									
R2012	13.267	540	46	303	1.895	1.992	65	259	18.366
B2013	14.929	600	49	417	1.978	2.086	65	287	20.411
B2014	15.214	479	51	136	1.399	1.755	65	304	19.403
BO2015	15.225	479	51	136	1.399	1.755	65	299	19.409
BO2016	15.174	479	51	136	1.399	1.755	65	293	19.352
BO2017	15.050	479	51	136	1.399	1.755	65	293	19.228
Fredensborg									
R2012	25.712	1.445	0	20	5.284	5.864	106	487	38.918
B2013	27.993	1.582	0	9	5.717	6.618	106	535	42.561
B2014	26.181	1.349	0	32	3.323	4.450	106	568	36.009
BO2015	26.170	1.349	0	32	3.323	4.450	106	558	35.988
BO2016	26.046	1.349	0	32	3.323	4.450	106	548	35.854
BO2017	25.782	1.349	0	32	3.323	4.450	106	548	35.590
Frederikssund									
R2012	26.005	1.634	0	461	4.135	9.500	107	413	42.254
B2013	26.406	1.914	0	437	3.945	9.602	107	469	42.879
B2014	25.985	1.640	0	379	2.757	6.291	107	497	37.655
BO2015	26.012	1.640	0	379	2.757	6.291	107	488	37.673
BO2016	25.934	1.640	0	379	2.757	6.291	107	479	37.587
BO2017	25.740	1.640	0	379	2.757	6.291	107	479	37.393
Halsnæs									
R2012	7.333	1.121	58	678	2.302	5.994	30	127	17.644
B2013	7.225	1.366	49	873	2.787	6.367	30	143	18.841
B2014	7.204	1.085	231	624	1.326	3.355	30	152	14.007
BO2015	7.218	1.085	231	624	1.326	3.355	30	149	14.017
BO2016	7.201	1.085	231	624	1.326	3.355	30	147	13.998
BO2017	7.157	1.085	231	624	1.326	3.355	30	147	13.954

Kommunalt tilskud pr. kommune 2014, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, Bruger	rute Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
Gribskov									
R2012	22.412	1.627	332	146	2.601	4.901	99	386	32.504
B2013	23.614	1.815	352	125	3.282	5.417	100	411	35.115
B2014	24.791	1.564	421	193	1.894	2.957	100	436	32.356
BO2015	24.816	1.564	421	193	1.894	2.957	100	428	32.374
BO2016	24.727	1.564	421	193	1.894	2.957	100	421	32.277
BO2017	24.516	1.564	421	193	1.894	2.957	100	421	32.066
Helsingør									
R2012	46.929	1.570	0	83	6.333	6.766	172	829	62.682
B2013	47.298	1.748	0	39	8.431	6.365	173	937	64.991
B2014	44.400	1.935	0	229	3.367	5.023	173	994	56.120
BO2015	44.443	1.935	0	229	3.367	5.023	173	976	56.146
BO2016	44.289	1.935	0	229	3.367	5.023	173	958	55.974
BO2017	43.881	1.935	0	229	3.367	5.023	173	958	55.566
Hillerød									
R2012	28.655	1.616	0	153	4.356	7.924	120	711	43.535
B2013	29.590	1.724	0	148	4.910	8.633	120	755	45.880
B2014	29.647	1.527	0	136	2.454	4.851	120	801	39.537
BO2015	29.643	1.527	0	136	2.454	4.851	120	787	39.519
BO2016	29.435	1.527	0	136	2.454	4.851	120	773	39.296
BO2017	29.052	1.527	0	136	2.454	4.851	120	773	38.913
Hørsholm									
R2012	16.197	1.132	0	36	1.044	2.077	61	365	20.912
B2013	17.357	1.054	0	0	1.412	2.396	61	392	22.671
B2014	14.201	1.369	185	83	667	2.015	61	416	18.997
BO2015	14.136	1.369	185	83	667	2.015	61	408	18.924
BO2016	14.023	1.369	185	83	667	2.015	61	401	18.804
BO2017	13.757	1.369	185	83	667	2.015	61	401	18.537
Lejre									
R2012	28.194	1.103	167	1.928	13	0	90	425	31.921
B2013	29.345	1.118	169	2.338	0	0	90	459	33.519
B2014	28.163	1.198	191	1.830	31	0	90	487	31.990
BO2015	29.474	1.198	191	1.830	31	0	90	478	33.293
BO2016	29.373	1.198	191	1.830	31	0	90	469	33.183
BO2017	29.168	1.198	191	1.830	31	0	90	469	32.978
Greve									
R2012	14.516	1.081	273	284	306	245	56	242	17.004
B2013	14.986	1.230	332	615	0	0	56	268	17.487
B2014	13.301	990	497	3	234	259	56	284	15.625
BO2015	13.308	990	497	3	234	259	56	279	15.626
BO2016	13.249	990	497	3	234	259	56	274	15.562
BO2017	13.161	990	497	3	234	259	56	274	15.474

Kommunalt tilskud pr. kommune 2014, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
Roskilde									
R2012	49.752	2.530	779	0	237	236	175	882	54.591
B2013	52.497	2.883	635	0	0	0	175	966	57.156
B2014	51.370	3.123	1.698	0	284	104	175	1.024	57.778
BO2015	51.341	3.123	1.698	0	284	104	175	1.006	57.731
BO2016	51.109	3.123	1.698	0	284	104	175	988	57.481
BO2017	50.703	3.123	1.698	0	284	104	175	988	57.075
Køge									
R2012	29.622	1.490	398	0	76	139	125	580	32.430
B2013	35.881	1.480	352	0	0	0	126	593	38.432
B2014	34.725	1.503	590	0	114	375	126	629	38.061
BO2015	34.789	1.503	590	0	114	375	126	618	38.114
BO2016	34.610	1.503	590	0	114	375	126	606	37.924
BO2017	34.304	1.503	590	0	114	375	126	606	37.618
Solrød									
R2012	7.054	405	102	0	0	79	40	145	7.825
B2013	8.385	609	122	0	0	0	40	172	9.327
B2014	6.944	451	131	0	0	80	40	183	7.828
BO2015	5.959	451	131	0	0	80	40	179	6.839
BO2016	5.905	451	131	0	0	80	40	176	6.782
BO2017	5.842	451	131	0	0	80	40	176	6.719
Stevns									
R2012	7.733	661	332	1.400	0	0	37	130	10.293
B2013	9.687	805	317	1.669	0	0	37	143	12.659
B2014	8.937	683	365	1.409	0	0	37	152	11.583
BO2015	9.296	683	365	1.409	0	0	37	149	11.939
BO2016	9.281	683	365	1.409	0	0	37	147	11.921
BO2017	9.240	683	365	1.409	0	0	37	147	11.880
Kalundborg									
R2012	36.903	1.822	771	2.306	0	0	115	501	42.418
B2013	37.100	2.172	815	2.142	0	0	115	545	42.889
B2014	35.371	1.843	977	2.235	0	0	115	578	41.118
BO2015	35.429	1.843	977	2.235	0	0	115	568	41.166
BO2016	35.400	1.843	977	2.235	0	0	115	557	41.127
BO2017	35.299	1.843	977	2.235	0	0	115	557	41.026
Sorø									
R2012	14.983	1.045	202	783	34	0	54	234	17.335
B2013	16.123	1.143	232	873	0	0	54	249	18.674
B2014	13.654	1.073	217	635	36	0	54	264	15.933
BO2015	13.654	1.073	217	635	36	0	54	259	15.929
BO2016	13.631	1.073	217	635	36	0	54	254	15.901
BO2017	13.574	1.073	217	635	36	0	54	254	15.844

Kommunalt tilskud pr. kommune 2014, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruiter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
Odsherred									
R2012	20.011	1.326	502	2.954	0	27	64	251	25.135
B2013	20.303	1.249	482	3.676	0	0	64	277	26.051
B2014	17.819	1.556	769	1.864	0	0	64	294	22.365
BO2015	17.830	1.556	769	1.864	0	0	64	289	22.371
BO2016	17.835	1.556	769	1.864	0	0	64	284	22.370
BO2017	17.807	1.556	769	1.864	0	0	64	284	22.343
Næstved									
R2012	35.295	3.101	0	0	0	0	107	619	39.122
B2013	40.064	3.007	0	0	0	0	108	669	43.848
B2014	34.744	3.543	1.433	0	0	0	108	710	40.538
BO2015	34.592	3.543	1.433	0	0	0	108	697	40.373
BO2016	34.376	3.543	1.433	0	0	0	108	685	40.144
BO2017	34.502	3.543	1.433	0	0	0	108	685	40.270
Slagelse									
R2012	37.853	2.009	832	1.459	44	0	138	776	43.111
B2013	39.891	2.049	924	1.322	0	0	138	899	45.223
B2014	39.732	2.096	1.013	2.876	8.229	18.347	138	953	73.385
BO2015	39.767	2.096	1.013	2.876	8.229	18.347	138	936	73.403
BO2016	39.907	2.096	1.013	2.876	8.229	18.347	138	919	73.526
BO2017	39.632	2.096	1.013	2.876	8.229	18.347	138	919	73.251
Faxe									
R2012	10.534	1.254	1.002	2.431	41	0	28	134	15.424
B2013	11.629	1.404	962	2.220	0	0	28	153	16.396
B2014	10.832	1.541	1.300	2.338	35	0	28	162	16.237
BO2015	10.807	1.541	1.300	2.338	35	0	28	159	16.209
BO2016	10.765	1.541	1.300	2.338	35	0	28	156	16.164
BO2017	10.776	1.541	1.300	2.338	35	0	28	156	16.175
Holbæk									
R2012	28.741	1.718	748	4.910	75	0	106	528	36.826
B2013	26.987	1.738	862	4.935	0	0	107	593	35.221
B2014	28.713	1.898	917	4.641	31	0	107	629	36.937
BO2015	28.668	1.898	917	4.641	31	0	107	618	36.880
BO2016	28.608	1.898	917	4.641	31	0	107	606	36.809
BO2017	28.502	1.898	917	4.641	31	0	107	606	36.703
Ringsted									
R2012	19.765	910	473	1.300	0	0	70	361	22.879
B2013	24.290	853	438	1.159	0	0	70	363	27.174
B2014	22.618	934	683	2.698	4.791	4.689	70	385	36.868
BO2015	22.615	934	683	2.698	4.791	4.689	70	379	36.858
BO2016	22.586	934	683	2.698	4.791	4.689	70	372	36.822
BO2017	22.486	934	683	2.698	4.791	4.689	70	372	36.723

Kommunalt tilskud pr. kommune 2014, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	I alt
Lolland									
R2012	36.792	1.943	378	1.627	23	0	146	522	41.431
B2013	40.540	2.073	330	1.424	0	0	146	583	45.097
B2014	39.791	2.506	1.582	6.576	0	0	146	619	51.221
BO2015	39.719	2.506	1.582	6.576	0	0	146	608	51.137
BO2016	39.616	2.506	1.582	6.576	0	0	146	597	51.023
BO2017	39.671	2.506	1.582	6.576	0	0	146	597	51.078
Vordingborg									
R2012	18.579	1.683	777	5.002	0	0	109	349	26.497
B2013	19.753	1.865	1.009	3.861	0	0	109	402	26.999
B2014	20.270	1.408	1.874	4.760	0	0	109	426	28.846
BO2015	20.398	1.408	1.874	4.760	0	0	109	418	28.966
BO2016	20.340	1.408	1.874	4.760	0	0	109	411	28.900
BO2017	20.369	1.408	1.874	4.760	0	0	109	411	28.930
Guldborgsund									
R2012	32.862	1.818	666	0	66	0	134	468	36.014
B2013	31.468	1.977	165	0	0	0	134	507	34.251
B2014	34.509	1.742	2.126	0	92	0	134	538	39.142
BO2015	34.439	1.742	2.126	0	92	0	134	528	39.062
BO2016	34.339	1.742	2.126	0	92	0	134	518	38.952
BO2017	34.385	1.742	2.126	0	92	0	134	518	38.998
Kommuner samlet									
R2012	1.356.465	88.203	9.051	31.149	72.430	99.211	5.745	36.842	1.699.095
B2013	1.449.942	96.386	8.766	31.702	82.160	108.450	5.745	39.673	1.822.824
B2014	1.349.062	92.409	17.787	36.516	72.823	103.500	5.745	42.078	1.719.920
BO2015	1.349.627	92.409	17.787	36.516	72.823	103.500	5.745	41.326	1.719.734
BO2016	1.342.418	92.409	17.787	36.516	72.823	103.500	5.745	40.575	1.711.773
BO2017	1.324.040	92.409	17.787	36.516	72.823	103.500	5.745	40.575	1.693.395

10.3. Tilskud for Region Hovedstaden

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Regionale busruter	81,9	99,9	96,7	96,5	95,4	93,2
Lokalbaner	127,6	125,2	111,8	111,3	110,3	108,8
Patientbefordring	7,7	29,4	26,3	26,3	26,3	26,3
Adm. og pers. udgifter *	232,2	242,2	243,0	243,0	243,0	243,0
Tjenestemandspens.	9,2	14,1	14,0	15,0	16,1	17,6
Renter	-2,2	-2,0	-0,9	-1,0	-1,1	-1,3
Afdrag driftslån	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Ydelse Rejsekortlån	7,1	7,7	8,2	8,0	7,9	7,9
Tilskud i alt excl. Anlæg	465,6	518,5	501,1	501,1	499,8	497,6
Anlæg lokalbaner	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilskud i alt inkl. anlæg	478,4	518,5	501,1	501,1	499,8	497,6

* Ekskl. Flextrafik

10.4. Tilskud for Region Sjælland

(mio. kr.)	R2012	B2013	B2014	BO2015	BO2016	BO2017
Regionale busruter	97,7	100,7	95,4	95,0	94,4	93,7
Lokalbaner	199,4	181,3	195,1	192,4	192,1	191,5
Patientbefordring	125,6	135,6	125,2	125,2	125,2	125,2
Adm. og pers. Udgifter *	63,0	65,3	67,0	67,0	67,0	67,0
Tjenestemandspens.	1,7	2,5	2,5	2,8	2,9	3,1
Renter	-0,6	-0,5	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4
Afdrag driftslån	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Ydelse Rejsekortlån	5,0	5,4	5,8	5,7	5,6	5,6
Tilskud i alt excl. Anlæg	493,1	491,6	492,0	489,0	488,1	487,0
Anlæg lokalbaner	6,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilskud i alt inkl. anlæg	499,5	491,6	492,0	489,0	488,1	487,0

* Ekskl. flextrafik