

05 Budget 2013 1. behandling

Indstilling:

Direktionen indstiller, at

- At budgetforslaget oversendes til andenbehandling den 13. september 2012, og
- At budgetforslaget udgør det budgetmateriale, der ifølge vedtægten skal tilgå regioner og kommuner senest fem uger før budgettets vedtagelse den 13. september 2012

Beslutning:

Resume:

Tilskudsbehovet i budget 2013 reduceres med 16 mio. kr. i forhold til budget 2012.

Tilskudsbehovet til busdrift stiger med 15 mio. kr. i forhold til budget 2012 svarende til 0,9% pga. let øget drift samt den almindelige prisregulering på operatørudgifterne.

Tilskudsbehovet til Flextrafik reduceres med 4% svarende til 21 mio. kr. De væsentligste årsager er opstart af nyt billigere udbud i oktober 2011 og et reduceret passagertal i kommunale ordninger. Omvendt er passagertallet for Patientbefordring øget som følge af opstart af patientbefordring i Region Hovedstaden og passagertallet i Flextur øget pga. stigende aktivitet i 2011.

Tilskudsbehovet til lokalbanernes kontrakter falder netto med 19 mio. kr. fra budget 2012 til budget 2013 svarende til et fald på 5,8 %. Den væsentligste forklaring er, at reguleringsindekset for kontrakterne vurderes lavere i budget 2013 i forhold til budget 2012. Det er særligt renten, der er lavere end forudsat i budget 2012.

Administrations- og personaleudgifterne stiger med 1,6 mio. kr. i forhold til budget 2012. Det er sammensat af pris- og lønfremskrivning med 1,5% samt en besparelse/effektivisering på 3 mio. kr. svarende til 1% - udvidelse af aktiviteterne til rejsekortudrulningen sker fortsat ved intern effektivisering og uden budgetudvidelser. Tjenestemandspensionerne stiger med 2,8 mio. kr. pga. forventet øget tilgang af pensioneringer. Renteindtægter falder med 0,9 mio. kr. pga. reduceret kassebeholdning. Ydelse til rejsekortlån stiger med 3,8 mio. kr. pga. forventet optagelse af nyt lån i 2013, hvor afdrag også starter i 2013.

I forhold til det basisbudget der blev udsendt til kommuner og regioner i januar 2012, forud for budgetlægningsen, er tilskudsbehovet i budget 2013 steget med 10,1 mio. kr.

Sagsfremstilling:

Kommuner og regioner har senest den 1. maj indmeldt ønsker til ændret busbetjening i 2013 til Movia. Forud for dette har kommuner og regioner i januar måned fået et basisbudget som udgangspunkt for trafikbestillingerne for 2011.

Udkastet til førstebehandlingsbudgettet udsendes til kommuner og regioner, jf. vedtægtens bestemmelse herom. Kommuner og regioner orienteres i august om de eventuelle ændringer, der påtænkes indarbejdet i budgettet til andenbehandlingen.

Budget 2013 udviser en reduktion af det samlede tilskudsbehov på 16 mio. kr. i forhold til budget 2012. Budgettet er sammensat af stigning på bus og fællesudgifter og fald på flextrafik og lokalbaner. Budgetforudsætningerne og årsagerne til udviklingen fra budget 2012 til budget 2013 er gennemgået i bilaget "Budget 2013, 1. behandling".

Tabel 1. Budgetforslag 2013 – 1. behandling, budgetoversigt

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BB2013	B2013	BO2014	BO2015	BO2016
Bus								
Indtægter	-1.527,7	-1.545,4	-1.629,0	-1.682,6	-1.659,2	-1.672,1	-1.684,7	-1.697,7
Operatørudgifter	2.880,9	2.973,1	3.125,2	3.143,7	3.142,3	3.145,8	3.145,8	3.145,8
Rutespec. udg.	122,0	133,3	142,2	162,8	170,5	213,3	213,8	205,9
Total bus	1.475,2	1.561,0	1.638,5	1.623,9	1.653,6	1.686,9	1.674,9	1.654,0
Flextrafik								
Brugerbetaling	-22,8	-25,0	-25,0	-24,0	-25,7	-25,7	-25,7	-25,7
Operatørudgifter	439,8	439,9	497,8	486,9	473,6	473,6	473,6	473,6
Adm. og pers.	37,6	37,3	39,7	41,9	43,8	43,8	43,8	43,8
Total Flextrafik	454,6	452,2	512,6	504,7	491,6	491,6	491,6	491,6
Lokalbaner								
Indtægter	-154,5	-160,5	-170,4	-182,2	-178,7	-179,7	-179,7	-179,7
Udgifter til togdrift	499,5	479,6	503,8	499,2	492,8	494,5	492,2	492,2
Anlæg	0,0	16,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total lokalbaner	345,0	335,5	333,4	317,0	314,0	314,8	312,5	312,5
Fællesudgifter								
Adm. og pers.	291,4	293,1	305,9	310,6	307,5	304,5	304,5	304,5
Pensioner	7,9	9,7	13,8	17,3	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-4,6	-5,2	-3,4	-2,4	-2,5	-2,0	-2,2	-2,4
Afdrag drifts-lån	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekort-lån	0,0	0,0	49,0	52,5	52,8	53,7	55,7	60,2
Total fællesudgifter	303,8	306,6	374,3	386,9	383,4	383,1	386,0	392,1
Driftens tilskudsbehov	2.578,6	2.655,3	2.858,7	2.832,5	2.842,6	2.876,4	2.865,0	2.850,2

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Trafikproduktion. Prioritering af Pendlernet

Den samlede mængde bustrafik forøges i 2013 med 0,4 % eller 16.000 køreplantimer. De buslinjer, der indgår i Pendlernet tegner sig for en forholdsvis stor stigning på 5,1 %, mens øvrige buslinjer reduceres i kørselsomfang. Cirka 70 % af stigningen på Pendlernet skyldes den nye linje 9A i København, hvor andre linjer uden for Pendlernet er reduceret tilsvarende. Udviklingen betegner en realisering af den bevidste prioritering af Pendlernet, hvor de mange kunder befinder sig. Det samlede Pendlernet betjener ca. 70 % af alle kunder.

Ændringer i budgettet i forhold til basisbudgettet

Movia udsendte i januar et basisbudget til kommuner og regioner. Basisbudgettet er anvendt som udgangspunkt for kommuners/regioners trafikbestilling for 2013, som er indarbejdet i budgetforslaget for 2013.

I forhold til basisbudget 2013 udviser budgetforslag 2013 en stigning i driftens tilskudsbehov på 10,1 mio. kr. Der er en stigning på busområdet på 29,7 mio. kr. og et fald på 13,1 mio. kr. på flextrafik. Der er mindre afvigelser på lokalbaner og fællesudgifter.

Tabel 2. Forskel mellem basisbudget og førstebehandlingsbudget

(mio. kr.)	Budget 2013			
	Basisbudget 2013	1. behandling	Difference	Difference %
Bus				
Indtægter	-1.682,6	-1.659,2	23,4	-1%
Operatørudgifter	3.143,7	3.142,3	-1,4	0%
Rutespec. udg.	162,8	170,5	7,7	5%
Total bus	1.623,9	1.653,6	29,7	2%
Flextrafik				
Brugerbetaling	-24,0	-25,7	-1,7	7%
Operatørudgifter	486,9	473,6	-13,3	-3%
Adm. og pers.	41,9	43,8	1,9	5%
Total Flextrafik	504,7	491,6	-13,1	-3%
Lokalbaner				
Indtægter	-182,2	-178,7	3,5	-2%
Udgifter til togdrift	499,2	492,8	-6,4	-1%
Total lokalbaner	317,0	314,0	-3,0	-1%
Fællesudgifter				
Adm. og pers.	310,6	307,5	-3,1	-1%
Pensioner	17,3	16,6	-0,7	-4%
Renter	-2,4	-2,5	-0,1	4%
Afdrag drifts-lån	9,0	9,0	0,0	0%
Ydelse rejsekort-lån	52,5	52,8	0,3	1%
Total fællesudgifter	386,9	383,4	-3,5	-1%
Driftens tilskudsbehov	2.832,5	2.842,6	10,1	0%

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Finansieringsbehovet for busdrift øges med 29,7 mio. kr. Det skyldes primært reducerede indtægter. Passagertallet er reduceret med 4,6 mio. hvilket giver en indtægtsreduktion på ca.

36 mio. kr. Omvendt er den forudsatte takststigning øget fra 2,5% til 3,5% (svarende til takststigningsloftet).

Operatørudgifterne er reduceret marginalt. Der er flere modsat rettede forhold, der forklarer dette. Der er marginale stigninger i driftsomfang og indeks, og omvendt kontraktsspecifikke ændringer der giver reduktioner i operatørudgifterne.

Rutespecifikke udgifter stiger med 7,7 mio. kr. De væsentligste ændringer er stigninger i de forventede udgifter til indkøb af plastik kort til rejsekort, højere forventninger til afgifter til rejsekort og reducerede udgifter til stoppesteder.

Tilskudsbehovet til Flextrafik falder med 13,1 mio. kr. primært pga. af nyt billigere udbud pr. oktober 2011.

Tilskudsbehovet til Lokalbaner falder med 3 mio. kr. Beløbet dækker blandt andet over en stigning i Regionstog A/S på 8,1 mio. kr., der skyldes færre passagerindtægter og en aftalt reduktion af infrastrukturtilskuddet. Hertil kommer et fald i Lokalbanens A/S's tilskud på 11,1 mio. kr., der kommer af flere passagerer, en opdatering af indeks samt at compensation for bortfald af momsfordele ved Cross Border Leasing bortfalder pga. samregistrering af moder- og datterselskab.

Fællesudgifter reduceres samlet med 3,5 mio. kr. i forhold til basisbudgettet. Dette skyldes primært at pris- og lønreguleringen er ændret fra 2,5% til 1,5% svarende til KL's P/L-fremskrivning..

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.

Movia vil i august måned skrive til alle kommuner/regioner med en forklaring på udviklingen fra første- til andenbehandlingen.

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 2013 1. behandling

Trafikselskabet Movia

Budget 2013

1. behandling

21. juni 2012

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	4
2.	Budgetoversigt	6
2.1.	Budget 2013 – overblik.....	6
2.2.	Budget 2013 – hovedtal	7
2.3.	Pris- og lønfremskrivning.....	7
3.	Bus	9
3.1.	Udviklingen i kommuner og regioner i 2013	11
3.2.	Budgetoverslagsårene	15
3.3.	Passagertal og –indtægter	16
3.4.	Operatørudgifter	18
3.5.	Rutespecifikke udgifter	19
4.	Flextrafik.....	23
4.1.	Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik	26
4.2.	Handicapkørsel.....	26
4.3.	Flextur	27
4.4.	Kommunal kørselsordning.....	28
4.5.	Patientbefordring	28
4.6.	Flextrafik Rute	29
4.7.	Administration og personale	30
5.	Bane.....	32
5.1.	Budgetforudsætninger for lokalbanerne	33
5.2.	Lokalbaner i Region Hovedstaden	34
5.3.	Lokalbaner i Region Sjælland	35
6.	Fællesudgifter.....	37
6.1.	Administration og personale.....	37
6.2.	Pension.....	37
6.3.	Renter og lån	38
6.4.	Afdrag på driftslån	38
6.5.	Ydelser på rejsekortlån.....	39
7.	Rejsekort	40
8.	Finansiering	42
8.1.	Kommunal finansiering	42
8.2.	Regional finansiering.....	42
8.3.	Betaling af tilskud	43
8.4.	Regulering af tilskud	43
9.	Likvide midler	44
10.	Bilag	45

10.1.	Budgetoversigt.....	45
10.2.	Kommunal finansiering pr. kommune.....	46
10.3.	Finansiering for Region Hovedstaden.....	54
10.4.	Finansiering for Region Sjælland	54

1. Indledning

Rammebetingelserne for Movias budget for 2013 har ændret karakter i forhold til tidligere års budgetter, således at der i 2013 vil være flere nye usikkerhedsfaktorer end sædvanligt.

Blandt de udefra kommende nye rammebetingelser skal i særlig grad nævnes regeringens planer om at give den kollektive trafik et årligt tilskud på 500 mio. kr. til takstreduktion og andre 500 mio. kr. til investering i bedre kollektiv trafik. De ekstra investeringer forventes indledt allerede i 2012 og kan således få delvis effekt i 2013. Konsekvenserne af disse initiativer for de centrale budgetparametre er i sagens natur usikre og vil afhænge direkte af de konkrete tiltag. Der knytter sig derfor denne gang en særlig usikkerhed til hele billetindtægtsbudgettet, idet såvel de konkrete takster som passagertallet må forventes påvirket. Movia forudsætter fuld kompensation for provenutab ved takstnedsættelse.

En anden ydre rammebetingelse er SKAT's planer om at udtage trafikselskabernes gensidige samarbejder til særlig undersøgelse i momsmæssig henseende. Det kan få budgetmæssig virkning i 2013, herunder henset til omfanget af eventuel tilbagevirkende kraft.

En "indefra" kommende rammebetingelse, som vil være særlig for 2013, er, at

2013 vil være det første hele år, hvor rejsekortet er i drift i hele Movias område. De usikkerhedsfaktorer, der knytter sig til indtægterne, omfatter navnlig tidsplanen for udfasning af de nuværende klippekort i takstområde Hovedstad, og den takststruktur, der derefter skal gælde for rejsekort. Den særlige budgetusikkerhed, der knytter sig til overgang fra klippekort til rejsekort og den hermed forbundne periodiseringsproblematik med hensyn til kundernes afvikling af klippekortbeholdninger og efterfølgende etablering af rejsekortindestående, vil være særlig relevant, når klippekortet udfases i 2013. Det er i den forbindelse også relevant at tage forbehold for eventuelle betingelser for udfasningen, som forventes at ske efter aftale med Forbrugerombudsmanden.

Med disse generelle usikkerhedsfaktorer in mente er budgettet karakteriseret ved følgende hovedtendenser:

Den samlede mængde buskørsel i kommuner og regioner er i det store og hele uforandret, og betalingen til operatørerne udvikler sig behersket. Der knytter sig den sædvanlige usikkerhed til udviklingen i de prisindeks, der regulerer betalingen til operatørerne.

Buspassagertallet faldt i 2011 i forhold til stigningsåret 2010, men der kan i de første 3 måneder af 2012 spores en opbremsning i den vigende tendens. Der er på den baggrund som budgetforudsætning indlagt en svag stigning på 1% i forhold til 2011.

For Flextrafik knytter der sig den særlige omstændighed til 2013, at Deloitte's rapport til Finansministeriet om effektiviseringspotentialer ved, at kommuner og regioner overlader kørselsopgaver til trafikselskaberne, har været inddraget i regeringens økonomiforhandlinger for 2013 med KL og Danske Regioner. Det indgår nu i økonomiaftalen, at der skal foretages yderligere analyser med henblik på at realisere besparelspotentialer fra 2014. For Movia kan dette få den konsekvens, at antallet af kommuner, der ønsker andre kørselsopgaver end handicapbefordring udført af Movia, kan stige betragteligt. Hertil kommer, at patientbefordring for Region Hovedstaden vil være i drift hele året og også vil give aktivitetsforøgelse.

Lokalbanerne havde markant passagervækst i 2011, som er fortsat i de første måneder af 2012. Opgraderingen af skinnenettet med mulighed for højere rejsehastighed er nu tilendebragt, og det giver grobund for yderligere passagervækst.

Den kontinuerlige effektivisering af fællesudgifterne med 3 mio. kr. om året fortsætter i 2013. Dertil kommer, at behovet for ekstra personaleressourcer i forbindelse med rejsekortets introduktion håndteres inden for den generelle økonomiske ramme til fælles udgifter.

2. Budgetoversigt

Tabel 1 – Budgetoversigt

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	B2013	BO2014	BO2015	BO2016
Bus							
Indtægter	-1.527,7	-1.545,4	-1.629,0	-1.659,2	-1.672,1	-1.684,7	-1.697,7
Operatørudgifter	2.880,9	2.973,1	3.125,2	3.142,3	3.145,8	3.145,8	3.145,8
Rutespec. udg.	122,0	133,3	142,2	170,5	213,3	213,8	205,9
Total bus	1.475,2	1.561,0	1.638,5	1.653,6	1.686,9	1.674,9	1.654,0
Flextrafik							
Brugerbetaling	-22,8	-25,0	-25,0	-25,7	-25,7	-25,7	-25,7
Operatørudgifter	439,8	439,9	497,8	473,6	473,6	473,6	473,6
Adm. og pers.	37,6	37,3	39,7	43,8	43,8	43,8	43,8
Total Flextrafik	454,6	452,2	512,6	491,6	491,6	491,6	491,6
Lokalbaner							
Indtægter	-154,5	-160,5	-170,4	-178,7	-179,7	-179,7	-179,7
Udgifter til togdrift	454,4	479,6	503,8	492,8	494,5	492,2	492,2
Anlæg	45,1	16,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total lokalbaner	345,0	335,5	333,4	314,0	314,8	312,5	312,5
Fællesudgifter							
Adm. og pers.	291,4	293,1	305,9	307,5	304,5	304,5	304,5
Pensioner	7,9	9,7	13,8	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-4,6	-5,2	-3,4	-2,5	-2,0	-2,2	-2,4
Afdrag drifts-lån	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekort-lån	0,0	0,0	49,0	52,8	53,7	55,7	60,2
Total fællesudgifter	303,8	306,6	374,3	383,4	383,1	386,0	392,1
Driftens tilskudsbehov	2.578,6	2.655,3	2.858,7	2.842,6	2.876,4	2.865,0	2.850,2

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

2.1. Budget 2013 – overblik

Movias budget er den samlede beskrivelse af Movias forventede virksomhed i 2013 og udgør således det samlede sæt af forudsætninger for de 45 kommuner og 2 regioners tilskud til Movia.

Hovedtallene i budgettet er et totalt bruttoudgiftsbeløb på 4.706 mio. kr. og indtægter på 1.864 mio. kr. Differencen på 2.843 mio. kr. udgør det samlede tilskudsbehov fra kommuner og regioner.

70 procent af bruttoudgifterne vedrører busdriften, 11 procent vedrører Flextrafik og 11 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 89 procent fra busdriften.

Budgettet er udarbejdet efter build-up metoden. For busdriften tages udgangspunkt i indtægter og udgifter for den enkelte buslinje ud fra de forventede køreplaner. Ud over Flextrafik, lokalbaner og den fælles administration er budgettet således sammensat af 459 enkeltbudgetter for buslinjerne, som igen finansieringsmæssigt er henført til de enkelte kommuner og regioner. Ændring af budgetforudsætninger for både indtægter og udgifter slår derved direkte igennem på kommunernes og regionernes økonomi. Der vil således forventeligt

være difference mellem de budgetterede og de realiserede tilskud til Movia, som giver sig udslag i enten positiv eller negativ efterregulering.

2.2. Budget 2013 – hovedtal

Budgettets hovedtal fremgår af tabel 1. Som sammenligningsgrundlag er også tal for regnskab 2010, regnskab 2011 og budget 2012 taget med i tabellen samt efterfølgende tabeller.

I 2013 stiger tilskudsbehovet til busdrift med 15 mio. kr. i forhold til budget 2012 svarende til 0,9% pga. let øget drift samt den almindelige prisregulering på operatørudgifterne.

Tilskudsbehovet til Flextrafik reduceres med 4% svarende til 21 mio. kr. De væsentligste årsager er opstart af nyt billigere udbud i oktober 2011 og et reduceret passagertal i kommunale ordninger. Omvendt er passagertallet for Patientbefordring øget som følge af opstart af patientbefordring i Region Hovedstaden og passagertallet i Flextur øget pga. stigende aktivitet i 2011.

Tilskudsbehovet til lokalbanernes kontrakter falder netto med 19 mio. kr. fra budget 2012 til budget 2013 svarende til et fald på 5,8 %. Den væsentligste forklaring er, at reguleringsindekset for kontrakterne vurderes lavere i budget 2013 i forhold til budget 2012. Det er særligt renten, der er lavere. Renten indgår ikke i reguleringsindekset for Regionstog, og dermed er det kun Lokalbansen A/S der får gavn af den lavere rente. En yderligere årsag til reduktionen i tilskudsbehovet er, at passagerindtægterne forventes at stige som følge af udbredelsen af R-nettet. Effekten af udbredelsen af R-nettet er allerede delvist indregnet i budget 2012, men R-nettet forventes nu at medføre en endnu større passagerfremgang end man tidligere havde forventet.

Administrations- og personaleudgifterne stiger med 1,6 mio. kr. i forhold til budget 2012. Det er sammensat af pris- og lønfremskrivning med 1,5% samt en besparelse/effektivisering på 3 mio. kr. svarende til 1% - udvidelse af aktiviteterne til rejsekortudrulningen sker fortsat ved intern effektivisering og uden budgetudvidelser. Tjenestemandspensionerne stiger med 2,8 mio. kr. pga. forventet øget tilgang af pensioneringer. Renteindtægter falder med 0,9 mio. kr. pga. reduceret kassebeholdning. Ydelse rejsekortlån stiger med 3,8 mio. kr. pga. forventet optagelse af nyt lån i 2013, hvor afdrag også starter i 2013.

2.3. Pris- og lønfremskrivning

Movias kontrakter inden for Bus, Bane og Flextrafik er reguleret med udgangspunkt i de samme grundlæggende indeks, men vægtningen mellem de forskellige indeks er forskellig. Movia har vurderet den forventede udvikling i disse indeks baseret på prognoser fra Nationalbanken, Finansministeriet, Det Økonomiske Råd, Nordea og Danske Bank. Ikke alle indeks opdateres sideløbende i alle prognoserne. Ved vurderingen af de enkelte indeks anvendes de aktuelle prognoser. 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 delindeks

	Indeks i budget 2012	Opdateret forventning til indeks i 2012	Forventet indeks i 2013	Ændring fra budget 2012 til budget 2013 1. beh.
Diesel forbrugerpris	173	180	185	6,9%
Lønninger	176	173	178	1,2%
Forbrugerpriser	128	129	131	2,7%
Gns. rente	3,9%	2,5%	3,1%	-0,9 point
CIBOR 3 mdr. rente	2,5%	0,9%	1,0%	-1,5 point

Prognosen for indeks i 2013 er baseret på realiserede indeks frem til februar 2012, samt forventninger til indeks i resten af 2012 og 2013.

Ved udarbejdelsen af budget 2012 blev indekset for forbrugerprisen på diesel estimeret til et niveau på 173. Dieselpriernes stigning frem til februar 2012 har været lidt højere end forudset ved udarbejdelsen af budget 2012. Med de opdaterede prognoser for den videre udvikling, estimeres dieselpriisen i 2013 til at ligge på et niveau der er 6,9% højere end det forudsatte niveau i budget 2012.

Ved udarbejdelsen af budget 2012 blev den gennemsnitlige obligationsrente estimeret til 3,9% og CIBOR 3 mdr. renten blev estimeret til 2,5%. På baggrund af renteudviklingen frem til februar 2012, samt de opdaterede prognoser, er begge rentesatser reduceret som i tabel 2. Det kraftigste fald ses på den korte rente som indgår i reguleringen af Lokalbansen A/S's kontraktbetaling.

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 1,5% mellem 2012 og 2013. Pris- og lønskønnet er brugt til opskrivning af de administrative omkostninger på den regionale ramme, rutespecifikke udgifter, billetkontrol samt Flextrafiks administrationsudgifter.

3. Bus

Trafikskabet Movia varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel i henhold til Lov om Trafikskaber § 5. Buskørsel er Movias dominerende produkt. Busdriften står for 58% af Movias samlede tilskudsbehov.

Movias dækningsområde er Region Sjælland og Region Hovedstaden med undtagelse af Bornholm. Området er yderligere opdelt i 45 kommuner, som sammen med regionerne fastsætter det lokale trafikale service-niveau. 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 er de tre takstområder og 45 kommuner vist.

Figur 1 – Takstområder og kommuner



Note: Stevn Kommune forventes, fra medio januar 2013, at overgå til alene at indgå i Takstområde Hovedstaden. I dag er kommunen delt mellem Takstområde Hovedstaden og Takstområde Syd.

Tabel 3 – Budgetoversigt for Bus

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Indtægter	-1.527,7	-1.545,4	-1.629,0	-1.659,2	-1.672,1	-1.684,7	-1.697,7
Operatørudgifter	2.880,9	2.973,1	3.125,2	3.142,3	3.145,8	3.145,8	3.145,8
Rutespec. udg.	122,0	133,3	142,2	170,5	213,3	213,8	205,9
Total bus	1.475,2	1.561,0	1.638,5	1.653,6	1.686,9	1.674,9	1.654,0

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

I 2013 stiger tilskudsbehovet til buskørsel med 15 mio. kr. svarende til 0,9%. Indtægterne stiger 30 mio. kr. svarende til 1,9% pga. takststigning og reduktion i antal passagerer. Driftsomfanget stiger med 0,4% hvilket giver øgede operatørudgifter på 17 mio. kr., mens de rutespecifikke udgifter stiger med 28 mio. kr. pga. afgifter til rejsekortet.

I 2013 sker flere steder en omlægning af busdriften. Samlet set er ændringen i antal buslinjer, busser og timer dog marginal fra budget 2012 til budget 2013.

I nedenstående tabel 4 fremgår fordelingen af buslinjer, busser og timer på områder i 2013 sammenlignet med budget 2012. I 2013 vil busdriften være fordelt på 459 buslinjer, 1.270 busser, som kører 4,3 mio. timer.

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

	Vest	Syd	Hovedstaden	BF2013 total	B2012
Antal buslinjer					
Lokal en kommune	85	102	106	293	293
Lokal flere kommuner	20	10	107	137	138
Regional	14	6	9	29	30
Total buslinjer	119	118	222	459	461
Antal busser					
Lokal en kommune	113	118	212	443	433
Lokal flere kommuner	34	18	601	653	654
Regional	45	17	113	174	182
Total busser	191	153	926	1.270	1.269
Timer (1.000 timer)					
Lokal en kommune	259	267	730	1.256	1.252
Lokal flere kommuner	79	45	2.345	2.468	2.497
Regional	147	60	352	559	544
Total Timer	485	372	3.426	4.283	4.293

Der er samlet set 2 buslinjer færre i 2013 i forhold til budget 2012, mens antallet af timer er steget med 0,4%.

Antallet af timer i budget 2013 er i tabel 4 faldet med 10.000 i forhold til budget 2012. Den reelle ændring i antal timer er dog en stigning på grund af at der er ændret princip for opgørelse af antal timer i forbindelse med nye kontrakter. Se nærmere forklaring under "Udbud" i afsnit 3.4. Renses den samlede udvikling i timetallet fra 2012 til 2013 for denne principændring for opgørelse af antal timer, er der en reel stigning i antal timer på ca. 16.000 timer eller 0,4%

3.1. Udviklingen i kommuner og regioner i 2013

Udviklingen i kommuner og regioner viser, at der til budget 2013 er bestilt mange ændringer til busdriften i forhold til driften i 2012. Der er væsentlig forskel på udviklingen 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 er der kommuner der ikke har bestilt ændringer, eller blot har bestilt justeringer til den eksisterende busdrift.

I det samlede billede er der 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 2013 1. behandling. Ændringerne i busbetjeningen skal ses i forhold til budget 2012. Hovedparten af de indarbejdede linjeændringer er bestilt og politisk behandlet i de enkelte kommuner og regioner, men der er enkelte 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** er linje 320 i 2013 opgraderet til fuld R-net frekvens. Samtidig er der lagt ekstra weekenddrift på linje 500S.

I **Københavns og Frederiksberg Kommune** er der bestilt en række ændringer, som udspringer af det såkaldte Bynet 18 projekt. Planen indebærer en samlet styrkelse af sammenhængen mellem busnettet og me-

troen samt en række forenklinger af betjeningen. Mange af ændringerne har konsekvenser i andre kommuner og ændringerne er derfor forhandlet med disse kommuner. Linje 9A til Flintholm oprettes i 2013 og linje 30 forlænges til Flintholm, mens Linje 15 samtidig nedlægges og linje 14 omlægges og reduceres. Linje 123 afkortes til Glostrup, og linje 132 bliver forlænget til Tingbjerg. Hertil er linje 69 og 43 nedlagt, mens der er lagt mere drift på linjerne 42 og 66. Hertil er linje 10 og 40 reduceret. Der er desuden foretaget en række mindre justeringer i kommunen. Samlet er der marginalt mindre drift i Københavns Kommune i forhold til budget 2012.

I **Frederiksberg Kommune** nedlægges linje 14 og 15 i kommunen, mens linje 9A til Flintholm er oprettet, og linje 30 er forlænget til Flintholm med øget drift. 4 buslinjer (linje 71 – 74) oprettes. Samlet er driften i kommunen øget i forhold til 2012.

I **Tårnby og Dragør Kommune** arbejdes med en samlet plan for de lokale buslinjer 30, 32, 33, 35 og 36. Konsekvenserne forventes indarbejdet til budgettets andenbehandling.

I **Ballerup Kommune** oprettes linje 42 i stedet for linje 69, Hertil reduceres linje 153E, og linje 152 styrkes. Samlet er driften i kommunen på niveau med budget 2012. Der arbejdes fortsat på en løsning for linje 154E i Ballerup, Herlev og Gladsaxe, idet øvrige kommuner har ønsket, at linjen nedlægges syd for Ballerup kommune. Resultatet af arbejdet indarbejdes til budgettets andenbehandling.

I **Herlev Kommune** oprettes linje 42 i stedet for linje 69, mens driften på linje 165 er justeret lidt op. Samlet er driften i kommunen på niveau med budget 2012.

I **Furesø Kommune** oprettes en ny servicebuslinje 851. Hertil bliver linje 151 afkortet, men får øget frekvens i myldretiden. Linje 165 og 335 har fået øget drift, mens linje 152 reduceret. Samlet er driften i kommunen reduceret i forhold til budget 2012.

I **Gentofte Kommune** forlænges linje 192 og 1A styrkes i forbindelse med nedlæggelsen af linje 14. Hertil nedlægges linje 43 og 69, mens linje 42 omlægges og reduceres i kommunen. I den forbindelse forlænges linje 6A til Buddinge st. Endelig er forsøgsordningen med shuttlebussen linje 186 stoppet, og derfor ikke med i budget 2013. Samlet er driften i kommunen let reduceret i forhold til budget 2012.

I **Gladsaxe Kommune** styrkes linje 6A, 42 og 68 i forbindelse med at linje 43 og 69 nedlægges. Hertil styrkes linje 165. Samlet er driften i kommunen let reduceret i forhold til budget 2012.

I **Lyngby-Taarbæk Kommune** nedlægges linje 14, 69 og 165, mens linje 173 får styrket drift. Samlet er driften i kommunen reduceret i forhold til budget 2012.

I **Rudersdal Kommune** er der i forhold til budget 2012 justeret og ændret på en række af de lokale linjer. Samlet medfører ændringerne en let øget drift i kommunen.

I **Gribskov Kommune** er linje 361 afkortet i forhold til budget 2012, hvilket medfører at driften i kommunen er let reduceret.

I **Frederikssund Kommune** styrkes linje 315. Hertil er flere linjer justeret i forbindelse med detailkøreplanlægning. Samlet er driften i kommunen på niveau med budget 2012.

I **Hillerød Kommune** reduceres linje 305E, mens linje 335 styrkes. Samlet er driften i kommunen på niveau med budget 2012.

I **Allerød Kommune** oprettes linje 336, mens linje 381 og 337 bliver reduceret og linje 335 får mere direkte linjeføring og dermed bliver reduceret i kommunen. Samlet er driften i kommunen øget i forhold til budget 2012.

I **Fredensborg Kommune** er der i forhold til budget 2012 justeret og ændret på en række af de lokale linjer. Samlet er driften i kommunen på niveau med budget 2012.

I **Hørsholm Kommune** har afkortningen og nedlæggelsen af linje 173E i kommunen helårseffekt i 2013. Hertil er der justeret i mindre omfang på yderligere et par linjer. Samlet er driften i kommunen på niveau med budget 2012.

I **Brøndby Kommune** styrkes linje 13, som erstatning for linje 135 som nedlægges. Hertil oprettes linje 9A, mens linje 123 afkortes og ophører med drift i kommunen. Samlet er driften i kommunen øget i forhold til budget 2012.

I **Glostrup Kommune** reduceres linje 13 og linje 123 afkortes og reduceres derved i kommunen. Samtidig oprettes linje 9A. Samlet er driften i kommunen uændret i forhold til budget 2012.

I **Hvidovre Kommune** nedlægges linje 65E, og linje 1A styrkes. Samlet er driften i kommunen på niveau med budget 2012.

I **Høje-Taastrup Kommune** bliver linje 116 styrket, mens linje 120 som følge af detailkøreplanlægningen kører mindre end i budget 2012. Samlet er driften i kommunen på niveau med budget 2012. Høje Taastrup kommune har bestilt en nedlæggelse af linje 154E, besparelsen indarbejdes til budgettets andenbehandling og vil ligeledes blive indarbejdet i Greve, Ishøj og Albertslund, mens Ballerup, Herlev og Gladsaxe har ønsket at bevare betjeningen i modificeret form.

I **Ishøj Kommune** er linje 128 styrket. Samlet er driften i kommunen let øget i forhold til budget 2012.

I **Rødovre Kommune** nedlægges linje 15, mens linje 9A til Flintholm oprettes. Hertil reduceres frekvensen på linje 6A, og linje 13 reduceres i kommunen. Endelig afkortes linje 123 og ophører i kommunen, mens linje 132 forlænges til Tingbjerg og styrkes i kommunen. Samlet er driften i kommunen på niveau med det budget 2012.

I **Greve Kommune** er linje 120 samt linje 225 reduceret, mens linje 224 i forbindelse med detailkøreplanlægningen har vist sig at køre mere end i budget 2012. Samlet er der i kommunen let øget drift i forhold til budget 2012. Det er forventet at Greve Kommune til andenbehandlingen af budgettet vil afgive bestilling af yderligere ændringer til driften, herunder nedlæggelsen af linje 154E.

I **Faxe Kommune** foretages der i forhold til budget 2013 en række justeringer på busnettet. Blandt andet er aftenkørslen fra linje 263 og 264 flyttet til en ny linje 269. Samlet er driften i kommunen øget i forhold til budget 2012.

I **Guldborgsund Kommune** nedlægges telebusserne, som erstattes af Flextur fra sommeren 2012. Samlet er busdriften i kommune let reduceret i forhold til budget 2012.

I **Køge Kommune** øges linje 245 til R-net standard, og linje 120 kører som følge af detailkøreplanlægningen mere end i budget 2012. Linje 102A havde i budgettet fået indlagt øget frekvens i kommunen, med henblik på opsplitning af linjen til en kommunal og regional linje, Linjen fortsætter nu som hidtil, hvorfor der er færre timer end i budget 2012 på linje 102A. Endelig er oprettes linje 468 i kommune. Samlet er der let øget drift i kommunen i forhold til budget 2012.

I **Vordingborg Kommune** nedlægges linje 668, og erstattes af linje 678 som kører i sommerhalvåret. Samlet er driften i kommunen let reduceret i forhold til budget 2012.

I **Lejre Kommune** forlænges linje 215 og 207 mens linje 232 nedlægges. Hertil er linje 231E forlænget og linje 275 er reduceret, og der er mere drift på linje 236 i forhold til budgetteret. Samlet er der øget drift i forhold til budget 2012.

I **Ringsted Kommune** bliver driften øget i tilpasningen til ny skolestruktur i kommunen. Hertil er der en række justeringer af det eksisterende net. Deriblandt oprettelse af linjerne 464, 465 og 468. Samlet er driften i kommunen øget i forhold til budget 2012.

I **Roskilde Kommune** er der indarbejdet en række justeringer til de nye busnet fra december 2011. Heriblandt er linje 206 forlænget. Samlet er der i forhold til budget 2012 øget drift i budget 2013.

I **Holbæk Kommune** er der i forhold til budget 2012 oprettet mere drift i forbindelse med ny skolestruktur i kommunen. Hertil er der en række justeringer til det nye bybusnet, med let øget drift til følge. Samlet er driften i kommunen øget i forhold til budget 2012.

I **Lolland Kommune** er hele busnettet ændret fra august 2012. Der er generelt styrket drift på de direkte linjer, mens der er reduceret på oplandslinjerne. Reduktionen på oplandslinjerne skal ses i sammenhæng med oprettelse af Flextur i kommunen. Samlet er der let øget drift i kommunen i forhold til budget 2012.

I **Næstved Kommune** bliver en række lokale linjer reduceret fra december 2012. Driften i kommunen er derfor reduceret væsentligt.

I **Sorø Kommune** implementeres der en ny busplan. Samlet er der let reduceret drift i forhold til budget 2012.

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

- Region Sjælland
- Egedal
- Halsnæs
- Helsingør
- Stevns
- Albertslund
- Vallensbæk
- Kalundborg
- Odsherred
- Slagelse
- Solrød

I juni måned vil hver enkelt kommune og region modtage et følgebrev med analyser af udviklingen i kommunens/regionens økonomi hos Movia fra basisbudget 2013 til budget 2013 1. behandling.

3.2. Budgetoverslagsårene

I budgetoverslagsårene forventes tilskudsbehovet at stige. Dette skyldes en forventet stigning i udgifter til rejsekortet under rutespecifikke udgifter.

Indtægterne forventes at stige marginalt i budgetoverslagsårene. Det skyldes, at passagertallet er tillagt forventningerne fra forretningsplanen.

Operatørudgifterne budgetteres i budgetoverslagsårene ud fra ændringer i køreplanlægningen, som kommunerne har ønsket. Der har ikke i budget 2013 været kommuner/regioner, der har ønsket køreplanændringer i budgetoverslagsårene. Der er en mindre stigning i timer i 2013, som skyldes helårseffekter af køreplanændringer indarbejdet i 2013.

Der er ikke budgetteret med ændringer i indeksforventningerne i budgetoverslagsårene. Indeks forudsættes at være uændret i budgetoverslagsårene i forhold til 2013.

De rutespecifikke udgifter stiger 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 rejsejhemmel.

3.3. Passagertal og -indtægter

Passagertallet for de enkelte buslinjer er i budget 2013 baseret på passagertal for 2011 samt realiserede passagertal for 3 måneder i 2012. 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 forventes passagertallet for Movia, at falde med ca. 5 mio. passagerer svarende til 2,3% fra budget 2012 til Budget 2013. De lavere passagerforventninger har baggrund i de realiserede passagertal for 2011, samt passagertællinger fra første kvartal af 2012, som bevirker at forventningerne til passagertallet i 2012 og 2013 på et lavere niveau i forhold til det forventede i budget 2012. I forhold til det realiserede passagertal for 2011 er forventningen i budget 2013 en samlet passagerfremgang på ca. 1%.

Passagertallet i budgetoverslagsårene er korrigeret for kalenderforskydninger og tillagt målet fra Movias forretningsplan om en årlig passagertilvækst på 0,75%.

Tabel 5 – Buspassagerer fordelt på område

(mio. passagerer)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Hovedstaden	189,9	186,5	192,4	188,5	189,6	191,0	192,5
Syd	6,4	6,1	6,9	6,4	6,4	6,5	6,5
Vest	12,6	12,6	13,4	12,9	13,0	13,1	13,2
Movia	208,9	205,2	212,7	207,8	209,1	210,6	212,2

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 tillige en korrektion for forskellen mellem det forventede indeks i det foregående år og det realiserede indeks, således at et eventuelt større realiseret indeks end forventet i det foregående år bevirker et højere takststigningsloft i budgetåret.

Der budgetteres i 2013 med en gennemsnitlig takststigning på 3,5% i alle 3 takstområder. Takststigningerne svarer til takststigningsloftet for 2013 på 3,5%.

Regeringen planlægger at give den kollektive trafik et årligt tilskud på 500 mio. kr. til takstreduktion og andre 500 mio. kr. til investering i bedre kollektiv trafik. De ekstra investeringer forventes indledt allerede i 2012 og kan således få delvis effekt i 2013. Konsekvenserne af disse initiativer for de centrale budgetparametre er i sagens natur usikre og vil afhænge direkte af de konkrete tiltag. Der knytter sig derfor denne gang en særlig usikkerhed til hele billetindtægtsbudgettet, idet såvel de konkrete takster som passagertallet må forventes påvirket. Movia forudsætter fuld kompensation for provenutab ved takstnedsættelse.

Tabel 6 – Indtægter fra Bus fordelt på område

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Hovedstaden	-1.310,0	-1.318,2	-1.393,8	-1.421,2	-1.432,3	-1.443,1	-1.454,3
Syd	-96,6	-113,4	-99,4	-101,1	-101,9	-102,6	-103,4
Vest	-121,1	-113,9	-135,9	-136,9	-137,9	-139,0	-140,0
Movia	-1.527,7	-1.545,4	-1.629,0	-1.659,2	-1.672,1	-1.684,7	-1.697,7

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

De samlede indtægter forventes at stige 30 mio. kr. i forhold til budget 2012, svarende til 1,9%.

Indtægterne for linjerne i Hovedstadsområdet stiger med 27,5 mio. kr., svarende til 2%. Denne stigning i indtægter er sammensat af fald i antal passagerer på 3,9 mio. samt den budgetterede takststigning på 3,5%.

I takstområde Syd forventes en fremgang i indtægterne i forhold til budget 2012 på ca. 2 mio. kr. på baggrund af fald i antal passagerer på 0,5 mio. og en budgettet takststigning på 3,5%.

For linjerne i Vest stiger indtægterne med ca. 1 mio. kr., svarende til 0,7%. Denne stigning i indtægter er sammensat af faldet i antal passagerer på 0,5 mio., samt en budgettet takststigning på 3,5%.

2013 vil være det første hele år, hvor rejsekortet er i drift i hele Movias område. De usikkerhedsfaktorer, der knytter sig til indtægterne, omfatter navnlig tidsplanen for udfasning af de nuværende klippekort i takstområde Hovedstad, og den takststruktur, der derefter skal gælde for rejsekort. Den særlige budgetusikkerhed, der knytter sig til overgang fra klippekort til rejsekort og den hermed forbundne periodiseringsproblematik med hensyn til kundernes afvikling af klippekortbeholdninger og efterfølgende etablering af rejsekortindestående, vil være særlig relevant, i det omfang klippekortet udfases i 2013. Det er i den forbindelse også relevant at tage forbehold for eventuelle betingelser for udfasningen, som forventes at ske efter aftale med Forbrugerombudsmanden.

Det er forbundet med særdeles stor usikkerhed at vurdere, hvor stor effekten i Takstområde H vil være i forbindelse med indførelse af rejsekort. I takstområde Vest blev realiseret en indtægtsnedgang på 12% per passager. Men effekten i Vest kan ikke direkte overføres til Hovedstaden. I forhold til i Takstområde V er tilgængeligheden til kortsalgsteder bedre i Hovedstaden, hvilket taler for et mindre behov for lagerbeholdning af klippekort hos kunderne. Omvendt er udvalget af klippekorttyper (klippekort med forskellige antal zoner) større i Takstområde H, hvilket trækker i retning af, at der også kan forventes en likviditetseffekt i H. Størrelsen af sidstnævnte vil dog igen afhænge af, i hvilket omfang kunderne løbende optimerer deres beholdning af klippekort. Hvis den realiserede indtægtsnedgang i Vest overføres direkte til Hovedstaden kan man beregne følgende scenarier:

Tabel 7 – Scenarier for likviditetseffekt af skiftet til rejsekort i Takstområde Hovedstaden

Scenarie	Effekt i mio. kr.
Ingen likviditetseffekt af skiftet	0
Likviditetseffekt på 25% af effekten i Vest	45
Likviditetseffekt på 50% af effekten i Vest	90
Likviditetseffekt på 100% af effekten i Vest	180
Likviditetseffekt på 150% af effekten i Vest	270

Da der ikke er truffet endelig beslutning om, hvornår klippekort vil blive udfaset i Hovedstadsområdet, og da der hersker den ovennævnte usikkerhed om den eventuelle effekt af at udfase klippekortet i Hovedstadsområdet, er det valgt ikke at budgettere med dette i budget 2013.

I Takstområde Syd er indtægtsfordelingen linjerne imellem hovedsageligt baseret på data fra det tidligere billetteringssystem, da mængden af data fra rejsekortet, til brug for indtægtsfordelingen linjerne imellem, på nuværende tidspunkt ikke er på et tilstrækkeligt niveau, til at foretage indtægtsfordelingen ved rejsekortdata. Det er forventet at indarbejdelsen rejsekortdata for indtægtsdannelsen på linjeniveau vil flytte indtægter mellem linjerne i Takstområde Syd, hvilket kan påvirke de enkelte linjers indtægter, og dermed også omfordele indtægterne mellem de enkelte kommuner samt Region Sjælland. Indarbejdelsen af rejsekortdata til indtægtsdannelsen på linjeniveau forventes indarbejdet fra Estimat 1 2013.

I Takstområde Vest var der i 2011 et indtægtsfald, som følge af overgangen fra klippekort til rejsekort, og deraf mindre lager af forudbetalt rejsehjemmel (dvs. mindre køb af rejsekort end budgetteret) hos kunderne. De opgjorte indtægter for de første måneder af 2012, viser at denne negative indtægtsudvikling fortsætter ind i 2012, dog med en aftagende tendens. Den fortsatte indtægtsnedgang i de første måneder af 2012 tilskrives bl.a. en ændret kundedadfærd. Det er i budget 2013 forudsat, at indtægtstab vil aftage frem mod udgangen af 2012 i takt med, at kunderne lærer at anvende systemet. Således er indtægterne i Takstområde Vest i budget 2013 ikke estimeret til at være påvirket af overgangen fra klippekort til rejsekort. Det skal understreges, at der er stor usikkerhed om denne forudsætning.

3.4. Operatørudgifter

Tabel 8 – Busoperatørudgifter, antal bustimer og antal busser

	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Antal busser	1.308	1.282	1.269	1.270	1.270	1.270	1.270
Antal timer (1.000 timer)	4.511	4.446	4.293	4.283	4.287	4.287	4.287
Operatørudg. (mio. kr.)	2.880,9	2.973,1	3.125,2	3.142,3	3.145,8	3.145,8	3.145,8

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

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

Operatørudgifterne forventes i 2013 at være på 3.142,3 mio. kr., hvilket er en stigning på 17 mio. kr. i forhold til budget 2012, svarende til 0,5%. Den primære årsag til stigningen er, at driftsomfanget forventes at stige med 16.000 timer, svarende til en stigning i udgifter på ca. 12 mio. kr.¹ Hertil er effekten af den forventede indeksudvikling på 0,3%, svarende til ca. 10 mio. kr., mens der er andre og mindre effekter, som tilsammen reducerer tilskudsbehovet i forhold til budget 2012.

Indeksudviklingen er beskrevet i afsnit 2.3. Indeksene har forskellige vægte. Størst vægt har udviklingen i lønindeks. Det højere lønindeks kompenseres i nogen grad af det lavere renteniveau.

¹ Se forklaring på udvikling i timer under afsnittet "udbud".

De tre grundliggende indeks olie, løn og rente indgår med forskellig vægt i kontrakterne. Indekseffekten på kontraktbetalingerne vil derfor variere mellem kommunerne/regionerne.

Udbud

Budget 2013 er påvirket af ændringer i følgende udbud:

Udbud A8 i Hovedstaden med driftsstart 23/10-2011, 11/12-2012 og 1/4-2012

Udbud A9 i Vest og Hovedstaden med driftsstart 21/10-2012, 9/12-2012 og 24/3-2013

Fra oktober 2012 til marts 2013 skifter en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A9. De nye kontrakter i udbud A9 dækker ca. 200.000 timer og 80 busser.

De nye priser i udbud A9 er indarbejdet i budget 2013, og betyder at operatørudgifterne falder med ca. 10 mio. kr. Hertil er der i en del af de nye kontrakter indarbejdet incitamentskontrakter, hvor operatørerne har økonomisk incitament i stigende passagertal. Effekten af flere kontrakter med incitamentsstrukturer, fører til en mindre stigning i incitamentsbonusser.

I udbud A8 og A9 ændres praksis fra afregning af vogntimer til afregning af køreplantimer. I opgørelsen af køreplantimer indgår ikke ophold efter, eller mellem ture og tomkørsel. Ændringen af afregningsprincip betyder, at der vil blive afregnet færre timer, men til en højere gennemsnitspris. Denne ændring i afregningsmetode betyder en reduktion i timer på ca. 26.000 timer. Renses den samlede udvikling i timetallet fra budget 2012 til budget 2013 for denne principændring, er der reelt en stigning i antal timer på 16.000, i stedet for reduktionen på ca. 10.000 timer, som fremgår hvis man trækker antal timer i budget 2013 fra antal timer i budget 2012.

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 9 – Rutespecifikke udgifter

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BB2013	BO2014	BO2015	BO2016
Provision/Distribution	53,3	61,2	59,6	60,4	60,1	54,7	51,6
Køb af rejsehjemmel	5,2	6,4	5,6	12,2	18,0	14,3	9,5
Rejsekort afgifter	1,6	9,4	14,2	41,3	78,6	88,2	88,2
Tale- og Dataradio	27,3	27,8	29,4	29,3	29,3	29,3	29,3
Stoppesteder	8,5	9,8	11,9	7,2	7,2	7,2	7,2
Busudstyr	4,9	2,1	4,0	4,1	4,1	4,1	4,1
Chaufførlokaler	5,3	7,6	6,9	6,0	6,0	6,0	6,0
IT i A-busser	8,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre EDB-omk.	0,0	1,3	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Billetkontrol	6,6	7,1	8,0	8,1	8,1	8,1	8,1
Markedsf. lokale ruter	0,4	0,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
Rutespec. udg. i alt	122,0	133,3	142,2	170,5	213,3	213,8	205,9

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Tabel 9 viser en stigning i de rutespecifikke udgifter i forhold til både budget 2012 og regnskab 2011. Den primære forklaring er en stigning i Rejsekort afgifter, som følge af udbredelsen af Rejsekortet.

Provision/Distributionsafgift

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

I budget 2013 forventes udgifter til provision at være 0,8 mio. kr. højere end budget 2012. Det skyldes en stigning i provision til mobil-billetter og distributionsafgifter til rejsekortet.

Provisionsudgifterne forventes at falde fra 2014 i takt med at klippekortet udfases og salget i forbindelse med overgangen til rejsekortet flyttes fra betjente salgskanaler til en højere grad af selvbetjening via hjemmeside og betalingsaftaler. Det endelige tidspunkt for ophør af salg af klippekort er ikke besluttet.

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 disse udgifter til trykte billetter og erstattes af udgifter til køb af plastikkort til rejsekort. Udgifterne til køb af rejsekort modsvares delvist af et kortsalgshonorar, som optræder under posten "provision/distributionsafgift". Kundens betaling for rejsekort indgår i salgsindtægterne.

Der er i budgettet indarbejdet en reduktion af udgifterne til køb af rejsehjemmel efterhånden, som rejsekortet udbredes. I første omgang vil der være et sideløbende salg af rejsekort og trykte billetter.

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. Forventningen til udbredelsen af rejsekortsystemet er indarbejdet i budget 2013 og budgetoverslagsårene. Det betyder, at udgiften stiger kraftigt frem til 2015, hvor systemet planlægges fuldt implementeret. Herefter forventes udgiften at stagnere.

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 stoppestedsannoncering 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.

Udgiftsniveauet er PL-reguleret, men derudover forventes ingen ændringer i budget 2013 og i overslagsårene i forhold til budget 2012.

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.

I forbindelse med budget 2012 vedtog bestyrelsen en stoppestedsstrategi med henblik på at få indført en ensartet minimumsstandard og design for kunde- og trafikinformation ved busstoppesteder. Movia afsatte i den forbindelse 3,3 mio. kr. Forudsætningen for stoppestedsstrategien var en 50% finansiering fra statens trafikpulje, der sidenhen ikke gik igennem, hvorfor de 3,3 mio. kr. ikke indgår i budget 2013. Desuden reduceres udgifterne til produktion af stoppestedstavler både fordi størrelsen af det nuværende lager reducerer behovet for nye indkøb og fordi den gamle trykkesmeknik fremover delvist erstattes af ny trykkesmeknik i form af vandfaste papirer. Øvrige udgifter til stoppesteder er PL-reguleret. Stoppesteder reduceres derfor samlet med 4,7 mio. kr.

Busudstyr

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

I takt med at udgifter til det eksisterende billetteringsudstyr reduceres som følge af rejsekortet, vil udgifter til rejsekortudstyret stige. Der forventes i budget 2013 ingen større ændringer ift. budget 2012. I budgetoverslagsårene forventes udgifter til gammelt billetteringsudstyr at udfases mod en tilsvarende stigning i udgifter til rejsekortudstyret. Den samlede udgift til busudstyr i BO årene forventes derfor på niveau med 2013.

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

Chaufførlokaler

Udgifter til drift og vedligeholdelse af chaufførlokaler afholder Movia som udlejer af faciliteterne til operatørerne. Lejeindtægterne fra chaufførlokalerne modregnes i driftsudgiften. Budgettet forventes at falde med 0,9 mio. kr. Det skyldes overvejende, at der i budget 2012 var budgetteret med engangsposter i forbindelse med etableringen af et nyt chaufførlokale ved Nørreport Stationsplads. I budgetoverslagsårene vil posten være uændret.

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

Andre EDB-omkostninger

Andre EDB-omkostninger er kontraktudgifter til billetsystemet Scanpoint i takstområde Syd. Med indførelsen af rejsekort forventes kontraktudgifterne at blive helt udfaset i 2012. Der er derfor ikke lagt budget for 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. Posten er blot PL- reguleret i forhold til budget 2012, da der ikke forventes væsentlige ændringer i udgifterne.

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 incitamentskontrakt 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 skal til f.eks. læge eller speciallæge og ikke har mulighed for at benytte traditionel kollektiv trafik. Borgeren bliver visiteret til den enkelte kørsel af kommunen.
- *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 10 – Budgetoversigt for flextrafik

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Billetindtægter	-22,8	-25,0	-25,0	-25,7	-25,7	-25,7	-25,7
Operatørudgifter	439,8	439,9	497,8	473,6	473,6	473,6	473,6
Adm. og pers.	37,6	37,3	39,7	43,8	43,8	43,8	43,8
Total flextrafik	454,6	452,2	512,6	491,6	491,6	491,6	491,6

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Nettoudgifterne for Flextrafik stiger samlet med 39,4 mio. kr. fra regnskab 2011 til budget 2013. Den væsentligste ændring er opstart af Patientkørsel i Region Hovedstaden pr. oktober 2012.

I budget 2013 falder de samlede nettoudgifter med 21 mio. kr. i forhold til budget 2012 på trods af udvidelsen med Patientkørsel i Region Hovedstaden. Det skyldes opstart af nyt billigere udbud i oktober 2011 samt et reduceret passagertal for Kommunale kørselsordninger.

Indeks og takstregulering

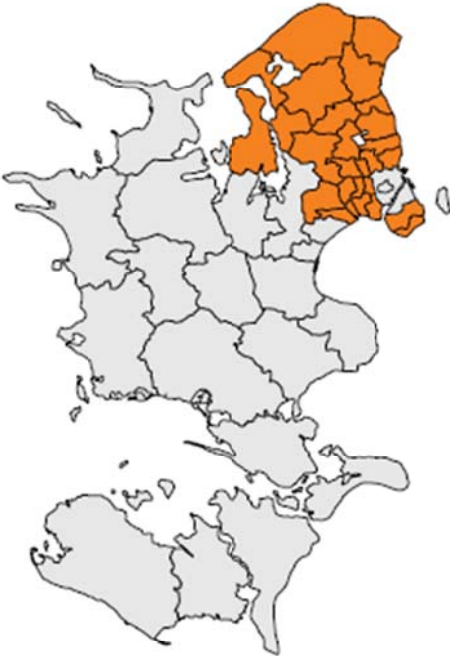
Operatørudgifter indeksreguleres med et vægtet indeks, hvor 10% bestemmes af udviklingen i dieselpriiser og 90% bestemmes af udviklingen i lønninger. Baseret på den budgetterede udvikling i indeks beskrevet i afsnit 2, er der for Flextrafik beregnet en samlet indeksregulering på 3,6% i 2012 og 2,65% i 2013.

Takstudviklingen for handicapkørsel og Flextur følger prisudviklingen på kontantbilletter i Hovedstaden. Fra 2011 til 2012 er passagerindtægterne ikke takstreguleret, da kontantbilletpriserne er fastholdt mellem 2011 og 2012. I budget 2013 er passagerindtægterne fremskrevet med det forventede takststigningsloft for Ho-

vedstaden på 3,5%. Medlemskab af handicapkørselsordningen koster et årligt gebyr på 300 kr. Medlemsgebyrerne er i budget 2013 estimeret på niveau med regnskab 2011 og ikke takstreguleret.

Figur 2 – Udbredelse af Flextrafik ordningerne i 2012

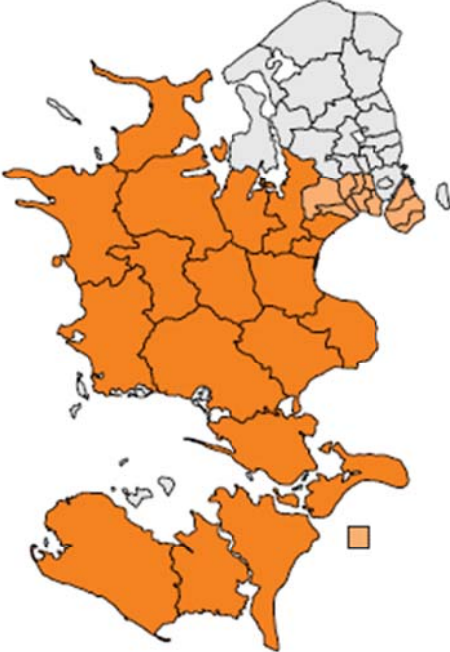
Flextrafik Rute



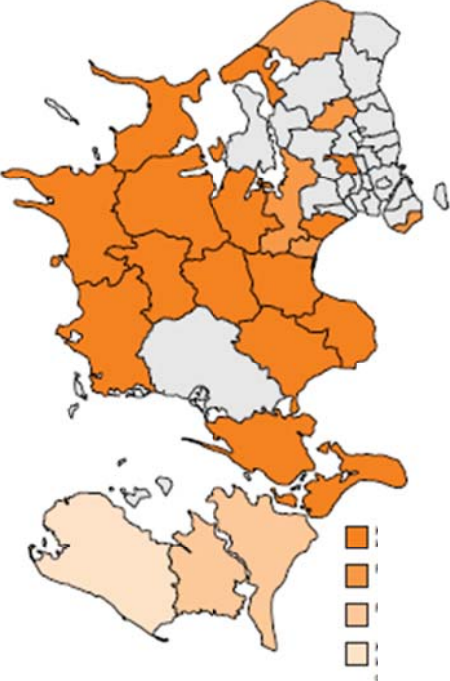
Handicapkørselsordning



Patientbefordring



Kommunal visiteret kørsel og Flextur



4.1. Særlige budgetforudsætninger for Flextrafik

Tidligere blev de administrative omkostninger til Handicapkørsel, Flextur og Kommunale ordninger ligeligt fordelt efter passagertal, således at omkostning pr. passager var ens for de 3 ordninger. Patientbefordring betalte alene for den øgede udgift forbundet med indførelsen af Patientbefordring, hvorfor den administrative omkostning pr. passager var betydeligt lavere for Patientbefordring.

Fra budget 2013 er fordelingen af de administrative omkostninger omlagt således, at omkostninger forbundet med at administrere de enkelte ordninger afspejles i udviklingen. Omlægningen blev besluttet på bestyrelsesmøde d. 19. maj 2011. Effekten af omlægningen er, at de administrative omkostninger for Patientbefordring stiger, mens de administrative omkostninger for de øvrige 3 ordninger falder. I afsnit 4.7 specificeres omlægningen nærmere.

Administrations- og personale udgifterne til Flextrafik Rute påvirkes ikke af omlægningen i de øvrige ordninger.

De månedlige administrative a conto opkrævninger til kommuner/regioner blev tidligere fastsat ud fra budgettet. Fra 2013 bliver administrationsomkostningerne opkrævet 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 vil, som den almindelige forbrugsafregning, blive opkrævet månedligt bagud. Det realiserede administrationsforbrug opgøres i forbindelse med årsregnskabet, og en eventuel regulering i forhold til det opkrævede afregnes i efterfølgende budgetår.

Ved opstart af nyt udbud pr. oktober 2011 er der sket et fald i operatørpriserne for ordningerne Handicapkørsel, Flextur, kommunale ordninger og Patientbefordring. Effekten af de nye lavere priser er medtaget i budgettet ved at budgettere med en omkostning og indtægt pr. passager baseret på realiseret data fra oktober 2011 til februar 2012. Herved afspejles også den aktuelle kapacitetsudnyttelse og gennemsnitlige rejse-længder.

Budgettet er udarbejdet efter de på budgetteringstidspunktet kendte aftaler med kommunerne. Ved budgettering af nye kommuner er passagertallet estimeret på baggrund af kommunens forventninger, 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 2011. Hertil er lagt indeksregulering samt en forventet besparelse i forbindelse med udbud pr. oktober 2012.

4.2. Handicapkørsel

Movia skal tilbyde individuel befordring til svært bevægelseshæmmede borgere i 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.

Tabel 11 – Budgetoversigt for handicapkørsel

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Antal passagerer	343.942	357.847	355.930	375.739	375.739	375.739	375.739
Salgsindtægter	-21,0	-21,8	-22,9	-22,3	-22,3	-22,3	-22,3
Operatørudgifter	108,8	107,0	122,6	102,1	102,1	102,1	102,1
Fordelt adm. og pers.	16,3	16,4	17,1	16,6	16,6	16,6	16,6
Nettoudgifter	104,0	101,7	116,7	96,4	96,4	96,4	96,4

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Passagertallene for Handicapørsel forventes at stige med 5% i forhold til regnskab 2011. Salgsindtægter forventes at blive 22,3 mio. kr., svarende til en 5% passagerstigning.

Omkostning pr. passager nedskrives på baggrund af nyt billigere udbud pr. oktober 2011, hvorfor operatørudgifterne forventes at falde med ca. 20,5 mio. kr. i forhold til budget 2012.

Administrationsudgifterne forventes at blive 0,5 mio. kr. lavere i budget 2013 end i budget 2012, væsentligst pga. omlægningen af de administrative udgifter.

4.3. Flextur

Flextur er kørsel, der fungerer som supplement til den 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 12 – Budgetoversigt for Flextur

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Antal passagerer	35.849	65.002	37.605	66.646	66.646	66.646	66.646
Salgsindtægter	-1,8	-3,2	-2,0	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4
Operatørudgifter	3,5	6,8	4,0	8,7	8,7	8,7	8,7
Fordelt adm. og pers.	1,7	3,0	1,8	2,7	2,7	2,7	2,7
Nettoudgifter	3,4	6,7	3,8	8,0	8,0	8,0	8,0

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Flextur er de seneste år vokset markant, hvilket ikke var indregnet i budget 2012. Stigningen skyldes dels tilgang af 2 nye kommuner og dels, at kommuner der tilmeldte sig ordningen i 2010 og 2011 i større omfang bruger ordningen. Passagertallet for Flextur forventes derfor at blive 29.000 højere i 2013 end budget 2012.

I forhold til budget 2012 er Guldborgsund og Lolland nye kommuner. I 2011 tilbød Næstved kommune Flextur under forsøgsordning hvilket er stoppet pr. december 2011. Aktiviteter i Næstved kommune var derfor ikke indregnet i budget 2012 og budget 2013.

De administrative udgifter forventes at blive 0,9 mio. kr. højere end budget 2012, som følge af det højere aktivitetsniveau.

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.

Finansministeriet offentliggjorde den 16. april 2012 Deloitte's kortlægning og analyse af befordringsordninger.

Analysen har ikke tidligere været offentligt tilgængelig og er først nu kendt i sin helhed.

I en meddelelse fra Finansministeriet i forbindelse med offentliggørelsen fremfører ministeriet, at analysen viser, at kommuner og regioner kan spare op mod en halv mia. kroner årligt, hvis opgaverne samles under trafikelskaberne. Analysen når frem til, at kommunerne årligt kan spare 430 mio. kr., mens tallet for regionerne er op til 70 mio. kr. I alt beløber opgaverne sig til godt 4 mia. kr. årligt.

Besparelsen vil kunne opnås ved at lade trafikelskaberne stå for at udbyde og koordinere kommunernes og regionernes opgaver med fx sygetransport eller transport til og fra skole. Effektiviseringspotentialet hænger sammen med, at trafikelskaberne har en højere grad af konkurrenceudsættelse, større kørselsvolumen og bedre kapacitetsudnyttelse end kommuner og regioner kan opnå hver for sig. Effektiviseringen kan således opnås samtidig med, at borgernes serviceniveau bibeholdes.

Regeringen tog befordringsområdet op i forbindelse med forårets økonomiforhandlinger med KL, og det er aftalt, at der skal foretages yderligere analyser med henblik på at realisere besparelspotentialer i 2014.

Der er ikke indregnet eventuelle konsekvenser i 2013.

Tabel 13 – Budgetoversigt for kommunal kørselsordning

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Antal passagerer	137.363	132.761	204.588	147.074	147.074	147.074	147.074
Operatørudgifter	26,9	24,2	43,6	27,2	27,2	27,2	27,2
Fordelt adm. og pers.	6,5	6,1	9,8	4,5	4,5	4,5	4,5
Nettoudgifter	33,4	30,3	53,5	31,7	31,7	31,7	31,7

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

I budget 2012 blev budgetteret med en stor fremgang for de kommunale ordninger. Denne er imidlertid endnu ikke slået igennem, hvorfor budget 2013 nedjusteres. De seneste måneder har vist en fremgang i antallet af passagerer til de kommunale ordninger. Operatørudgifterne er budgetteret til at falde 16,4 mio. kr., hvilket skyldes nedskrivningen af passagertallet og de lavere priser ved udbuddet i oktober 2011.

De administrative udgifter er reduceret til 4,5 mio. kr., som følge af omlægningen.

4.5. Patientbefordring

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

Tabel 14 – Budgetoversigt for Patientbefordring

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Antal passagerer	415.494	419.237	415.494	539.214	539.214	539.214	539.214
Operatørudgifter	128,1	123,1	139,6	148,3	148,3	148,3	148,3
Adm. og pers.	9,3	9,0	8,0	16,6	16,6	16,6	16,6
Nettoudgifter	137,3	132,0	147,6	164,9	164,9	164,9	164,9

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Fra oktober 2012 starter Patientbefordring for Region Hovedstaden. Der budgetteres med ca. 120.000 ture årligt med en rejselængde på ca. 1/3 af rejselængden i Region Sjælland, men med en rejsetid pr. km., der er ca. dobbelt så lang. Samlet budgetteres med en turpris, der er ca. 2/3 af Region Sjælland. Budgettet for Region Hovedstaden er behæftet med stor usikkerhed indtil realiseret data forefindes. De første realiserede data forventes ultimo 2012.

For Region Sjælland fastholdes passagertallet for både patientbus og patientbefordring på 2011 niveau, mens omkostningen pr. passager for patientbefordring falder på baggrund af nyt udbud fra oktober 2011.

De administrative udgifter stiger med 8,6 mio. kr., hvilket både skyldes det nye samarbejde med Region Hovedstaden og omlægningen af de administrative udgifter.

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. Passage-rerne 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.

Tabel 15 – Budgetoversigt for Flextrafik Rute

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Operatørudgifter	172,6	178,8	188,0	187,3	187,3	187,3	187,3
Adm. og pers.	3,8	2,8	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3
Nettoudgifter	176,5	181,6	191,0	190,6	190,6	190,6	190,6

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

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Aktivitetssomfanget og operatørpriserne for Flextrafik Rute forventes i budget 2013 at være på et uændret niveau i forhold til budget 2012.

4.7. Administration og personale

Som beskrevet i afsnit 4.1. omlægges fordelingen af de administrative omkostninger mellem ordningerne i budget 2013.

Tabel 16 – Administration og personale for flextrafik

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Handicapkørsel	16,3	16,4	17,1	16,6	16,6	16,6	16,6
Flextur	1,7	3,0	1,8	2,7	2,7	2,7	2,7
Kommunal ordning	6,5	6,1	9,8	4,5	4,5	4,5	4,5
Patientbefordring	9,3	9,0	8,0	16,6	16,6	16,6	16,6
Flextrafik rute	3,8	2,8	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3
Flextrafik i alt	37,6	37,3	39,7	43,8	43,8	43,8	43,8

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Det administrative budget stiger med 4,1 mio. kr. mellem budget 2012 og budget 2013. Den væsentligste forklaring er, at stigningen i kørselsomfanget kræver en øget administrativ bemanning.

Fra regnskab 2011 til budget 2013 stiger de administrative udgifter med 6,5 mio. kr. Ud over pris- og lønudviklingen, indebærer forøgelsen en udvidelse af de driftsmæssige ressourcer svarende til ca. 2,4 mio. kr. som følge af udvidelse med 2 årsværk, øget antal henvendelser i kundecenteret samt programlicenser. De udviklingsmæssige ressourcer er i perioden øget med ca. 2,8 mio. kr. hvilket dækker ansættelse af 1 årsværk, øgede udviklingsudgifter til Flexdanmark samt forøgelse af pulje til udviklingsprojekter med 1,3 mio. kr.

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

Afsættelse af flere midler til udviklingsprojekter sker for at understøtte hele Flextrafikområdet, som er i vækst. Udviklingsprojekterne er på nuværende tidspunkt ikke endeligt specificeret, men kan omfatte optimering og styring af skolekørsel, integrering og udnyttelse af kendte teknologier i forhold til forbedring af brugerinterface, informationsdeling og billigere systemudvikling, samt udvikling af digital selvbetjening.

Målt i forhold til antal passagerer er administrationsudgifterne stort set uændret fra regnskab 2011 til budget 2013.

Tabel 17 – Passagertal for Handicapkørsel, Flextur, kommunale ordninger og Patientbefordring

(tusinde passagerer)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Handicapkørsel	344	358	356	376	376	376	376
Flextur	36	65	38	67	67	67	67
Kommunal ordning	137	133	205	147	147	147	147
Siddende patientbef.	415	419	415	539	539	539	539
Total:	933	975	1.014	1.129	1.129	1.129	1.129

Tabel 18 – Administration og personale udgift pr. passager

<i>(kr.)</i>	R2010	R2011	BF2012	BF2013	BO2013	BO2014	BO2015
Handicapkørsel*	47	46	48	44	44	44	44
Handicapkørsel opkrævning				30	30	30	30
Flextur	47	46	48	41	41	41	41
Kommunal ordning	47	46	48	31	31	31	31
Siddende patientbefordring	22	21	19	31	31	31	31
Gennemsnit:	36	35	36	36	36	36	36

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

5. Bane

Region Sjælland og Region Hovedstaden bestiller togtrafik hos Movia. Movia indkøber denne togtrafik hos lokalbaneselskaberne Lokalbansen A/S og Regionstog A/S

Movia er hovedaktionær i lokalbaneselskaberne Lokalbansen 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 19 ses udviklingen i regionernes samlede tilskudsbehov fordelt på indtægter og udgifter.

Tabel 19 - Budgetoversigt for lokalbaner

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Indtægter	-154,5	-160,5	-170,4	-178,7	-179,7	-179,7	-179,7
Udgifter til togdrift	499,5	496,0	503,8	492,8	494,5	492,2	492,2
Total bane	345,0	335,5	333,4	314,0	314,8	312,5	312,5

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Tilskudsbehovet for lokalbanerne reduceres fra budget 2012 til budget 2013 med 19,4 mio. kr. Den væsentligste forklaring er, at reguleringsindekset for kontrakterne vurderes lavere i budget 2013 i forhold til budget 2012. Det er særligt renten, der er lavere. Renten indgår ikke i reguleringsindekset for Regionstog, og dermed er det kun Lokalbansen A/S der får gavn af den lavere rente.

Passagerindtægterne forventes at stige som følge af udbredelsen af R-nettet.² Effekten af udbredelsen af R-nettet er allerede delvist indregnet i budget 2012, men R-nettet forventes nu at medføre en endnu større passagerfremgang end man tidligere havde forventet.

Tilskudsbehovet for lokalbanerne reduceres med 21,5 mio. kr. fra regnskab 2011 til budget 2013. Dette skyldes, at tilskudsbehovet i regnskab 2011 indeholder udgifter til anlæg og passagerbonus. Det er budgetpraksis ikke at indregne anlægsudgifter og passagerbonus, da anlægsudgifter indregnes når de aktualiseres og passagerbonus er nul, hvis budgettet holdes. Passagerbonus og anlægsudgifter udgjorde 23,1 mio. kr. i regnskab 2011. Ser man bort fra disse effekter er der altså tale om en stigning i udgiften til togdriften, primært som følge af et generelt stigende indeks.

Udviklingen i indekset stiger altså fra regnskab 2011 til budget 2013, men da forventningerne til indeks samtidig har været sat for højt i budget 2012, er fald i indeks den primære begrundelse for udviklingen i udgiften til togdriften fra budget 2012 til budget 2013.

² R-nettet er en totalløsning for busser og bane hvor sammenhængen mellem bane og bus styrkes. Desuden prioriteres flere afgangene med letforståelige køreplaner, herunder halvtimesdrift på hverdage mellem kl. 6 og kl. 20 samt timedrift aften og weekend.

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 incitamenter, hvor togoperatørerne får højere betaling ved flere passagerer og fradrag i kontraktbetalingen ved færre passagerer i forhold til det mellem parterne aftalte niveau.

Tabel 20 – Lokalbanelpassagerer

(mio. passagerer)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Region Hovedstaden	5,5	6,3	6,0	6,5	6,5	6,5	6,5
Region Sjælland	3,2	3,4	3,7	3,7	3,8	3,8	3,8
Lokalbaner, i alt	8,7	9,6	9,8	10,2	10,3	10,3	10,3

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Udbredelsen af R-Net ventes fortsat at påvirke passagerudviklingen positivt, og der er derfor budgetteret med en fremgang på 0,5 mio. passagerer i budget 2013 ift. budget 2012.

Der budgetteres med en gennemsnitlig takststigning på 3,5% i samtlige takstområder. Takststigningerne svarer til takststigningsloftet for 2013 på 3,5%.

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 fald i indeks på 1,5% fra budget 2012 til budget 2013, hvilket svarer til en reduktion i kontraktbetalingerne på 7,4 mio. kr.

Udgiftsreduktionen dækker over en besparelse på 8,1 mio. kr. for Lokalbanel A/S og en udgiftsstigning på 0,7 mio. kr. for Regionstog. Den modsatrettede udvikling for de to selskaber skyldes, at renten indgår i reguleringsindekset for Lokalbanel A/S med en vægt på 14,6 %, hvorimod Region Sjælland har valgt selv at 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 2013 forudsat en lavere rente, så renten i gennemsnit for 2013 vil være på 1,0%³ mod 2,5% i budget 2012. Altså et relativt fald på ca. 60%.

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

Driftstilskud til Infrastruktur og Leasingudgifter

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

³ Forventningerne til bl.a. gældkrisen i Europa og efterspørgsel efter danske kroner gør at prognoserne afspejler en forventning til lavere renter i 2013 i forhold til forventningerne ved udarbejdelse af budget 2012.

Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at statens anlægstilskud til regionerne kan indgå i finansieringen af anskaffelsen af tog, herunder leasingfinansiering. I budgettet er disse leasingydelser 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 kundetilfredshed, 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 bonus er således bonus for kundetilfredshed og regularitet.

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

Tabel 21 – Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Hovedstaden

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Passagerer (mio.)	5,5	6,3	6,0	6,5	6,5	6,5	6,5
Passagerindtægter	-82,2	-90,9	-90,5	-101,4	-101,4	-101,4	-101,4
Kontraktbetalinger	158,8	165,8	181,7	175,9	175,9	175,9	175,9
Drift infrastruktur	20,3	20,6	21,3	21,6	21,6	21,6	21,6
Tilbagebetaling radioinv.	0,0	-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	27,2
Rejsekortafgifter	0,0	0,1	0,4	1,1	2,5	2,7	2,7
Bonusbetalinger	4,3	9,8	3,1	2,8	2,8	2,8	2,8
Anlæg	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Øvrige	4,7	4,9	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Togdrift i alt	215,3	227,1	237,1	226,6	227,9	228,2	228,2
Finansierungsbehov	133,0	136,2	146,6	125,2	126,5	126,8	126,8

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Passagerindtægterne stiger i forhold til budget 2012 med 10,9 mio. kr. Hovedårsagen er en forventet passagerfremgang på 0,5 mio. påstigere som følge af helårsvirkningen af forbedrede køreplaner og implementering af R-nettet.

Kontraktbetalingerne falder netto med 5,8 mio. kr. i forhold til 2012. Det skyldes primært udviklingen i indeks, herunder særligt renten, hvilket reducerer kontraktbetalingerne med 8,1 mio. kr. Omvendt øges km-vederlaget med 2,3 mio. kr. som følge af en stigning i produktionen på 100.000 km. hvilket skyldes en lille udvidelse af driften på banestrækningen Lille Nord i forbindelse med implementering af R-nettet, som ikke var med i det vedtagne budget 2012

Rejsekortafgifterne forventes at stige som følge af udbredelsen af Rejsekortet. Bonusbetalingerne til Lokalbanen A/S budgetteres til 2,8 mio. kr. i 2013. Beløbet består af den del af vederlaget til Lokalbanen A/S, der reguleres i forhold til regularitet og kundetilfredshed.

Kompensationen for Crossborder Leasing på 5,5 mio. kr. under posten "Øvrige" bortfalder fra 2013, da samregistrering af moderselskab og materieldatterselskab bevirker at momsen på leasingydelsen på togmateriellet bortfalder.

Der er ikke budgetteret med anlægsudgifter. Disse forudsættes afholdt og finansieret efter aftale i løbet af budgetåret.

5.3. Lokalbaner 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. Til varetagelsen af ejerskabet, driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen er etableret to datterselskaber, Infrastrukturselskabet L/J A/S og Infrastrukturselskabet V/L A/S, som planlægges fusioneret til ét selskab næste år.

Tabel 22 – Budgetoversigt for lokalbanerne i Region Sjælland

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Passagerer (mio.)	3,2	3,4	3,7	3,7	3,8	3,8	3,8
Passagerindtægter	-72,3	-69,6	-79,9	-77,3	-78,3	-78,3	-78,3
Kontraktbetalinger	175,8	190,6	203,6	203,6	203,6	203,6	203,6
Drift infrastruktur	25,5	24,8	25,6	28,0	28,0	28,0	28,0
Leasingudgifter	35,2	33,7	34,0	30,5	30,0	27,3	27,3
Rejsekortafgifter	0,0	0,0	0,3	0,8	1,7	1,8	1,8
Bonusbetalinger	1,3	2,7	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Anlæg	45,1	15,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Øvrige	1,5	1,4	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Togdrift i alt	284,3	268,9	266,7	266,2	266,6	264,0	264,0
Finansieringsbehov	212,0	199,3	186,8	188,8	188,3	185,7	185,7

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Passagerindtægterne stiger med 7,7 mio. kr. fra regnskab 2011 til budget 2013. Udviklingen skyldes passagerfremgang som følge af nye køreplaner og indførelse af R-nettet. Ift. budget 2012 ændrer indtægterne sig med -2,6 mio. kr. primært som følge af at særindtægterne i takstområde Syd, i tråd med tidligere år, er opdateret efter kundernes rejsemønster i seneste regnskabsår.

Kontraktbetalingerne budgetteres uændret fra budget 2012 til budget 2013. Dette dækker over en stigning i indeks på 0,7 mio. kr. og helårsvirkningen af en ny køreplan på Østbanen, der udvider produktionen med 0,3 mio. km. og øger kontraktudgifterne med 2,3 mio. kr. Omvendt reduceres kontraktudgifterne med 3 mio. kr. pga. en forhandlet reduktion i vederlaget svarende til 2 kr. pr. km.

Tilskuddet til infrastruktur øges med 2,4 mio. kr. fra budget 2012, da der forventes øget vedligehold på skinneerne. Udgifterne til leasing af togmateriellet reduceres med ca. 3,5 mio. kr., hvilket skyldes at der sker en

samregistrering af moderselskab og datterselskab, således at momsen bortfalder. Reduktionen i de enkelte BO år er udtryk for hvornår de enkelte lån er optaget.

Rejsekortafgifterne stiger med 0,5 mio. kr. som følge af udbredelsen af rejsekortet i Movia's område.

Bonusbetalingerne er uændret ift. budget 2012 og budgetteres til 2,1 mio. kr. i budget 2013. Beløbet består af den del af vederlaget til Regionstog A/S, der reguleres i forhold til regularitet og kundetilfredshed.

Der er ikke budgetteret med anlægsudgifter. Disse forudsættes afholdt og finansieret efter aftale i løbet af budgetåret.

6. Fællesudgifter

Fællesudgifter finansieres af regionerne og omfatter administration og personale, tjenestemandspensioner, renter samt afdrag på lån. I opgørelsen af fællesudgifter er fratrasket udgifter, der kan henføres direkte til Flextrafik, da disse udgifter finansieres af kommunerne i Flextrafikordningerne og Region Sjælland efter forbrug.

Tabel 23 – Fællesudgifter

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Adm. og pers.	291,4	293,1	305,9	307,5	304,5	304,5	304,5
Pensioner	7,9	9,7	13,8	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-4,6	-5,2	-3,4	-2,5	-2,0	-2,2	-2,4
Afdrag driftslån	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelser rejsekortlån	0,0	0,0	49,0	52,8	53,7	55,7	60,2
Total fællesudgifter	303,8	306,6	374,3	383,4	383,1	386,0	392,1

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

6.1. Administration og personale

Som udgangspunkt reguleres rammen for administration og personale med den almindelige pris- og lønregulering på 1,5%⁴.

I budget 2011 blev vedtaget en besparelse på 3 mio. kr. årligt svarende til 1 % i årene 2011-2014 på den administrative bevilling. Denne besparelse er videreført i budget 2013.

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 hvert år siden 2011 er blevet reduceret med 1%. Dette har været muligt med en løbende effektivisering af de administrative processer i Movia.

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. Der er i budget 2013, 1. behandling indlagt en stigning på 12 personer i forhold til budget 2012. Stigningen er baseret på aldersfordelingen blandt de ikke pensionerede tjenestemænd. Der er en stor gruppe af tjenestemænd, der er født i slutningen af 1940'erne, hvorfor det skønnes, at der vil ske en stigning i antallet af pensionerede tjenestemænd. Budgetoverslagsårene er ligeledes baseret på aldersfordelingen blandt tjenestemændene.

⁴ KL's pris- og lønskøn pr. 15. marts 2011

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 2013 er der forventet 0,5 mio. kr. til betaling af erstatninger og løbende ulykkesrente.

Tabel 24 – Tjenestemandspensioner

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Tj. m. pensionister (antal)	40	54	71	83	89	95	105
Tjenestemandspens.	7,7	9,2	13,2	16,1	17,3	18,6	20,6
Erstatninger	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,2
Pensioner i alt	8,4	9,7	13,8	16,6	17,8	19,0	20,8

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

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 på balancen under anlægsaktiver og udgiftsføres i takt med afdrag på rejsekortlånet.

Tabel 25 – Renteindtægter og -udgifter

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Renteindtægter	-2,5	-6,9	-5,4	-4,1	-3,3	-3,3	-3,3
Renteudgifter, driftslån	3,8	1,7	2,0	1,6	1,3	1,1	0,9
Renter total	1,2	-5,2	-3,4	-2,5	-2,0	-2,2	-2,4

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Renteindtægter er budgetteret med en årlig rente på 1% af kassebeholdningen. Kassebeholdningen er budgetteret lavere end i 2012, hvilket giver en reduceret renteindtægt. Budgettering af kassebeholdningen er yderligere beskrevet i afsnit 9. En del af den likvide beholdning er investeret i obligationer, der i budgettet forrentes med 1,85%. Endelig indeholder posten også øvrige finansielle poster, primært gebyrer, der forudsættes at være af samme størrelse som i regnskab 2011.

Renteudgifter af driftslånet er budgetteret med en rente på 1,8%. 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 65,25 mio. kr. primo 2013. Lånet afdrages over 10 år fra 2010. Der er derfor budgetteret med faldende renteudgifter på driftslånet i budget 2013 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 af kommuner og regioner.

6.5. Ydelser på rejsekortlån

Anlægsudgifterne til rejsekortet finansieres i første omgang ved, at Movia optager lån. Lånoptagelsen dækker også renteudgifterne i anlægsperioden. Rejsekortlånet er yderligere beskrevet i afsnit "9. Balance".

Der optages fortsat lån til at finansiere udviklingen frem til projektets afslutning i 2014.

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 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 26.

Tabel 26 – Ydelser på rejsekortlån

(Mio.kr.)	E2.2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016	BO2017	BO2018	BO2019	BO2020
Ydelser i alt	48,0	52,8	53,7	74,9	74,7	74,4	74,2	53,5	53,3
Tilbagebetaling af ansv.lånekapital	-	-	-	19,2	14,4	17,6	19,2	22,4	25,6
Ydelse netto	48,0	52,8	53,7	55,7	60,2	56,8	55,0	31,1	27,7

(Mio.kr.)	BO2021	BO2022	BO2023	BO2024	BO2025	BO2026	BO2027	BO2028
Ydelser i alt	53,1	52,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9
Tilbagebetaling af ansv.lånekapital	24,0	28,8	5,9	-	-	-	-	-
Ydelse netto	29,1	24,0	19,0	24,9	24,9	24,9	24,9	24,9

Stigningen i ydelsen i 2013 skyldes, at der budgetteres med optagelse af nyt lån i 2013 med afdrag fra 2013.

Ydelsen på rejsekortlån fordeles på kommuner og regioner. Movias bestyrelse vedtog i juni 2009 principper for fordeling af finansieringen af tilbagebetalingen af rejsekortlånet i form af en vedtægtsændring. Principperne er efterfølgende godkendt af Movias repræsentantskab i oktober 2009, i Region Hovedstaden i december 2009 og i Region Sjælland i januar 2010. Vedtægtsændringen blev godkendt af Velfærdsministeriet og Transportministeriet den 27. juni 2011.

Finansieringen er opdelt således, at den del af lånet, der vedrører ansvarlig lånekapital, ikke finansieres af kommuner/regioner, men tilbagebetales i takt med, at Rejsekort A/S tilbagebetaler dette lån til Movia. Finansieringen af den del af lånet, der vedrører aktiekapital i Rejsekort A/S, fordeles på kommuner og regioner efter andelen af tilskud til de 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 – 2016 pr. kommune er opgjort i bilag 10.2, og ydelsen pr. region er opgjort i bilag 10.3 og bilag 10.4.

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

7. Rejsekort

Rejsekortet er ved at overgå fra udvikling til drift. Dette sker i geografisk afgrænsede etaper. Den 1. april 2010 gik rejsekortet i drift i Vestsjælland og den 24. oktober 2011 gik rejsekortet i drift i Sydsjælland. I Hovedstadsområdet blev rejsekortet implementeret på alle baner den 28. november 2011 og rejsekortet implementeres i busserne i etaper den 1. februar, 1. maj og 2. juli 2012. Herefter dækker rejsekortet hele Movias område.

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

Anlægsudgifterne til rejsekortet finansieres i første omgang ved, at Movia optager lån. Lånoptagelsen dækker også renteudgifterne i anlægsperioden. I 2012 påbegyndes afdrag på lånene. Ydelserne på lånene optræder i Movias driftsregnskab og finansieres af kommuner og regioner.

Tabel 27 – Rejsekort investeringer

(mio. kr.)	R2011	E2. 2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Aktier	109	79	58	0	0	0
Ansvarlig lånekapital	124	0	0	0	0	0
Anlægsinvesteringer	174	82	0	8	0	0
Renter	34	6	6	6	0	0
Investeringer i alt	441	166	63	14	0	0
Akkumuleret investering	441	607	671	684	684	684

Note: Værdierne i tabel 27 er ikke direkte sammenlignelige med regnskabet for 2011 da værdierne i regnskab 2011 er regnskabsmæssigt opgjorte værdier.

Note: 2011 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Rejsekortprojektet drives af trafiksselskaberne 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 2010-2011. Der er behov for yderligere indskud af aktiekapital i Rejsekort A/S i 2012-2013.

Movia forventer, at tilbagebetaling fra Rejsekort A/S af den ansvarlige lånekapital, som er indbetalt i perioden 2005-2009, starter 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 2011 optaget lån på i alt 408 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.

Tabel 28 – Lånefinansiering af Rejsekort

<i>(mio. kr.)</i>	R2011	E2. 2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Investering:						
Årets investering	441	166	63	14	0	0
Finansiering:						
Indtægtsregulering 2004-2006	6	0	0	0	0	0
Kompensation for work arounds	0	7	0	0	0	0
Optaget lån / nye lån	408	186	63	14	0	0
Årets likvidpåvirkning (Årets investering - finansiering)	27	-27	0	0	0	0
Akkumuleret investering	441	607	671	684	684	684
Optagne lån akkumuleret	408	594	657	671	671	671
Afdrag på lån akkumuleret	0	35	73	113	171	231
Restgæld på lån	408	559	584	558	500	440

8. Finansiering

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

Tabel 29 – Finansieringsoversigt

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Finansiering Kommuner	1.627,7	1.706,2	1.861,3	1.825,0	1.855,2	1.846,4	1.832,0
Finansiering Regioner	951,0	949,2	997,5	1.017,6	1.021,3	1.018,6	1.018,1
Finansiering i alt	2.578,6	2.655,3	2.858,7	2.842,6	2.876,4	2.865,0	2.850,2

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

8.1. Kommunal finansiering

Kommunerne finansierer de lokale busruter, handicapkørselsordning, Flextur, de kommunale ordninger.

Kommunerne samt Flextrafik, Rute. Alle kommuner bidrager derudover til afdrag på driftslånet og ydelser på rejsekortlånene.

Tabel 30 – Kommunal finansiering

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Lokale busruter	1.304,6	1.380,2	1.453,7	1.452,9	1.482,3	1.472,1	1.454,3
Handicap	104,0	101,7	116,7	96,4	96,4	96,4	96,4
Flextur	3,4	6,7	3,8	8,0	8,0	8,0	8,0
Kommunale ordninger	33,4	30,3	53,5	31,7	31,7	31,7	31,7
Flextrafik, Rute	176,5	181,6	191,0	190,6	190,6	190,6	190,6
Afdrag på driftslån	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
Ydelse rejsekortlån	0,0	0,0	36,8	39,7	40,3	41,9	45,2
Kommuner i alt	1.627,7	1.706,2	1.861,3	1.825,0	1.855,2	1.846,4	1.832,0

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

Fordelingen af finansieringen i budget 2013 på kommuner fremgår af bilag 10.2.

8.2. Regional finansiering

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

Tabel 31 – Finansiering for Regioner

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Regionale busruter	170,6	180,8	184,7	200,7	204,6	202,8	199,6
Lokalbaner	345,0	335,5	333,4	314,0	314,8	312,5	312,5
Patientbefordring	137,3	132,0	147,6	164,9	164,9	164,9	164,9
Adm. og pers. Udgifter *	291,4	293,1	305,9	307,5	304,5	304,5	304,5
Tjenestemandspens.	7,9	9,7	13,8	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-4,6	-5,2	-3,4	-2,5	-2,0	-2,2	-2,4
Afdrag driftslån	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
Ydelse Rejsekortlån	0,0	0,0	12,2	13,1	13,4	13,8	15,0
Finansiering i alt	951,0	949,2	997,5	1.017,6	1.021,3	1.018,6	1.018,1

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

* 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 månedsvis forud, den første bankdag i måneden. Undtaget herfra er dog ordningerne i Flextrafik.

Ordningerne i Flextrafik opgør den månedlige driftsbetaling månedsvis bagud. Betalingen dækker de realiserede nettoudgifter til ordningen for kommunens eller regionens borgere 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 2013 opgøres således i maj/juni 2014 i forbindelse med årsregnskabet for 2013 og vil blive efterreguleret over for kommuner og regioner i januar 2015.

I januar 2013 udbetales/opkræves efterreguleringen for årsregnskab 2011.

9. Likvide midler

Likvidbeholdningen er budgetteret til 122,3 mio. kr. ultimo 2013.

Tabel 32 – Udvikling i likvider 2012 – 2013

	(mio. kr.)
Primo 2012	351,5
Efterregulering vedr. 2010	-203,4
Forventet efterregulering vedr. 2012	34,9
Rejsekort lån 2012	186
Rejsekort investering 2011	-74,7
Rejsekort aktiekapital indskud	-78,6
Rejsekort renter	-5,6
Ultimo 2012	210,1
Efterregulering vedr. 2011	-87,4
Rejsekort lån 2013	63
Rejsekort renter	-5,6
Rejsekort aktiekapital indskud	-57,8
Ultimo 2013	122,3

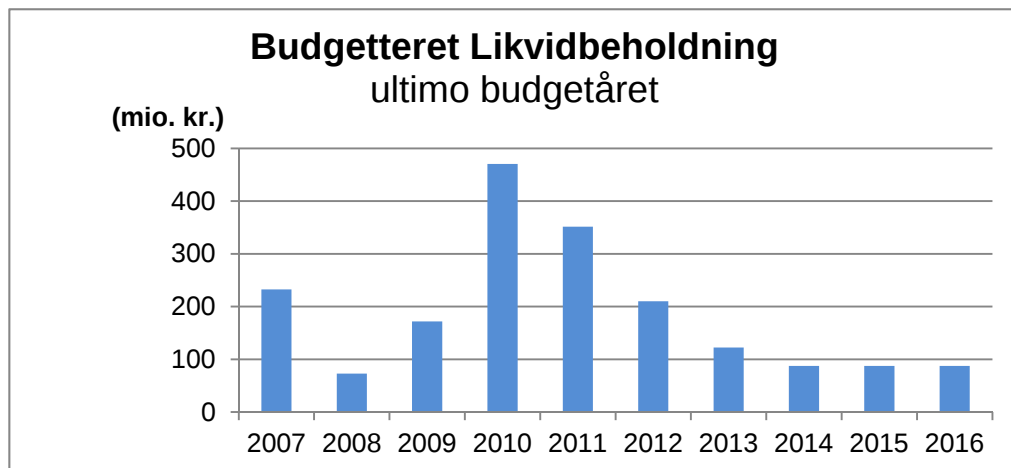
Primo 2012 har Movia udbetalt efterreguleringen vedrørende regnskab 2010 til kommuner og regioner. Dette reducerer Movias likvidbeholdning med 203,4 mio. kr.

Den forventede efterregulering for 2012 lyder i estimat 2 på 34,9 mio. kr. Efterreguleringen for 2012 udbetales i 2014.

Der bliver i 2012 optaget lån til rejsekortprojektet som både dækker renteudgifter og investeringer afholdt i både 2011 og 2012. I 2013 forventes balance mellem rejsekort investeringer og lånoptagelse. Investeringer og lån til rejsekortet påvirker således ikke likvidbeholdningen i 2013.

Movias tilbagebetaling af efterregulering for regnskab 2011 til kommuner og regioner primo 2013 forventes at reducere likvidbeholdningen ultimo 2013 til 122,3 mio. kr.

Figur 3 – Udvikling i Likvide aktiver



10. Bilag

10.1. Budgetoversigt

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	B2013	BO2014	BO2015	BO2016
Bus							
Indtægter	-1.527,7	-1.545,4	-1.629,0	-1.659,2	-1.672,1	-1.684,7	-1.697,7
Operatørudgifter	2.880,9	2.973,1	3.125,2	3.142,3	3.145,8	3.145,8	3.145,8
Rutespec. udg.	122,0	133,3	142,2	170,5	213,3	213,8	205,9
Total bus	1.475,2	1.561,0	1.638,5	1.653,6	1.686,9	1.674,9	1.654,0
Flextrafik							
Brugerbetaling	-22,8	-25,0	-25,0	-25,7	-25,7	-25,7	-25,7
Operatørudgifter	439,8	439,9	497,8	473,6	473,6	473,6	473,6
Adm. og pers.	37,6	37,3	39,7	43,8	43,8	43,8	43,8
Total Flextrafik	454,6	452,2	512,6	491,6	491,6	491,6	491,6
Lokalbaner							
Indtægter	-154,5	-160,5	-170,4	-178,7	-179,7	-179,7	-179,7
Udgifter til togdrift	454,4	479,6	503,8	492,8	494,5	492,2	492,2
Anlæg	45,1	16,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total lokalbaner	345,0	335,5	333,4	314,0	314,8	312,5	312,5
Fællesudgifter							
Adm. og pers.	291,4	293,1	305,9	307,5	304,5	304,5	304,5
Pensioner	7,9	9,7	13,8	16,6	17,8	19,0	20,8
Renter	-4,6	-5,2	-3,4	-2,5	-2,0	-2,2	-2,4
Afdrag drifts-lån	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Ydelse rejsekort-lån	0,0	0,0	49,0	52,8	53,7	55,7	60,2
Total fællesudgifter	303,8	306,6	374,3	383,4	383,1	386,0	392,1
Driftens tilskudsbehov	2.578,6	2.655,3	2.858,7	2.842,6	2.876,4	2.865,0	2.850,2

10.2. Kommunal finansiering pr. kommune

(1.000 kr.)	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex-tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
København									
Regnskab 2010	327.822	23.225	0	0	1.666	2.060	1.450	0	356.224
Regnskab 2011	349.097	22.255	0	0	2.199	2.852	1.450	0	377.853
Budget 2012	365.804	25.830	0	0	1.846	2.282	1.451	13.629	410.842
BF2013 i alt	349.801	20.147	0	0	2.430	3.141	1.451	14.687	391.658
BO2014 i alt	361.044	20.147	0	0	2.430	3.141	1.451	14.938	403.151
BO2015 i alt	357.028	20.147	0	0	2.430	3.141	1.451	15.494	399.691
BO2016 i alt	350.139	20.147	0	0	2.430	3.141	1.451	16.746	394.054
Frederiksberg									
Regnskab 2010	56.514	6.124	0	1	900	1.345	271	0	65.156
Regnskab 2011	57.952	5.992	0	0	1.363	1.580	271	0	67.158
Budget 2012	62.940	6.319	0	1	998	1.490	271	2.263	74.280
BF2013 i alt	65.698	5.242	0	0	1.500	1.725	271	2.438	76.873
BO2014 i alt	69.830	5.242	0	0	1.500	1.725	271	2.480	81.047
BO2015 i alt	69.267	5.242	0	0	1.500	1.725	271	2.572	80.576
BO2016 i alt	68.345	5.242	0	0	1.500	1.725	271	2.780	79.862
Albertslund									
Regnskab 2010	12.767	753	0	15	1.891	3.173	58	0	18.657
Regnskab 2011	13.578	786	0	87	1.982	2.935	58	0	19.427
Budget 2012	11.583	1.024	0	20	2.049	3.434	58	346	18.514
BF2013 i alt	11.432	715	0	193	2.176	3.243	58	373	18.189
BO2014 i alt	11.823	715	0	193	2.176	3.243	58	379	18.587
BO2015 i alt	11.701	715	0	193	2.176	3.243	58	393	18.478
BO2016 i alt	11.483	715	0	193	2.176	3.243	58	425	18.293
Ballerup									
Regnskab 2010	18.418	2.742	0	1.174	2.837	4.412	93	0	29.676
Regnskab 2011	18.845	2.820	14	1.572	2.562	4.997	93	0	30.902
Budget 2012	21.243	3.337	0	1.801	3.075	4.775	93	506	34.829
BF2013 i alt	20.236	2.610	114	1.702	2.763	5.485	93	545	33.548
BO2014 i alt	20.652	2.610	114	1.702	2.763	5.485	93	554	33.974
BO2015 i alt	20.510	2.610	114	1.702	2.763	5.485	93	575	33.852
BO2016 i alt	20.269	2.610	114	1.702	2.763	5.485	93	621	33.657
Brøndby									
Regnskab 2010	15.407	2.099	0	117	2.115	1.915	64	0	21.717
Regnskab 2011	17.233	2.143	0	215	2.345	1.687	64	0	23.686
Budget 2012	15.283	2.651	0	176	2.291	2.073	64	346	22.884
BF2013 i alt	15.755	1.940	0	133	2.596	1.855	64	373	22.716
BO2014 i alt	16.343	1.940	0	133	2.596	1.855	64	379	23.311
BO2015 i alt	16.265	1.940	0	133	2.596	1.855	64	393	23.247
BO2016 i alt	16.106	1.940	0	133	2.596	1.855	64	425	23.120
Dragør									
Regnskab 2010	8.237	463	1	95	390	623	60	0	9.869
Regnskab 2011	8.669	408	37	167	449	503	60	0	10.293
Budget 2012	9.659	502	1	88	423	674	59	337	11.743
BF2013 i alt	10.397	409	38	153	493	556	59	363	12.469
BO2014 i alt	10.727	409	38	153	493	556	59	370	12.805
BO2015 i alt	10.617	409	38	153	493	556	59	383	12.708
BO2016 i alt	10.442	409	38	153	493	556	59	414	12.564

Kommunal finansiering pr. kommune 2013, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
Gentofte									
Regnskab 2010	33.051	4.071	0	113	2.570	1.501	169	0	41.475
Regnskab 2011	35.492	3.962	0	134	2.822	1.922	169	0	44.501
Budget 2012	38.785	4.854	0	153	2.785	1.624	169	1.029	49.399
BF2013 i alt	37.762	3.622	0	142	3.085	2.112	169	1.109	48.001
BO2014 i alt	39.455	3.622	0	142	3.085	2.112	169	1.128	49.713
BO2015 i alt	39.145	3.622	0	142	3.085	2.112	169	1.170	49.445
BO2016 i alt	38.580	3.622	0	142	3.085	2.112	169	1.265	48.975
Gladsaxe									
Regnskab 2010	32.732	3.403	0	79	2.928	4.430	145	0	43.718
Regnskab 2011	32.685	3.274	0	74	3.496	4.208	145	0	43.883
Budget 2012	36.349	4.208	0	107	3.173	4.794	145	932	49.707
BF2013 i alt	31.484	3.074	0	60	3.825	4.636	145	1.004	44.228
BO2014 i alt	32.258	3.074	0	60	3.825	4.636	145	1.021	45.019
BO2015 i alt	32.025	3.074	0	60	3.825	4.636	145	1.059	44.825
BO2016 i alt	31.633	3.074	0	60	3.825	4.636	145	1.145	44.518
Glostrup									
Regnskab 2010	8.990	1.064	0	40	1.248	2.162	49	0	13.553
Regnskab 2011	9.273	1.016	0	65	959	2.844	49	0	14.206
Budget 2012	9.427	1.280	0	65	1.353	2.339	49	248	14.762
BF2013 i alt	9.305	948	0	23	1.062	3.142	49	268	14.797
BO2014 i alt	8.986	948	0	23	1.062	3.142	49	272	14.482
BO2015 i alt	8.912	948	0	23	1.062	3.142	49	282	14.418
BO2016 i alt	8.793	948	0	23	1.062	3.142	49	305	14.322
Herlev									
Regnskab 2010	13.406	1.515	0	130	2.810	1.816	69	0	19.746
Regnskab 2011	13.263	1.482	0	194	2.577	2.205	69	0	19.790
Budget 2012	14.737	2.024	0	153	3.045	1.965	69	390	22.383
BF2013 i alt	14.386	1.420	0	144	2.824	2.428	69	421	21.691
BO2014 i alt	14.714	1.420	0	144	2.824	2.428	69	428	22.027
BO2015 i alt	14.595	1.420	0	144	2.824	2.428	69	444	21.923
BO2016 i alt	14.408	1.420	0	144	2.824	2.428	69	480	21.772
Hvidovre									
Regnskab 2010	28.828	2.430	0	74	2.790	3.500	134	0	37.756
Regnskab 2011	30.409	2.544	0	215	3.341	2.445	134	0	39.088
Budget 2012	31.470	3.020	0	96	3.023	3.787	135	949	42.480
BF2013 i alt	28.480	2.306	0	193	3.691	2.682	135	1.023	38.510
BO2014 i alt	28.559	2.306	0	193	3.691	2.682	135	1.041	38.606
BO2015 i alt	28.284	2.306	0	193	3.691	2.682	135	1.079	38.370
BO2016 i alt	27.785	2.306	0	193	3.691	2.682	135	1.167	37.959
Høje-Taastrup									
Regnskab 2010	23.713	1.805	0	75	3.485	2.928	107	0	32.114
Regnskab 2011	26.122	1.516	0	107	3.576	3.022	107	0	34.450
Budget 2012	25.945	2.280	0	100	3.776	3.169	107	603	35.981
BF2013 i alt	25.558	1.436	0	60	3.927	3.315	107	650	35.055
BO2014 i alt	26.383	1.436	0	60	3.927	3.315	107	661	35.890
BO2015 i alt	26.215	1.436	0	60	3.927	3.315	107	686	35.747
BO2016 i alt	25.857	1.436	0	60	3.927	3.315	107	741	35.444

Kommunal finansiering pr. kommune 2013, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
Ishøj									
Regnskab 2010	5.679	613	0	28	999	2.266	28	0	9.614
Regnskab 2011	5.093	681	0	79	1.437	2.255	28	0	9.574
Budget 2012	5.007	697	0	39	1.083	2.452	28	115	9.420
BF2013 i alt	4.784	638	0	71	1.582	2.491	28	124	9.719
BO2014 i alt	4.855	638	0	71	1.582	2.491	28	126	9.792
BO2015 i alt	4.827	638	0	71	1.582	2.491	28	131	9.768
BO2016 i alt	4.780	638	0	71	1.582	2.491	28	142	9.732
Egedal									
Regnskab 2010	20.678	960	0	16	4.649	5.278	90	0	31.672
Regnskab 2011	21.453	809	0	23	3.732	4.673	90	0	30.779
Budget 2012	21.734	881	0	21	5.038	5.711	90	390	33.866
BF2013 i alt	22.777	754	0	18	3.881	4.843	90	421	32.783
BO2014 i alt	23.028	754	0	18	3.881	4.843	90	428	33.042
BO2015 i alt	22.933	754	0	18	3.881	4.843	90	444	32.963
BO2016 i alt	22.762	754	0	18	3.881	4.843	90	480	32.828
Lyngby-Taarbæk									
Regnskab 2010	26.528	2.971	0	87	1.870	2.011	123	0	33.589
Regnskab 2011	29.674	2.710	0	142	1.915	2.315	123	0	36.879
Budget 2012	31.969	3.514	0	116	2.026	2.176	123	736	40.661
BF2013 i alt	31.010	2.437	0	120	2.084	2.557	123	794	39.125
BO2014 i alt	31.569	2.437	0	120	2.084	2.557	123	807	39.697
BO2015 i alt	31.346	2.437	0	120	2.084	2.557	123	837	39.504
BO2016 i alt	30.928	2.437	0	120	2.084	2.557	123	905	39.154
Rødovre									
Regnskab 2010	27.358	2.503	0	122	1.686	3.090	137	0	34.896
Regnskab 2011	28.299	2.572	0	360	2.315	3.380	137	0	37.063
Budget 2012	31.712	3.077	0	165	1.827	3.344	137	1.012	41.272
BF2013 i alt	31.934	2.321	0	292	2.541	3.733	137	1.090	42.048
BO2014 i alt	32.623	2.321	0	292	2.541	3.733	137	1.109	42.756
BO2015 i alt	32.348	2.321	0	292	2.541	3.733	137	1.150	42.522
BO2016 i alt	31.890	2.321	0	292	2.541	3.733	137	1.243	42.157
Rudersdal									
Regnskab 2010	31.176	2.510	0	31	2.665	4.208	138	0	40.728
Regnskab 2011	36.386	2.510	0	149	3.215	3.614	138	0	46.012
Budget 2012	40.351	2.845	0	35	2.888	4.554	138	790	51.600
BF2013 i alt	42.587	2.321	0	65	3.358	3.878	138	851	53.198
BO2014 i alt	43.330	2.321	0	65	3.358	3.878	138	866	53.955
BO2015 i alt	43.045	2.321	0	65	3.358	3.878	138	898	53.703
BO2016 i alt	42.499	2.321	0	65	3.358	3.878	138	970	53.229
Tårnby									
Regnskab 2010	19.968	2.307	0	1	2.523	2.778	99	0	27.675
Regnskab 2011	19.363	2.203	0	3	2.184	3.088	99	0	26.939
Budget 2012	20.150	2.616	0	2	2.734	3.006	99	816	29.422
BF2013 i alt	19.428	2.088	0	2	2.415	3.411	99	880	28.323
BO2014 i alt	19.842	2.088	0	2	2.415	3.411	99	895	28.752
BO2015 i alt	19.614	2.088	0	2	2.415	3.411	99	928	28.557
BO2016 i alt	19.231	2.088	0	2	2.415	3.411	99	1.003	28.249

Kommunal finansiering pr. kommune 2013, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
Vallensbæk									
Regnskab 2010	4.226	305	0	10	64	905	20	0	5.530
Regnskab 2011	4.696	318	0	61	191	801	20	0	6.086
Budget 2012	4.383	351	0	14	69	979	20	98	5.912
BF2013 i alt	4.226	302	0	38	212	877	20	105	5.779
BO2014 i alt	4.297	302	0	38	212	877	20	107	5.852
BO2015 i alt	4.273	302	0	38	212	877	20	111	5.832
BO2016 i alt	4.224	302	0	38	212	877	20	120	5.792
Furesø									
Regnskab 2010	16.776	2.604	0	40	2.957	5.122	84	0	27.583
Regnskab 2011	19.580	2.397	0	10	3.123	4.650	84	0	29.843
Budget 2012	21.149	2.846	0	50	3.204	5.543	84	355	33.231
BF2013 i alt	20.318	2.200	0	8	3.257	4.856	84	382	31.105
BO2014 i alt	20.543	2.200	0	8	3.257	4.856	84	389	31.337
BO2015 i alt	20.475	2.200	0	8	3.257	4.856	84	403	31.284
BO2016 i alt	20.349	2.200	0	8	3.257	4.856	84	436	31.190
Allerød									
Regnskab 2010	14.393	664	3	486	2.350	2.239	65	0	20.199
Regnskab 2011	13.817	641	32	483	1.919	2.048	65	0	19.006
Budget 2012	13.877	635	33	752	2.546	2.423	65	266	20.596
BF2013 i alt	14.929	600	44	417	1.978	2.086	65	287	20.406
BO2014 i alt	15.120	600	44	417	1.978	2.086	65	292	20.603
BO2015 i alt	15.059	600	44	417	1.978	2.086	65	303	20.552
BO2016 i alt	14.943	600	44	417	1.978	2.086	65	327	20.461
Fredensborg									
Regnskab 2010	27.983	1.745	0	10	4.437	6.151	106	0	40.432
Regnskab 2011	27.242	1.632	0	95	5.604	6.498	106	0	41.177
Budget 2012	27.523	1.809	0	13	4.807	6.656	106	497	41.411
BF2013 i alt	27.993	1.582	0	9	5.717	6.618	106	535	42.561
BO2014 i alt	28.367	1.582	0	9	5.717	6.618	106	545	42.944
BO2015 i alt	28.243	1.582	0	9	5.717	6.618	106	565	42.841
BO2016 i alt	27.988	1.582	0	9	5.717	6.618	106	611	42.631
Frederikssund									
Regnskab 2010	23.327	2.143	0	261	3.513	8.313	107	0	37.664
Regnskab 2011	24.001	2.111	0	369	3.872	9.415	107	0	39.874
Budget 2012	25.318	1.712	0	227	3.807	8.995	107	435	40.600
BF2013 i alt	26.484	1.914	0	437	3.945	9.602	107	469	42.957
BO2014 i alt	26.793	1.914	0	437	3.945	9.602	107	477	43.274
BO2015 i alt	26.700	1.914	0	437	3.945	9.602	107	494	43.198
BO2016 i alt	26.518	1.914	0	437	3.945	9.602	107	534	43.056
Halsnæs									
Regnskab 2010	6.925	1.256	0	0	1.870	6.091	30	0	16.173
Regnskab 2011	7.481	1.390	7	10	2.729	6.242	30	0	17.890
Budget 2012	7.107	916	0	0	2.027	6.592	30	133	16.804
BF2013 i alt	7.225	1.366	47	873	2.787	6.367	30	143	18.839
BO2014 i alt	7.313	1.366	47	873	2.787	6.367	30	146	18.929
BO2015 i alt	7.285	1.366	47	873	2.787	6.367	30	151	18.906
BO2016 i alt	7.229	1.366	47	873	2.787	6.367	30	164	18.862

Kommunal finansiering pr. kommune 2013, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
Gribskov									
Regnskab 2010	22.123	1.703	11	41	5.789	5.491	99	0	35.257
Regnskab 2011	24.910	1.829	260	151	3.212	5.315	99	0	35.778
Budget 2012	26.011	1.540	33	35	6.272	5.942	100	382	40.315
BF2013 i alt	23.614	1.815	327	125	3.282	5.417	100	411	35.090
BO2014 i alt	23.916	1.815	327	125	3.282	5.417	100	418	35.398
BO2015 i alt	23.807	1.815	327	125	3.282	5.417	100	434	35.305
BO2016 i alt	23.581	1.815	327	125	3.282	5.417	100	469	35.114
Helsingør									
Regnskab 2010	42.718	2.201	0	107	6.382	5.979	172	0	57.558
Regnskab 2011	46.088	1.785	0	40	8.246	6.239	172	0	62.570
Budget 2012	47.415	2.319	0	115	6.915	6.470	173	870	64.276
BF2013 i alt	48.838	1.748	0	39	8.431	6.365	173	937	66.530
BO2014 i alt	49.514	1.748	0	39	8.431	6.365	173	953	67.222
BO2015 i alt	49.298	1.748	0	39	8.431	6.366	173	989	67.042
BO2016 i alt	48.914	1.748	0	39	8.431	6.365	173	1.068	66.738
Hillerød									
Regnskab 2010	26.274	1.919	0	186	6.444	7.956	120	0	42.900
Regnskab 2011	26.952	1.808	0	159	4.811	8.460	120	0	42.310
Budget 2012	29.109	2.034	0	190	6.982	8.610	120	701	47.746
BF2013 i alt	29.888	1.724	0	148	4.910	8.633	120	755	46.178
BO2014 i alt	30.469	1.724	0	148	4.910	8.633	120	768	46.772
BO2015 i alt	30.263	1.724	0	148	4.910	8.633	120	797	46.594
BO2016 i alt	29.846	1.724	0	148	4.910	8.633	120	861	46.242
Hørsholm									
Regnskab 2010	14.887	1.226	0	0	1.024	2.564	61	0	19.763
Regnskab 2011	16.945	1.060	0	0	1.378	2.349	61	0	21.793
Budget 2012	16.032	1.236	0	0	1.110	2.775	61	364	21.578
BF2013 i alt	17.357	1.054	0	0	1.412	2.396	61	392	22.671
BO2014 i alt	17.733	1.054	0	0	1.412	2.396	61	399	23.054
BO2015 i alt	17.597	1.054	0	0	1.412	2.396	61	414	22.933
BO2016 i alt	17.340	1.054	0	0	1.412	2.396	61	447	22.709
Lejre									
Regnskab 2010	26.267	1.149	48	4.405	0	-10	90	0	31.949
Regnskab 2011	25.965	1.163	151	2.532	0	0	90	0	29.902
Budget 2012	26.023	1.192	33	6.537	0	0	90	426	34.301
BF2013 i alt	29.345	1.118	155	2.338	0	0	90	459	33.505
BO2014 i alt	29.681	1.118	155	2.338	0	0	90	467	33.849
BO2015 i alt	29.543	1.118	155	2.338	0	0	90	484	33.728
BO2016 i alt	29.295	1.118	155	2.338	0	0	90	523	33.519
Greve									
Regnskab 2010	13.010	1.186	32	417	341	413	56	0	15.455
Regnskab 2011	14.034	1.294	240	687	332	286	56	0	16.930
Budget 2012	15.935	1.380	29	754	377	458	56	248	19.240
BF2013 i alt	16.317	1.230	305	615	0	0	56	268	18.791
BO2014 i alt	16.506	1.230	305	615	0	0	56	272	18.985
BO2015 i alt	16.457	1.230	305	615	0	0	56	282	18.945
BO2016 i alt	16.364	1.230	305	615	0	0	56	305	18.876

Kommunal finansiering pr. kommune 2013, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
Roskilde									
Regnskab 2010	41.689	3.044	0	0	45	201	175	0	45.156
Regnskab 2011	44.153	2.940	153	0	46	311	175	0	47.778
Budget 2012	46.013	3.725	33	0	50	223	175	896	51.116
BF2013 i alt	52.497	2.883	581	0	0	0	175	966	57.102
BO2014 i alt	53.331	2.883	581	0	0	0	175	982	57.953
BO2015 i alt	53.102	2.883	581	0	0	0	175	1.019	57.761
BO2016 i alt	52.684	2.883	581	0	0	0	175	1.101	57.425
Køge									
Regnskab 2010	24.338	1.627	59	0	0	0	125	0	26.150
Regnskab 2011	32.385	1.505	155	0	66	34	125	0	34.270
Budget 2012	37.170	1.651	55	0	0	0	126	550	39.552
BF2013 i alt	35.441	1.480	323	0	0	0	126	593	37.962
BO2014 i alt	35.926	1.480	323	0	0	0	126	603	38.457
BO2015 i alt	35.759	1.480	323	0	0	0	126	625	38.312
BO2016 i alt	35.435	1.480	323	0	0	0	126	676	38.039
Solrød									
Regnskab 2010	9.443	526	0	0	0	14	40	0	10.022
Regnskab 2011	7.110	621	60	0	0	25	40	0	7.857
Budget 2012	6.860	608	33	0	0	15	40	160	7.715
BF2013 i alt	8.385	609	111	0	0	0	40	172	9.317
BO2014 i alt	8.474	609	111	0	0	0	40	175	9.409
BO2015 i alt	8.446	609	111	0	0	0	40	182	9.388
BO2016 i alt	8.403	609	111	0	0	0	40	196	9.359
Stevns									
Regnskab 2010	6.225	767	44	2.520	0	0	37	0	9.593
Regnskab 2011	8.513	767	154	1.673	0	0	37	0	11.144
Budget 2012	8.731	758	36	4.229	0	0	37	133	13.924
BF2013 i alt	9.687	805	291	1.669	0	0	37	143	12.632
BO2014 i alt	9.749	805	291	1.669	0	0	37	146	12.697
BO2015 i alt	9.725	805	291	1.669	0	0	37	151	12.678
BO2016 i alt	9.681	805	291	1.669	0	0	37	164	12.646
Kalundborg									
Regnskab 2010	32.534	2.149	612	2.662	0	252	115	0	38.325
Regnskab 2011	35.710	2.046	648	2.277	0	0	115	0	40.796
Budget 2012	36.011	2.270	488	4.846	0	0	115	506	44.236
BF2013 i alt	37.100	2.172	745	2.142	0	0	115	545	42.819
BO2014 i alt	37.247	2.172	745	2.142	0	0	115	554	42.975
BO2015 i alt	37.140	2.172	745	2.142	0	0	115	575	42.889
BO2016 i alt	36.949	2.172	745	2.142	0	0	115	621	42.744
Sorø									
Regnskab 2010	14.055	1.100	197	2.373	0	0	54	0	17.779
Regnskab 2011	14.844	1.135	211	913	31	0	54	0	17.187
Budget 2012	15.895	1.305	156	3.625	0	0	54	231	21.265
BF2013 i alt	16.123	1.143	213	873	0	0	54	249	18.655
BO2014 i alt	16.192	1.143	213	873	0	0	54	253	18.728
BO2015 i alt	16.128	1.143	213	873	0	0	54	262	18.673
BO2016 i alt	16.039	1.143	213	873	0	0	54	283	18.606

Kommunal finansiering pr. kommune 2013, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
Odsherred									
Regnskab 2010	15.106	1.286	302	3.351	0	0	64	0	20.109
Regnskab 2011	18.876	1.245	373	3.554	40	97	64	0	24.248
Budget 2012	18.835	1.343	247	5.272	0	0	64	257	26.018
BF2013 i alt	20.303	1.249	442	3.676	0	0	64	277	26.011
BO2014 i alt	20.360	1.249	442	3.676	0	0	64	282	26.072
BO2015 i alt	20.329	1.249	442	3.676	0	0	64	293	26.052
BO2016 i alt	20.272	1.249	442	3.676	0	0	64	316	26.018
Næstved									
Regnskab 2010	33.360	2.873	51	0	0	0	107	0	36.391
Regnskab 2011	35.574	3.027	1.299	0	0	0	107	0	40.008
Budget 2012	41.333	3.116	820	0	0	0	108	621	45.998
BF2013 i alt	40.064	3.007	0	0	0	0	108	669	43.848
BO2014 i alt	40.159	3.007	0	0	0	0	108	681	43.955
BO2015 i alt	39.993	3.007	0	0	0	0	108	706	43.813
BO2016 i alt	39.725	3.007	0	0	0	0	108	763	43.603
Slagelse									
Regnskab 2010	34.473	1.952	488	1.633	0	0	138	0	38.684
Regnskab 2011	39.134	1.960	650	1.428	10	0	138	0	43.321
Budget 2012	38.219	2.498	439	3.078	0	0	138	834	45.206
BF2013 i alt	39.890	2.049	837	1.322	0	0	138	899	45.136
BO2014 i alt	40.214	2.049	837	1.322	0	0	138	914	45.474
BO2015 i alt	39.988	2.049	837	1.322	0	0	138	948	45.283
BO2016 i alt	39.632	2.049	837	1.322	0	0	138	1.025	45.003
Faxe									
Regnskab 2010	9.825	1.181	398	3.332	0	0	28	0	14.764
Regnskab 2011	11.130	1.325	554	2.671	71	0	28	0	15.780
Budget 2012	10.750	1.335	363	5.697	0	0	28	142	18.314
BF2013 i alt	11.629	1.404	882	2.220	0	0	28	153	16.315
BO2014 i alt	11.638	1.404	882	2.220	0	0	28	156	16.326
BO2015 i alt	11.614	1.404	882	2.220	0	0	28	161	16.308
BO2016 i alt	11.569	1.404	882	2.220	0	0	28	174	16.276
Holbæk									
Regnskab 2010	30.189	1.778	468	5.488	0	0	106	0	38.029
Regnskab 2011	30.346	1.679	591	5.252	48	0	106	0	38.022
Budget 2012	24.350	2.017	387	8.729	0	0	107	550	36.139
BF2013 i alt	26.986	1.738	788	4.935	0	0	107	593	35.146
BO2014 i alt	27.187	1.738	788	4.935	0	0	107	603	35.358
BO2015 i alt	27.075	1.738	788	4.935	0	0	107	625	35.267
BO2016 i alt	26.979	1.738	788	4.935	0	0	107	676	35.222
Ringsted									
Regnskab 2010	18.793	833	211	1.277	0	0	70	0	21.185
Regnskab 2011	19.729	864	325	1.241	0	0	70	0	22.230
Budget 2012	21.004	886	184	2.096	0	0	70	337	24.578
BF2013 i alt	24.290	853	401	1.159	0	0	70	363	27.137
BO2014 i alt	24.448	853	401	1.159	0	0	70	370	27.301
BO2015 i alt	24.365	853	401	1.159	0	0	70	383	27.232
BO2016 i alt	24.192	853	401	1.159	0	0	70	414	27.090

Kommunal finansiering pr. kommune 2013, fortsat

(1.000 kr.) Kommune	Lokale busruter	Handicap kørsel	Flex- tur	Komm. ord.	Flextrafik, rute Bruger	Elev	Afdrag driftslån	Ydelse rejsekortlån	Total
Lolland									
Regnskab 2010	35.751	1.807	0	0	0	0	146	0	37.705
Regnskab 2011	36.147	1.814	0	0	40	0	146	0	38.147
Budget 2012	38.847	2.224	0	0	0	0	146	541	41.759
BF2013 i alt	39.944	2.073	303	1.424	0	0	146	583	44.473
BO2014 i alt	39.586	2.073	303	1.424	0	0	146	593	44.125
BO2015 i alt	39.414	2.073	303	1.424	0	0	146	615	43.976
BO2016 i alt	39.212	2.073	303	1.424	0	0	146	665	43.824
Vordingborg									
Regnskab 2010	19.804	1.654	472	2.626	0	0	109	0	24.665
Regnskab 2011	16.645	1.787	735	3.089	0	0	109	0	22.366
Budget 2012	22.227	1.662	469	4.069	0	0	109	373	28.909
BF2013 i alt	19.753	1.865	921	3.861	0	0	109	402	26.911
BO2014 i alt	20.038	1.865	921	3.861	0	0	109	408	27.203
BO2015 i alt	19.922	1.865	921	3.861	0	0	109	424	27.102
BO2016 i alt	19.818	1.865	921	3.861	0	0	109	458	27.032
Guldborgsund									
Regnskab 2010	28.819	1.798	0	0	45	0	134	0	30.796
Regnskab 2011	25.337	1.836	0	0	46	0	134	0	27.353
Budget 2012	33.447	2.380	0	0	50	0	134	470	36.482
BF2013 i alt	31.468	1.977	151	0	0	0	134	507	34.238
BO2014 i alt	31.515	1.977	151	0	0	0	134	515	34.293
BO2015 i alt	31.384	1.977	151	0	0	0	134	535	34.181
BO2016 i alt	31.221	1.977	151	0	0	0	134	578	34.061
Kommuner samlet									
Regnskab 2010	1.304.586	104.034	3.398	33.428	75.284	101.176	5.745	0	1.627.651
Regnskab 2011	1.380.229	101.664	6.651	30.283	78.283	103.296	5.745	0	1.706.151
Budget 2012	1.453.719	116.708	3.840	53.465	81.648	109.329	5.745	36.814	1.861.268
BF2013 i alt	1.452.910	96.386	8.019	31.702	82.160	108.450	5.745	39.673	1.825.045
BO2014 i alt	1.482.339	96.386	8.019	31.702	82.160	108.450	5.745	40.349	1.855.150
BO2015 i alt	1.472.058	96.386	8.019	31.702	82.160	108.453	5.745	41.852	1.846.374
BO2016 i alt	1.454.332	96.386	8.019	31.702	82.160	108.450	5.745	45.234	1.832.027

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

10.3. Finansiering for Region Hovedstaden

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Regionale busruter	70,0	84,3	85,0	99,9	102,6	101,6	99,6
Lokalbaner	133,0	136,2	146,6	125,2	126,5	126,8	126,8
Patientbefordring	0,0	0,0	0,0	29,4	29,4	29,4	29,4
Adm. og pers. udgifter *	231,9	233,6	241,4	242,2	239,9	239,9	239,9
Tjenestemandspens.	6,8	8,3	11,5	14,1	15,1	16,1	17,7
Renter	-3,6	-4,2	-2,7	-2,0	-1,5	-1,7	-1,9
Afdrag driftslån	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Ydelse Rejsekortlån	0,0	0,0	7,1	7,7	7,8	8,1	8,8
Finansiering i alt	440,1	460,2	491,0	518,5	521,8	522,1	522,2

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

* Ekskl. flextrafik

10.4. Finansiering for Region Sjælland

(mio. kr.)	R2010	R2011	B2012	BF2013	BO2014	BO2015	BO2016
Regionale busruter	100,6	96,4	99,7	100,7	102,0	101,2	100,0
Lokalbaner	212,0	199,3	186,8	188,8	188,3	185,7	185,7
Patientbefordring	137,3	132,0	147,6	135,6	135,6	135,6	135,6
Adm. og pers. Udgifter *	59,6	59,6	64,5	65,3	64,7	64,7	64,7
Tjenestemandspens.	1,2	1,4	2,2	2,5	2,7	2,9	3,1
Renter	-0,9	-1,1	-0,7	-0,5	-0,4	-0,5	-0,5
Afdrag driftslån	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Ydelse Rejsekortlån	0,0	0,0	5,0	5,4	5,5	5,7	6,2
Finansiering i alt	510,9	489,0	506,4	499,0	499,5	496,5	495,9

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

Note: R2010 - BF2013 er i årets priser. Budgetoverslagsårene er i 2013-priser.

* Ekskl. flextrafik