

**Til stede:**

**Thomas Gyldal Petersen, Per Hovmand, Allan Ahmad, John Schmidt Andersen, Poul Erik Ibsen, Jens Mandrup, Hans Toft og medarbejderobservatør Thomas Damkjær Petersen.**

Sagsnummer  
ThecaSag-107178  
Movit-2956571

**Bestyrelsen**  
19. december 2014  
Mads Lund Larsen

**Der var afbud fra Peter Jacobsen og Knud Larsen. Suppleanterne var ikke indkaldt.**

**01 Dagsorden for bestyrelsesmødet den 19. december 2014 klokken 9.00**

1. Godkendelse af dagsordenen
2. Meddelelser fra formanden
3. Meddelelser fra direktionen

**Sager til beslutning**

4. LUKKET PUNKT
5. LUKKET PUNKT
6. Movias trafikinformationsstrategi - implementering 2015
7. Afskrivning af uerholdelige fordringer
8. Plan for repræsentantskabsmødet den 26. februar 2015
9. Bestyrelsens årsstatus
10. Udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber
11. Movias repræsentation i By- og Pendlercykelfonden

**Sager til orientering**

12. LUKKET PUNKT
13. LUKKET PUNKT
14. Trafikbestilling 2016. Status
15. Trafikbestillingsgrundlag for 2016
16. Opfølgning på Trafikplan 2013 i 2015
17. Ejerskab og finansiering af trafikanlæg
18. Det puljestøttede projekt "Den samlede rejse"
19. Kundeundersøgelse 2014 i Flextrafik
20. Investeringsplan for forbedring af sikkerheden i jernbaneoverkørsler og –overgange på Lokalbanens strækninger
21. LUKKET PUNKT

22. Bestyrelsens årshjul 2015
23. Demonstration af bodycam til billetkontrollørerne
24. Eventuelt

## 06 Movias trafikinformationsstrategi - implementering 2015

### Indstilling:

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender administrationens videre arbejde med udmøntningen af trafikinformationsstrategien i 2015
- Godkender status for administrationens arbejde med udmøntning af trafikinformationsstrategien fra 2013 til nu

### Beslutning:

Tiltrådt.

### Resume:

Movia har siden slutningen af 2012 arbejdet med implementering af en strategi for trafikinformation til passagererne. Strategien indebærer øget brug af digital information, der kan opdateres her-og-nu, og mindre brug af analog, trykt information. Strategien har også fokus på støtte og vejledning til de passagerer, der har brug for hjælp i overgangen mellem de to informationsformer.

I dette dokument gives en status på udmøntningen af strategien indtil nu (Bilag A) samt et overblik over de aktiviteter, som administrationen i en løbende proces vil arbejde med i 2015. Derudover anvises aktiviteter, der går ind i 2016 og 2017, hvor det endelige mål for arbejdet med overgang fra analog til digital information forventes at være nået.

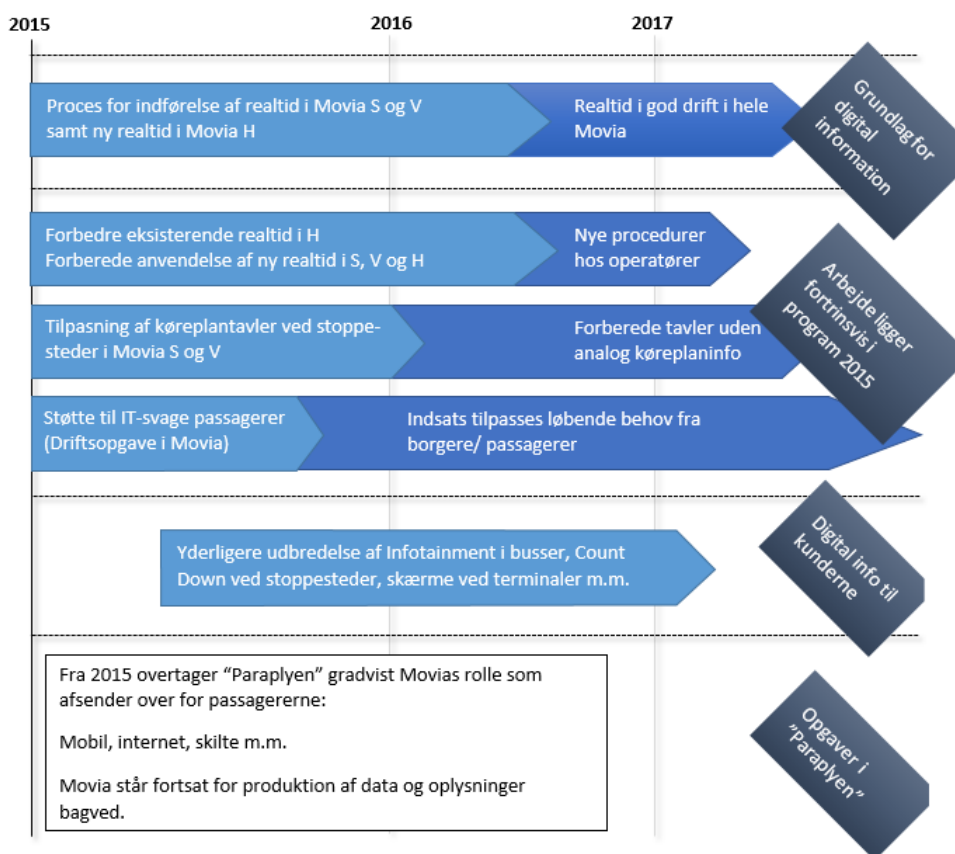
## Sagsfremstilling:

I oktober 2012 godkendte den daværende bestyrelse en ny strategi for trafikinformation gældende for perioden 2012-2015. Strategien er endvidere præsenteret på bestyrelsesmøde den 27. februar i år. Visionen i denne strategi er:

*"Flere kunder gennem digitale trafikinformationstjenester,  
der gør det nemt, enkelt og trygt at benytte den kollektive trafik.*

Strategien indebærer en bevægelse væk fra statisk, analog information, som er ressourcekrævende og langsom at opdatere, og hen imod digitale løsninger, der giver passagererne bedre og mere aktuel information. I denne udvikling laver Movia overgangsløsninger og støt-teforanstaltninger til de passagerer, der ikke naturligt tager digitaliseringen til sig som en selvfølge. Hermed ligger Movias trafikinformationsstrategi i forlængelse af den fælles offentlige digitaliseringsstrategi 2011-2015.

I takt med strategiens implementering overflyttes ressourcer fra arbejdet med opdatering af analog trafikinformation til udvikling og drift af digital information. Arbejdet med implementering sker ad flere parallelle spor, skitseret i denne model:



Movia følger løbende op på arbejdet med udviklingen af trafikinformationen ud fra de 5 strategiske pejlemærker, der er defineret i strategien. De 5 pejlemærker er:

- **Klar kanalprioritering** – hvor der skal gives information ad de kanaler, som flest passagerer foretrækker
- **Levering ”på dørmåten”** – så passagererne får information så hurtigt som muligt om rejsen. Også inden den begynder, hvis man ønsker besked på forhånd, hvis der er ændringer i den rejse, man planlægger.
- **Kunden skal bekræftes undervejs** – passagereren skal både have at vide undervejs at alt går godt – når det gør - og hvis der er ændringer undervejs i forhold til det, man regner med.
- **Trafikinformationen skal være i realtid** – så passageren altid får den mest korrekte information, der kan gives
- **Trafikinformationen skal skabe sammenhæng på tværs** – så passageren får besked om den samlede rejse med bus og evt skift til andre transportformer

Opfølgningen sker blandt andet ved den årlige kundeundersøgelse ”Evaluering af digital trafikinformation”, der gennemgår passagerernes kendskab til og oplevelse af de digitale informationstjenester. Undersøgelsen blev gennemført første gang i foråret 2013 og senest i oktober 2014.

Resultaterne af undersøgelsen gennemført i 2014 viser en synlig og stabil stigning i kundernes overordnede bedømmelse af den digitale trafikinformation siden første undersøgelse i foråret 2013. Der måles på blandt andet på 12 hovedparametre, hvor nogle af dem eksempelvis går på, hvordan Movias trafikinformation vurderes i forhold til troværdighed, hvorvidt informationen gør rejsen mere tryk, rejsetiden mere effektiv og opfylder kundens behov. På det halvandet år der er gået siden første måling i 2013, og hvor der er arbejdet med implementering af strategien, ses en jævn stigning på samtlige 12 parametre, hvilket er klart udtryk for en tendens gående mod højere tilfredshed. (Figur med udviklingen i de 12 væsentligste parametre samt baggrund for undersøgelsen er gengivet som bilag B.)

#### Sikring af fremskridt for passagererne:

Et særligt element i implementeringen af trafikinformationsstrategien er arbejdet med at sikre, at udfasningen af de analoge, trykte informationselementer og indarbejdelsen af de digitale både føles og reelt udgør et fremskridt for passagererne. Dette opnås ad to veje:

- dels ved at arbejde med de bagvedliggende systemer, der leverer den elektroniske realtid fra busserne til informationskanalerne
- dels ved at Movia tilbyder hjælp og vejledning af forskellig art til de passagerer der har brug for hjælp

#### Ny realtid før endelig udfasning af analog, trykt information:

Den første del om forbedring af elektronisk realtid opnås ved to separate projekter. Dels indførelse af realtid i Movia S og V, hvor der i dag kun findes realtid på et mindre antal linjer. Dels ved et nyt realtidssystem for Movia H.

I Movia S og V forventes det, at leverance af realtidsdata fra busserne vil være introduceret i sommeren 2016. Derefter forventes der at skulle bruges omkring et halvt år, før systemet er helt implementeret og i så god drift, at det fra medio 2017 i alle situationer kan give passage-erne her-og-nu oplysninger om busafgangene.

For Movia H arbejder administrationen der på, at det koncept for realtid, der introduceres i Movia S og V, kan danne grundlag for et nyt system for realtid i H. Det er intentionen, at arbejdet på denne opgave skal begynde i 2016 – og at det vil kunne give realtidsdata fra alle busser i H i 2017. Bestyrelsen forelægges beslutningsoplæg inden igangsættelse.

Herefter er det faktuelle, datamæssige grundlag for udfasning af de sidste analoge køreplanoplysninger til stede, da passagererne ved alle stoppesteder ved hjælp af mobilen vil kunne hente realtidsoplysninger fra alle busser om, hvornår de reelt kommer. Informationen på stoppestedstavlerne vil herefter bestå af basale oplysninger som linjenummer og destinationer, samt i endnu højere grad end i dag anvisninger i hvordan man bruger egen mobiltelefon til at finde oplysninger.

Dertil kommer et løbende arbejde også i 2015 indenfor det eksisterende program med at forbedre datakvaliteten fra det eksisterende realtidssystem i Movia H. Dimensioneringen, planlægningen og udførelsen af dette arbejde sker under hensyntagen til, at det forventes, at der indenfor de næste år kommer et nyt system i H. Opgaven bidrager ligeledes til sikring af, at der fra 2017 vil komme realtidsdata af høj kvalitet fra systemerne i Movia S og V.

#### Hjælp og vejledning til passagerer med IT-udfordringer:

Målet om implementering af digital information handler i høj grad også om passagerernes accept af mediet. Især for de brugere, der har forbehold eller er usikre over for at bruge mobiltelefon og pc. Her hjælpes implementeringen af trafikinformationen på vej ved den stadige, digitale udvikling i samfundet. Både med den fælles offentlige digitaliseringsstrategi og med de flere og flere andre relationer både i forhold til køb på nettet, kommunikation med foreninger m.m., som borgerne/passagererne anvender.

”Barrieren” ved at anvende digitale medier bliver til stadighed lavere for stort set alle brugere. Men som støtte til denne udvikling arbejder Movia fortsat med at hjælpe de passagerer på

vej, der i særlig grad har brug for hjælp. Det sker især ved samarbejde med kommunale borgercentre og interesseorganisationer, hvor Movia i forbindelse med implementeringen af strategien for trafikinformation indtil nu har været i kontakt og dialog med 17 ud af de 45 kommuner og 2 regioner i området.

Kontakten handler om undervisning og formidling af undervisningsmateriale fra Movia til medarbejdere og frivillige i Borgerservice, biblioteker, kommunale datastuer, mv. Indholdet handler dels om mulighederne for at finde oplysninger om aktuelle rejser i det samlede kollektive trafiksystem fx i form af brug af Rejseplanen på nettet og mobil, dels om selv at kunne printe køreplaner på papir, om Rejsekortet m.m.

Tilgangen er "hjælp til selvhjælp", hvor Movia via undervisning af kommunale medarbejdere og frivillige sætter disse i stand til at formidle metoder og fremgangsmåder til slutbrugerne – fortrinsvis ældre borgere/buspassagerer. Dette arbejde foreslås fortsat og placeret som en egentlig driftsopgave i Movia i 2015 og frem (se nedenfor).

Med fokus på samme målgruppes anvendelse af Rejsekortet har Movias Rejsekort Kundecenter gennemført lignende initiativer over for fx Københavns Kommunes Borgerservice.

Som et tilbud til alle kommuner i Movias område blev der i efteråret 2014 udarbejdet retningslinjer for, hvordan der kan formidles oplysninger om busdriften på egne hjemmesider efter en ensartet, hensigtsmæssig model. I forbindelse med køreplansskiftet i december 2014 spores der en begyndende interesse fra kommunernes side for at anvende dette tilbud, hvorfor der følges op på det i begyndelsen af 2015.

#### Implementering af strategi for trafikinformation - Projekter i 2015:

Administrationen foreslår, at følgende projekter igangsættes eller færdiggøres i 2015:

- Aktiviteter med henblik på forbedring af realtidsinfo på digitale tjenester  
I dag præsenteres kunderne for en blanding af realtid og planlagt tid i Movias trafikinformationstjenester, men målet er, at kunderne kun skal se realtid. I 2014 er der af dækket krav til datakvalitet, forretningsgange m.v. i det eksisterende realtidssystem, hvilket munder ud i en aktionsliste, hvorfra der i 2015 iværksættes udvalgte initiativer. Arbejdet vil både handle om forbedring af nuværende realtidvisning og bidrage til gennemførelse af ny realtid i både S, V og H fra 2017.
- Proces for udfasning af analog køreplaninformation på trykte køreplantavler  
Der bliver i øjeblikket opsat toppe med navn på stoppestedet ved alle stop i Movia S

og V, samt holdere til opsætning af trykte køreplantavler, hvor der ikke hidtil har været nogen. Projektet vil i første omgang sikre, at køreplantavlerne i S og V giver passagererne anvisning om, hvordan man kan bruge digitale medier til selv at finde aktuell trafikinformation. Tavlerne vil også stadig vise planlagte køreplantider. Fra 2017, når der forventes realtid i hele Movias område, vil de trykte tavler udelukkende vise basale, statiske basisoplysninger om linjernes nummer, destination m.m., samt oplysninger om brug af digitale medier til at hente realtidsoplysninger og andre oplysninger, der vurderes at være af værdi for passagererne.

- Interessentdialog – implementering af forretningsmodel  
Ud fra de gode erfaringer i 2014 skal der arbejdes på at implementere en forretningsmodel for fortsat interessentdialog med de IT usikre borgere om digital trafikinformation. Det indebærer blandt andet tilbud om fx simple undervisningsfilm til brug på nettet og andet materiale, der tilbydes alle kommuner og regioner i Movias område. Interessentdialogen med de IT usikre borgere samles som et tilbud til de centrale enheder i fortrinsvis kommunernes borgerservice og biblioteker, der allerede underviser i digital selvbetjening via etablerede kontakter til målgruppen.
- Implementering af korrespondancevisning på Infotainment  
I 2015 igangsættes forsøg på udvalgte linjer med visning af korrespondancer på bussernes digitale infotainmentskærme med henblik på idriftsættelse af visningen i alle busser med skærme i 2015. Det drejer sig om indholdsmæssige forbedringer og ændringer i eksisterende skærmsystemer, der er reklamefinansierede og ejes og drives af operatørerne.
- Kundeundersøgelse om effekten af den samlede strategi  
Der laves en kundeundersøgelse med henblik på at afdække, hvilken effekt initiativerne fra strategien samlet har haft på kunderne med henblik på at identificere fremtidige trafikinformationsinitiativer både hos Movia og i regi af paraplyen.

#### "Paraplyen" og arbejdet fra 2015:

Den 7. januar 2015 træder "paraply Samarbejdet" i kraft. Det betyder starten på en udvikling, hvor Movia gradvist overleverer de passagervendte opgaver til paraplyen. Movias rolle bliver fremadrettet at levere god grundinformation og valide data, mens paraplyen kommer til at tage sig af den passagervendte trafikinformation. Derfor vil der også allerede i 2015 i regi af paraplyen blive iværksat en række passagervendte initiativer, som indholdsmæssigt ligger i forlængelse af arbejdet med udmøntningen af Movias trafikinformationsstrategi.



I paraplyregi forventes det, at der bla. vil blive arbejdet med:

- Ny fælles responsiv hjemmeside (dvs den tilpasses automatisk pc, tablet og mobiltelefon)
- Fælles app med billetkøb til alle takstområder
- Ny fælles strategi for passagerinformation for samarbejdet
- Ny strategi for brugen af sociale medier
- Opsætning af digitale TUS-skærme

#### **Økonomi:**

Udmøntningen af trafikinformationsstrategien i 2015 er indarbejdet i Movias administrative budget.

#### **Kundemæssige konsekvenser:**

Udmøntningen af aktiviteterne i strategien vil betyde, at passagererne vil opleve bedre og mere aktuel information, hjulpet og forklaret for de der har mest behov for hjælp. Udmøntningen vurderes derfor at bidrage til målsætningen om flere og mere tilfredse kunder.

#### **Miljømæssige konsekvenser:**

Øget brug af digitale tjenester vil mindske trækken på analog information. Det vil give miljømæssige gevinster ift tryk, distribution og kørsel.

#### **Åbent/lukket punkt:**

Åbent

#### **Kommunikation:**

Der udarbejdes særskilt kommunikationsplan for de enkelte delprojekter.

## Bilag A: Oversigt over arbejdet med udmøntning af strategien for trafikinformation i 2013 og 2014

### Strategiens udmøntning i 2013 og 2014:

I 2013 og 2014 er udmøntningen af strategien sket gennem en række projekter, der alle enten har fokuseret på afvikling af analoge kanaler eller udvikling og forbedring af den digitale trafikinformation. Konkret drejer det sig om følgende projekter:

<b>Udvikling og fremme af digitale løsninger</b>	<b>Udfasning af analoge kanaler, som erstattes med information om digitale tjenester</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Forbedring af datakvalitet gennem forbedring af realtidsprognoser (gennemført 2013)</li><li>• Videreudvikling af brug af count-down-moduler på stoppestedstanderne (brug af tekstfelt til her og nu information) (idriftsat 2013)</li><li>• Videreudvikling af infotainment på skærme i busser (visning af korrespondancer og her og nu information) (videreføres i 2015)</li><li>• Udbredelse af count down standere (vedvarende indsats)</li><li>• Alene realtid på digitale informationskanaler (afdækning af krav til realtidsdata, prognosemodel og forretningsprocesser med henblik på at udfase planlagt køreplantid) (afsluttes i 2014 men fortsættes i konkrete projekter i 2015 og 2016)</li><li>• Lokalbanerne på "Klar besked portalen" (Fortsættes i 2015)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Udfasning af trykte køreplaner (gennemført 2014)</li><li>• Udvikling og implementering af nye stoppestedstavler med brugervenlig information om digitale løsninger (er udviklet i 2013 og herefter løbende implementeret)</li><li>• Nyt koncept for læskærmsinformation (implementeres i 1. halvår af 2015)</li><li>• Plan for udfasning af analoge stoppestedstavler (plan påbegyndt udarbejdet 2014 med henblik på udmøntning i 2017)</li></ul>

- Interessentdialog (Fortsættes i 2015)
- Sammenlægning af hjemmeside og mobilportal (Projekt blev indstillet pga. arbejdet med paraply).

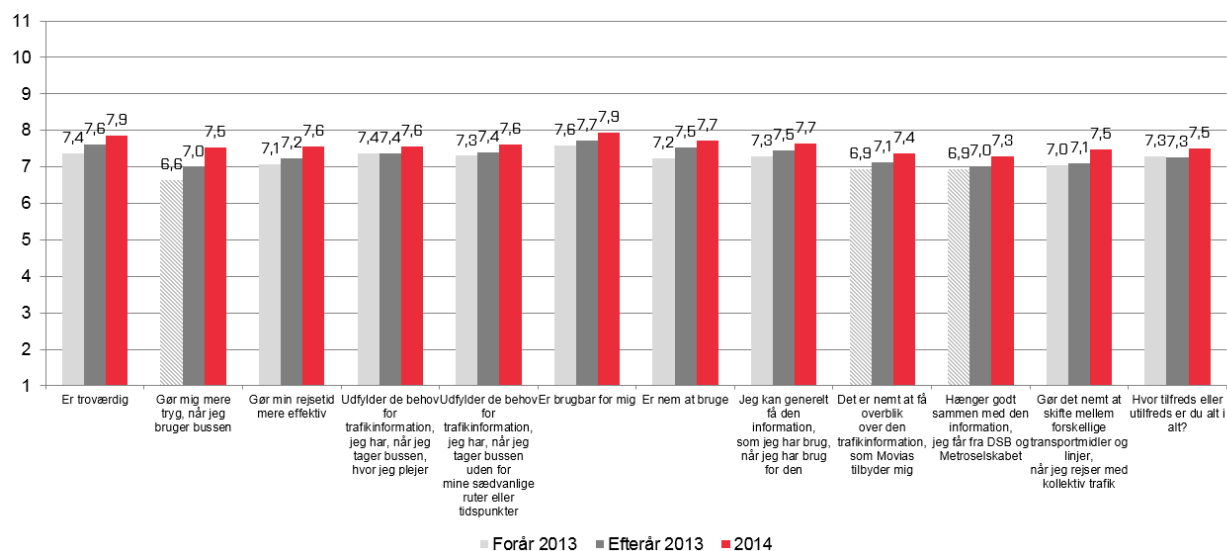
## Bilag B: Kundeundersøgelse: Bedømmelse af Movias trafikinformation

EPINION

### Den overordnede bedømmelse af Movias trafikinformation

Som i efteråret 2013 ligger alle områder (væsentligt) over det naturlige gennemsnit på 5,5. Derudover er alle gennemsnit lidt højere end i både forår og efterår 2013.

Hvor enig er du i følgende udsagn – 1 er meget uenig og 11 meget enig?  
- Movia trafikinformation...



Undersøgelsesrækken er sat i værk i forlængelse af strategien for Movias trafikinformation, vedtaget ultimo 2012. Formålet med undersøgelsen er løbende at "tracke" passagerernes kendskab til og oplevelse af Movias digitale informationstjenester, parrallelt med at der udvikles på den.

## **07 Afskrivning af uerholdelige fordringer 1. november 2013 til 31. oktober 2014.**

### **Indstilling:**

Administrationen indstiller,

- at bestyrelsen tager til efterretning, at der afskrives 1 uerholdelig fordring på i alt kr. 18.630 i beløbsintervallet 10.000 kr. – 20.000 kr.

### **Beslutning:**

Tiltrådt.

Administrationen overvejer niveauet for den fremtidige rapportering og godkendelse af afskrivning af uerholdelige fordringer.

### **Sagsfremstilling:**

I henhold til Movia's kasse- og regnskabsregulativ skal administrationen fremlægge indstilling om afskrivning af enkeltsager på over 20.000 kr. til bestyrelsens godkendelse. Endvidere skal bestyrelsen orienteres om afskrivninger af enkeltsager i beløbsintervallet 10.000 kr. – 20.000 kr.

Tabel 1: Tab på debitorer over 10.000 kr. fordelt pr. art og størrelse:

Beløb kr.	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Over 20.000</b>	966.507	422.301	241.886	188.549	0
<b>10.000 - 20.000</b>	15.300	27.380	41.539	30.302	18.630
<b>Total kr.</b>	981.807	449.681	283.425	218.851	18.630
<b>Antal sager</b>	11	11	8	7	1

Movia's økonomiafdeling arbejder målrettet på at holde afskrivninger på et minimumsniveau. Der er daglig overvågning af, at salget på de enkelte kortsalgssteder ikke overstiger den aktuelle bankgaranti. Garantierne reguleres løbende efter behov, når omsætningen ændres. Administrationen foretager uanmeldte revisionsbesøg på kortsalgsstederne, samt overvåger hvor mange kort det enkelte kortsalgssted har på lager. Dette arbejde foretages parallelt med den daglige debitoropfølgning. Der er i 2014 foretaget 100 uanmeldte revisionsbesøg.

#### Enkeltsager over 20.000 kr.

Der er ingen sager i 2014.

#### Enkeltsager i intervallet 10.000 kr. – 20.000 kr.

Summen af enkeltsager i intervallet 10.000 kr. - 20.000 kr., beløber sig i 2014 til i alt kr. 18.630.

Der er tale om 1 sag på i alt kr. 18.630 vedrørende afsluttet konkursbo i forbindelse med et kortsalgssted. Der var ingen dividende til simple kreditorer, fordringen er opstået ved køb af klippekort i efteråret 2010.

Risiko for tab i forbindelse med WEB-salg.

Siden august 2011 har Movia givet kunder adgang til at foretage køb af rejsehjemmel via hjemmesiden, Moviatrafik.dk. Betaling kan ske via betalingskort eller på faktura. I takt med, at WEB-handel er blevet mere udbredt, har administrationen konstateret en stigende grad af snyd. Bl.a kan nævnes:

1. stjålne betalingskort.
2. kunden er "fiktiv" og kan ikke efterspores.
3. der købes produkter uretmæssigt på vegne af 3. part.
4. der oprettes en postboks i et falsk navn i et kontorhus.

Salgsmetoden "WEB salg indebærer således forøget risiko, som kan betyde tab på debitorer. Administrationen gør en stor indsats for at imødegå sådanne tab og søger til stadighed at ud-tænke forholdsregler, som standser snyderiet. Sager, der omhandler identitetstyveri og mis-brug af stjålne betalingskort, anmeldes til politiet.

Man kan maksimalt købe for 3.500 kr. pr. gang. Der har igennem de sidste ca. 12 måneder været 32 sager omkring svindel til et samlet beløb på ca. 85.000 kr. ud af et samlet WEB-salg i perioden på 9,5 mio. kr. Alle sager er anmeldt til politiet, men det er administrationens vurdering, at bedragerisager i denne størrelsesorden ikke er højt prioriteret hos politiet, så tidshorisonten til at få et krav helt eller delvis indfriet er lang.

**Økonomi:**

Afskrivningerne belaster driftsresultatet for 2014 med 18.630 kr.

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent

**Kommunikation:**

Offentliggøres på Movia's hjemmeside

## 08 Plan for repræsentantskabsmødet den 26. februar 2015

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At forslag til plan for repræsentantskabsmødet den 26. februar 2015 tiltrædes.

### Beslutning:

Tiltrådt.

### Sagsfremstilling:

Der holdes normalt to repræsentantskabsmøder om året i Movia. Møderne er sammenfaldende med bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet i februar og vedtagelse af næste års budget ved andenbehandlingen i september.

Der foreslås følgende dagsorden til mødet den 26. februar:

1. Valg af mødeleder
2. Konstatation af fremmødte
3. Direktionens beretning
4. Årsregnskab for 2014 inkl. orientering om revisionens arbejde og bemærkninger til regnskabet. Revisor deltager under dette punkt.
5. Forslag til vedtægtsændring
6. Orientering om og drøftelse af model for landsdækkende handicapbefordring
7. Erfaringer med samlede rådgivningsprojekter i kommuner
8. Orientering om paraplyarbejdet. Nuværende status og den videre plan.



### Bemærkninger til dagsordenen

#### *Ad 4 Årsregnskabet*

I henhold til vedtægtens § 29, stk. 4 forelægges årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom for repræsentantskabet til orientering. Revisor vil være til stede og orientere om revisionens bemærkninger til regnskabet og besvarer spørgsmål herom. Revisionsprotokollen udleveres ikke til repræsentantskabet.

#### *Ad 5 Forslag til vedtægtsændring*

Bestyrelsen vedtog på mødet den 9. oktober en række ændringer af vedtægten, som for manges vedkommende var afstedkommet af ændringen af lov om trafikkselskaber. I vedtægtsændringen indgår forslag om at indfase de økonomiske konsekvenser af den nye finansieringsmodel over en periode på 3 år. Denne ændring kræver 100 pct. enighed blandt alle 45 kommuner og de to regionsråd, og bestyrelsen har derfor besluttet at gennemføre en særlig vedtagelsesproces for dette spørgsmål forud for repræsentantskabsmødet. De øvrige ændringsforslag kan godkendes af et simpelt flertal på repræsentantskabsmødet, dog forudsat at mødet er beslutningsdygtigt med mindst 23 fremmødte. Vedtægtsændringen godkendes efterfølgende af begge regionsråd og derefter af Økonomi- og Indenrigsministeren og Transportministeren. Såfremt Movia ikke inden 12 uger har hørt fra de to ministerier, kan vedtægtsændringen anses for godkendt. Administrationen varsler i god tid kommunerne om repræsentantskabsmødet og vigtigheden af, at så mange som muligt deltager.

#### *Ad 6 Orientering om og drøftelse af model for landsdækkende handicapkørsel*

På bestyrelsesmødet den 13. november besluttede bestyrelsen, at spørgsmålet om, at Movia tilslutter sig en ordning med de øvrige trafikkselskaber om at tilbyde landsdækkende handicapkørsel på tværs af trafikkselskabsgrænserne, skulle forelægges repræsentantskabet til drøftelse forinden bestyrelsens stillingtagen.

#### *Ad 7 Erfaringer med samlede rådgivningsprojekter i kommuner*

Bestyrelsesmedlem Knud Larsen foreslog på bestyrelsesmødet den 13. november emnet taget op på repræsentantskabsmødet med afsæt i projektet i Lolland Kommune. Projektet i Lolland Kommune var enestående i sin karakter, fordi der tidsmæssigt var sammenfald med

kontraktophør på den almindelige rutekørsel, hvilket gjorde det muligt at samtænke rutekørsel og Flextrafik-ordningerne på en helt ny måde. Den omstændighed har ikke været til stede indtil nu i andre kommuner. En række kommuner har fokus på Flextrafik-ordningerne, idet ny viden f.eks. kan vise karakteren af den øgede anvendelse af Flextur og detaljeret give oplysning om kørselsformål med Flextur. Det har givet mulighed for kommunerne for at optimere deres samlede kørselsopgaver. Endelig vil det også være relevant at give en orientering om arbejdet med det regionale net i Region Hovedstaden, hvilke intentioner der ligger for arbejdet etc.

#### *Ad 8 Orientering om paraplyarbejdet. Status og den videre plan*

Der er behov for en opdateret orientering til repræsentantskabet om status og planen for det videre arbejde i etableringen af paraplyen.

#### **Økonomi:**

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

#### **Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

#### **Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen.

#### **Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

#### **Kommunikation:**

Offentliggøres på Movias hjemmeside

## 09 Bestyrelsens årsstatus

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At der med bestyrelsen som afsender udsendes en årsstatus 2014/15 for Movia til kommuner, regioner, relevante folketingspolitikere, relevante ministerier og eventuelle øvrige interessenter,
- At forslag til årsstatus godkendes.

### Beslutning:

Tiltrådt. Årsstatus sendes til folketingets trafikpolitikere, borgmestre og regionsrådsformænd samt ledende embedsmænd på trafikområdet i kommuner og regioner.

### Sagsfremstilling:

I lyset af at 2014 har været et overordentligt begivenhedsrigt år for Movia og at det kommende år også vil være præget af forandringer, finder administrationen det relevant, at Movias bestyrelse over for de nærmeste interessenter markerer en status over det forgangne år med de opnåede resultater og en markering af, hvad der vil være fokus på i 2015.

### Økonomi:

Ingen økonomiske konsekvenser for Movia.

### Kundemæssige konsekvenser:

Ingen

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent

**Kommunikation:**

Årsstatus udsendes elektronisk.

**Bilag:**

1. Udkast til årsstatus.

## **Movias nytårshilsen**

Movias bestyrelse tiltrådte i januar 2014 og har nu haft sit første virkeår.

For Movia har 2014 været overordentlig begivenhedsrig, og det vil efter alle solemærker at dømme fortsætte i 2015. Det vil vi gerne beskæftige os med i dette nytårsbrev.

Den nye bestyrelse arvede en splinterny trafikplan fra den forrige bestyrelse, en trafikplan som kom til verden i et forbilledligt samarbejde mellem Movia og kommuner og regioner. Der er tale om en meget konkret plan, som på 4 områder opstiller kontante mål for, hvad Movia skal opnå i perioden frem mod 2020.

### Passagervækst

Buspassagertallet fra 2012 skal være intakt i 2020, når Metroens cityring er åbnet. Det er et ambitiøst mål, da det forventes, at Metrocityringen vil opsuge mere end 40 mio. buspassagerer. Dette mål skal nås i samarbejde med kommunerne og regionerne, som bakker op om dem. Vi er desværre ikke kommet helt så godt fra start i 2013 og 2014, som vi havde håbet, men en lille vækst har der været. Blandt de større tiltag i 2014 til fremme af passagertallet skal nævnes det stadige arbejde med at forbedre bussernes fremkommelighed og ikke mindst realiseringen af den første BRT busbane, Nørre Campus, hvor busserne fra Hans Knudsens Plads ad Nørre Allé nu kører i eget spor midt på vejen. Pendlernet er et generelt fokuspunkt, når der skal sættes på vækst. Det sker gennem øget serviceniveau, flere afgangene, bedre fremkommelighed og bedre stoppestedforhold.

### Flere meget tilfredse kunder

De ca. 20 pct. af kunderne, som i dag er meget tilfredse med deres busrejser, skal udvikle sig til 30 pct. i 2020. Samtidig skal den samlede andel af tilfredse kunder være uændret mindst 95 pct. Kravet er altså, at andelen af meget tilfredse skal stige med mere end 1 pct. point om året. I forhold til 2013 er der en pæn stigning i 2014 på 1,8 point. Satsning på digital trafikinformation i realtid er et af virkemidlerne, og i 2014 tog vi det sidste skridt til at udfase de gamle trykte køreplaner fra busserne, som erstattes af forbedret digital information. Realtids trafikinformationen udbredes i 2015 til Syd og Vest, så hele Movia er dækket. Ligeledes i 2015 vil Movia gennemføre en opgradering af stoppestederne i Syd og Vest, så alle stoppesteder i hele Movia holder en bestemt minimumstandard. Det er en forudsætning for at få fuldt udbytte af den digitale realtidstrafikinformation.

### Grønnere offentlig transport

Markant nedbringelse af udledningen af skadelige stoffer fra busserne er et tredje fokusområde. I forhold til 2008 er målet i 2020 en reduktion af CO<sub>2</sub> med 29 pct. samt NO<sub>x</sub> og partikler med 75 pct. Som det fremgik af miljøregnskabet for 2013, lå udledningstallene for alle tre typer allerede markant under det stipulerede udviklingstrin, og den positive udvikling er fortsat i 2014. Det er stadig den løbende materieludskiftning i forbindelse med udbud med nye busser og de høje miljøkrav til dem, der bærer udviklingen. Movia har derudover taget mere langtrækkende skridt i 2014 med igangsætning af forsøg med elbusser og hybridteknologi. Flere forsøg med elbusser i København følger i 2015. Miljøministeriet har i 2014 i samarbejde med Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Movia igangsat et projekt med eftermontering af filtre på ældre busser i København. Det vil få virkning i 2015 og bidrage til en markant reduktion af partikel- og NO<sub>x</sub>-udledning fra busserne i København og på Frederiksberg

### Styrket flextrafik

Målene for 2020 er, at kommunerne og regionerne i stadig højere grad vil koordinere deres lukkede, visiterede kørsler i Movias flextrafik, og at 90 pct. af kommunerne tilbyder Flextur. Der er stor interesse fra kommunerne for at komme med i de kørselsordninger i flextrafik, som ligger ud over handicapbefordringen. Interessen er så stor, at ikke alle interesserede har kunnet komme med på én gang. For at få det bedste udbytte af kørselskoordineringen i Movia, er en grundig forberedelse hos både kommunen og Movia afgørende. Der vil typisk gå 17 måneder, fra en kommune "melder sig til", til den praktiske kørsel kan igangsættes. Ved årsskiftet 14/15 udfører Movia kommunalt visiteret kørsel for 16 kommuner, mens 7 kommuner (Allerød, Brøndby, Fredensborg, Glostrup, Hillerød, Hvidovre og Hørsholm Kommuner) kommer med fra 1. oktober 2015. Der er allerede nu betydelig interesse fra andre kommuner om at komme med i 2016, og Albertslund har besluttet sig for at starte i 2016.

31 kommuner tilbyder ved udgangen af året Flextur til deres borgere. Erfaringen viser, at jo flere kommuner, der er med i ordningen, jo større er inspirationen til de øvrige. I 2014 har tilgangen af nye kommuner i Flextur-ordningen været 6, bestående af Egedal, Frederikssund, Gladsaxe, Helsingør, Høje Taastrup og Lyngby-Taarbæk.

Det er værd at bemærke, at nogle kommuner benytter sig af at henvise nogle borgere til Flextur, hvor de tidligere havde været visiteret til kommunens kørsel. Her ser vi således en stigning i antallet af ture med Flextur og en mindre aktivitet i de visiterede ture.

I 2015 vil Movia se nærmere på, hvordan vi kan få Flextur til at hænge endnu bedre sammen med den almindelige kollektive trafik, så vi skaber en samlet rejse og styrker mobiliteten i yderområderne.

### Ny trafiksekskabslov

I 2014 stod en stor del af Movias arbejde i trafiksekskabslovens tegn. Movia fik til opgave at udfylde lovens bestemmelser om, at flere buslinjer skal varetages af regionerne, og kommunerne skal medfinansiere Movias fællesudgifter. Det arbejde er nu gennemført med vedtagelse af en ny linjefordeling fra 2016, som har bred opbakning i kommunerne og regionerne. Movia vil i den anledning benytte lejligheden til at kvittere for samarbejdet med regionsrådsformændene, Københavns overborgmester, de to KKR-formandskaber samt de mange embedsmænd i kommuner og regioner, som har deltaget.

Trafiksekskabsloven pålægger også parterne i den kollektive trafik at arbejde tættere sammen, end det sker i dag. Således opfordret har parterne igennem hele 2014 arbejdet med at konstruere og etablere en såkaldt paraplyorganisation. En organisation, som i første række skulle have til opgave at varetage alle de kunderettede opgaver, således at kunden fremover har én samlet indgang til den kollektive trafik. Samme princip kendes fra kommunernes Borgerservice og trafiksekskaberne fælles kundeindgang har da også inspiration herfra. Movia har i forløbet arbejdet for, at paraplyen skulle være en organisation med egen ledelse og egne medarbejdere allokert fra trafiksekskaberne, og at paraplyen skal omfatte hele Movias område. Parterne havde imidlertid forskellige ambitionsniveauer og så forskelligt på, hvordan udgifterne til paraplyen skulle fordeles, hvor Movias holdning er, at fordelingen skal ske i forhold til parternes trafikindtægter, som det sker i dag i en række samarbejder parterne imellem. Det stod hurtigt klart, at tiden var forpasset til en stor lancering af hele paraplyen på én gang. I stedet får vi nu en faseopdelte introduktion af paraplyen, hvor første fase fra primo 2015 omfatter klar kommunikation til kunderne om paraplyen, én online tilgang til offentlig transport, én indgang til kundeservice og koordineret trafikinformation.

### Takstharmonisering på Sjælland

Movia har i en årrække ønsket og opfordret til, at der gennemførtes en harmonisering af taksterne i den kollektive trafik på Sjælland og har i årene forberedt en generel harmonisering ved udjævning af historiske forskelle. Parterne (Trafikstyrelsen, DSB, Metroselskabet og Movia) arbejdede i 2013-14 med konkrete modeller, et arbejde hvor Movia lagde vægt på, at kommunerne i Syd og Region Sjælland blev holdt skadesløse for det indtægtstab, der ville blive resultatet i deres område, fordi taksterne her historisk har været højere end i resten af Sjælland. Ligeledes var det vigtigt for Movia så langt som muligt at neutralisere den merudgift, som borgere især i de områder, som ligger uden for takstzone 9 i hovedstadsområdet ville opleve. Det viste sig under arbejdet, at parterne også her havde forskellige ambitionsniveauer, og de konkrete modeller, der blev arbejdet med, måtte skrinlægges. Der er nu fra Transportministeriets side sat en ny proces i gang, hvor der i første omgang er fokus på rejsekorttaksterne fra 2016. Harmonisering af de øvrige billetprodukter forventes at følge successivt. Movia har endnu ikke set Transportministeriets oplæg.

### Rejsekort

Næste skridt i udrulningen af rejsekortet sker i februar, når klippekortet i hovedstadsområdet tages ud af billetsortimentet. Det forventes at give et kraftigt skub opad i udbredelsen og anvendelsen af rejsekortet, hvor kort nr. 1 million blev udleveret i november 2014. Der er i december 2014 aftalt en handlingsplan til forbedring af kundeoplevelsen med 20 punkter. Fokus er her på at forbedre brug af rejsekort, særligt for kunder der foretager relativt korte rejser. Efter at Fynbus har meddelt, at de tilslutter sig rejsekortet, vil hele landet med undtagelse af Bornholm være dækket. Movia har sammen med de øvrige trafikselskaber bakket op om det initiativ, Transportministeriet har taget i slutningen af 2014 til en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S. Movia har sammen med de øvrige trafikselskaber i lang tid været bekymret for DSB's ageren i rejsekortselskabet og er tilfreds med Transportministeriets initiativ.

### Udbud i 2015

Nævnes skal også udbuddet af Nordeuropas største buslinje, 5A i 2015. Udbuddet vil indeholde indsættelse af ekstra lange busser, øget fokus på de mindst miljøbelastende løsninger, og der vil på dele af strækningen blive arbejdet med BRT-løsninger, som sikrer kortere rejsetider og øget regularitet.

Samarbejdet med operatørerne skal udvikles, så de i højere grad inddrages i arbejdet med at sikre en effektiv drift og få flere passagerer over i den kollektive trafik.

Vi ser i det hele taget frem til bestyrelsesåret 2015, hvor vi allerede nu kan se konturerne af nogle spændende aktiviteter. Ud over de allerede nævnte tiltag, skal vi også se på yderligere udvikling af lokalbanerne, hvor der ligger et par spændende visionsprojekter.

### Styrket rådgivning

I relation til kommunerne og regionerne vil 2015 byde på et nyt rådgivningsområde, som vi kalder Mobilitetsplanlægning. I dette ligger, at Movia ønsker at kunne yde rådgivning om den samlede persontransport uanset transportform, men med det sigte at reducere nødvendigheden for borgerne af at have og bruge egen bil i det daglige. Rådgivningen skal foregå på tværs af transportformer, kommunegrænser og henover grænserne mellem land og by. Movia har allerede taget de første skridt på området ved at gennemføre pendler- og mobilitetstjek på blandt andet Rigshospitalet, Glostrup og Herlev hospitaler.

Mobilitetsrådgivningen er en vigtig brik i at realisere Movias nye mission:

*Movia leverer sammenhængende transportløsninger, der bidrager til mobilitet og udvikling i Hovedstaden og Østdanmark.*

Missionen vil vi opfylde ved at følge denne ledestjerne, som er udtryk for Movias vision:

*Vi samarbejder på tværs for at gøre kollektiv transport til et attraktivt førstevalg.*

Om missionen lykkes, ved vi af gode grunde ikke endnu, men vi ved, at Movia vil arbejde benhårdt for det.

Med venlig hilsen og ønsket om et godt nytår

Thomas Gyldal Petersen

Dorthe Nøhr Pedersen



## 10 Udpegning af medlemmer til selskabers bestyrelser. LUKKET PUNKT

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At centerchef Eskil Thuesen udpeges som medlem af bestyrelserne i Lokalbaneln A/S, Regionstog A/S og Rejsekort A/S
- At områdechef Annette Heckscher udpeges som medlem af bestyrelsen for Rejseplanen A/S
- At centerchef Søren Englund udpeges som suppleant for Dorthe Nøhr Pedersen til bestyrelsen for Rejsekort A/S
- At sagen behandles på lukket dagsorden og åbnes efter afgørelsen

### Beslutning:

Tiltrådt.

### Sagsfremstilling:

I henhold til Movias vedtægt udpeger bestyrelsen Movias medlemmer af aktieselskabers bestyrelser.

Efter tidligere centerchef Niels Fugmanns fratræden er der behov for at udpege hans afløser i bestyrelserne for de to baneselskaber, Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S.

*Lokalbanen A/S og Regionstog A/S*

Det foreslås, at kommende centerchef Eskil Thuesen udpeges til bestyrelserne.

*Rejsekort A/S:*

Det foreslås, at kommende centerchef Eskil Thuesen udpeges til bestyrelsen. Samtidig foreslås, at centerchef Søren Englund udpeges til suppleant for Dorthe Nøhr Pedersen.

*Rejseplanen:*

Movia har to pladser i bestyrelsen for Rejseplanen A/S. Det foreslås, at områdechef Annette Heckscher udpeges til bestyrelsen. Movias anden plads er besat af områdechef Pernille Jørgensen.

**Økonomi:**

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Lukket indtil sagens afslutning

**Kommunikation:**

Sagen offentliggøres på Movias hjemmeside efter afslutningen

**Bilag:**

Ingen

## 11 Movias repræsentation i Bycykelfonden

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At bestyrelsen træffer beslutning om udpegning af et bestyrelsesmedlem til By- og Pendlercykelfonden.

### Beslutning:

Bestyrelsen besluttede at indstille kommende bestyrelsesmedlem og medlem af Københavns Borgerrepræsentation Niels E. Bjerrum til fondens bestyrelse.

### Sagsfremstilling:

Bestyrelsen tiltrådte på mødet den 9. oktober 2014 følgende indstilling vedr. Movias repræsentation i bestyrelsen for By- og Pendlercykelfonden:

Administrationen indstiller

- at Movia udpeger et medlem til bestyrelsen for By- og Pendlercykel Fonden for perioden 2014-2017
- at bestyrelsen udpeger Movias bestyrelsesmedlem, såfremt kommunerne udpeger et medlem af deres respektive kommunalbestyrelser, og at den administrerende direktør udpeger Movias bestyrelsesmedlem, såfremt kommunerne udpeger eksterne medlemmer med faglig kompetence.

De øvrige parter har udpeget følgende til bestyrelsen:

Kbh. Kommune: Jens Kjær Christensen (EL)

Frederiksberg Kommune: Nikolaj Bøgh (Kons.)

Region H: Charlotte Fischer (Rad.)

Dansk Cyklistforbund: Jette Gotche

De to kommuner og Region H har således udpeget medlemmer af deres respektive råd, så efter beslutningen i oktober skal bestyrelsen udpege et medlem til fondens bestyrelse.

**Økonomi:**

Ingen økonomiske konsekvenser for Movia

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent

**Kommunikation:**

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.

**Bilag:**

1.

## 14 Trafikbestilling 2016 status på større projekter

### Indstilling:

Administrationen indstiller at

- Status for trafikbestilling 2016 tages til efterretning

### Beslutning:

Tiltrådt.

### Sagsfremstilling:

Trafikbestillingsprocessen for 2016 bærer præg af, at der fra 2016 implementeres en ny fordeling af ansvaret for buslinjerne, så de to regioner bliver trafikbestillere for en betydeligt større andel af buslinjerne, og at der samtidig gennemføres en ny finansieringsmodel, som medfører omfordeling af midler mellem kommunerne.

Kommunerne har forholdt sig afventende, indtil den endelige linjefordeling blev besluttet 13. november. Der kan derfor stadig komme ønsker til oplæg om effektiviseringer af betjeningen fra kommuner, der ender med at få øgede omkostninger. Administrationen har særlig opmærksomhed på at bistå disse kommuner med forslag til effektivisering af busdriften.

Administrationen bistår generelt kommunernes forvaltning med rådgivning om mulighederne, og om hvilke konsekvenser eventuelle reduktioner i betjeningen vil have for passagererne. Administrationen tilbyder endvidere at deltage ved fremlæggelsen af forslag ved kommunernes udvalgsbehandling.

Enkelte kommuner (Halsnæs, Rudersdal og Lyngby Taarbæk) har administrativt bedt om forslag til mulige besparelser, der kan kompensere for de øgede udgifter, som følge af den nye finansieringsmodel. Mens Ballerup og København i første omgang indarbejder effekterne i

deres budgetter.

Tårnby Kommune har specifikt bedt om en beregning af konsekvenserne ved en afkorting af linje 5A til Kastrup station. Administrationen har leveret det ønskede oplæg, og sagen er nu i proces i kommunen.

Andre kommuner (Egedal, Fredensborg, Frederikssund og Hillerød) har igangsat projekter, der skal munde ud i forslag til forbedringer af betjeningen, og der er indledt dialog mellem kommunerne med henblik på at sikre koordinering over kommunegrænserne. I Frederikssund, Fredensborg og Hillerød er eksisterende telebusser besluttet nedlagt, så en del af opgaven er at afdække behov for supplerende betjening med rutebundet trafik.

Helsingør Kommune har besluttet en toårig tilpasning af betjeningen til de økonomiske muligheder, kommunen har. Første etape er realiseret 14. december 2014, anden gennemføres i december 2015 i forbindelse med genudbud af kørsel i kommunen og detailplanlægges i med henblik på endelig bestilling 1. maj. Det forventes, at effekterne af den nye finansieringsmodel og linjefordeling ikke medfører yderligere besparelser.

Begge regioner arbejder med planer for den regionale busbetjening. Planer der også kan få betydning for den kommunalt finansierede busbetjening.

Region Hovedstaden gennemfører en samlet analyse af det regionale busnet. Fokus er på en afklaring af, om det regionale net er i overensstemmelse med de regionale transportopgaver. Opgaven løses i tæt samarbejde med administrationen. Idéer og forslag fra samarbejdet med kommunerne indgår i arbejdet. Når der i januar foreligger prioriterede skitseforslag til ændringer, inddrages kommunerne i dialogen.

Region Sjælland har bedt om et sparekatalog, hvor der spares 30 mio. kr. årligt på regionens samlede udgifter til kollektiv trafik. Movia er i dialog med regionen om de muligheder, der er for effektiviseringer. Når regionen har forholdt sig til løsningskitserne, forventes kommunerne inddraget i det omfang, de berøres.

Samlet vurderet betyder de igangværende projekter, at der tegner sig muligheder for en positiv trafikbestilling fra Region Hovedstaden, mens der for kommunerne generelt er tale om mindre ændringer, der kun vil få marginal indflydelse på passagerudviklingen. Passagermålene i trafikplanen bliver således kun i meget begrænset omfang understøttet ved de igangværende projekter.

#### **Økonomi:**

Ingen økonomiske konsekvenser for Movia.

#### **Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen på nuværende tidspunkt i processen.

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

**Kommunikation:**

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.

**Bilag:**

## 15 Trafikbestillingsgrundlag 2016

### Indstilling:

Administrationen indstiller

- At denne orientering om Trafikbestillingsgrundlag 2016 tages til efterretning.

### Beslutning:

Tiltrådt.

### Sagsfremstilling:

Trafikbestillingsgrundlaget tager udgangspunkt i en fremskrivning af budget 2015, hvor forventningerne til priser og indtægter i 2016 er indregnet.

I 2016 træder den nye finansieringsmodel i kraft jf. ændring af "Lov om trafikkselskaber". Som noget nyt indgår administrative udgifter nu både i kommuners og regioners tilskudsbehov, hvorfor de nu også beskrives i trafikbestillingsgrundlaget.

Ændringen af finansieringsmodel betyder desuden, at der flyttes buslinjer fra kommunerne til regionerne, og sammen med den nye fordeling af administrationsomkostninger vil nogle kommuner få forøget tilskuddet, mens andre kommuners tilskud reduceres.

Da trafikbestillingsgrundlaget er udarbejdet som hjælp til kommunernes og regionernes bestilling af bus- og banedrift, er Flextrafik ikke medtaget.



**Tabel 1 Budgetoversigt for busdrift og lokalbaner**

	B2015	TBG2016	Vækst	
			B2015 - TBG2016	Pct.
	----- Mio. kr. -----			
<b>Bus</b>				
Indtægter	-1.706,3	<b>-1.734,2</b>	-27,9	1,6
Operatørudgifter	3.098,4	<b>3.155,8</b>	57,4	1,9
Rutespecifikke udg.	194,7	<b>202,7</b>	8,0	4,1
Bus i alt	1.586,7	<b>1.624,3</b>	37,6	2,4
<b>Lokalbaner</b>				
Indtægter	-178,5	<b>-181,1</b>	-2,6	1,5
Udgifter til togdrift	485,2	<b>492,6</b>	7,4	1,5
Anlæg	0,0	<b>0,0</b>	0,0	
Lokalbaner i alt	306,7	<b>311,5</b>	4,8	1,6
<b>Administrative udgifter</b>				
Administrative udgifter i alt	391,8	<b>391,8</b>	0,0	0,0
Tilskudsbehov i alt	2.285,3	<b>2.327,6</b>	42,3	1,9

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget

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

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

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

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

Mulige ændringer som ikke er indarbejdet i trafikbestillingsgrundlaget

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

I det følgende beskrives to kendte faktorer, som kan få væsentlig økonomisk betydning for den enkelte kommune/region i 2016, men som altså ikke er indregnet i trafikbestillingsgrundlaget, da omfang og fordelingsmæssige konsekvenser ikke kendes.

### *Nyt passagertællesystem*

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

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

Tællesystemet ændrer ikke ved de samlede indtægter i takstområderne.

### *Udbud A12 og A13*

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

Fra december 2015 skifter således en række linjer kontrakt i forbindelse med udbud A12 og A13. Udbudsprocessen er ved udarbejdelsen af trafikbestillingsgrundlaget ikke slut, og udbuddenes prisændringer kendes ikke, hvorfor udbuddene ikke indgår i trafikbestillingsgrundlaget.

Kommunerne vil blive orienteret løbende i 2015 om konsekvenser af udbuddene.

### **Økonomi:**

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

### **Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen kundemæssige konsekvenser.

### **Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen miljømæssige konsekvenser.

### **Åbent/lukket punkt:**

Åbent punkt.

### **Kommunikation:**

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside.

Specifikation af budget pr. buslinje pr. kommune/region vil blive lagt på Movias ekstranet. Hertil vil kommuner og regioner modtage en følgeskrivelse med forklaring på udviklingen fra budget 2015 til trafikbestillingsgrundlag 2016.

## Bilag:

### Indarbejdede ændringer

#### Indeks

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

**Tabel 2. Forventninger til udvikling i indeks**

	B2015	TBG 2016	Vækst B2014 - E2/2014	
Diesel forbrugerpris	161	<b>165</b>	4,3	pct. 2,7
Lønninger	185	<b>189</b>	3,9	2,1
Forbrugerpriser	134	<b>134</b>	0,8	0,6
CIBOR 3 md. Rente	0,7%	<b>0,5%</b>	-0,2 %point	-24,9
Gns. Rente	2,1%	<b>1,7%</b>	-0,4 %point	-19,0
Indekseffekt på produkter <sup>a)</sup>			Mio. kr.	pct.
Bus			41,1	1,4
Lokalbaner			6,6	1,8

a. De forskellige indeks vægter forskelligt på bus og lokalbaner

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

#### Rutespecifikke udgifter

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

I 2016 er der indregnet stigninger i rejsekortafgifter, samt fald i provisioner og køb af rejsehjemmel. Sammen med en PL stigning på 2% betyder dette, at de rutespecifikke udgifter stiger med 8,0 mio. kr., svarende til 4,1%.

## Passagerer og indtægter

**Tabel 3: Busindtægter og buspassagerer**

	B2015	TBG 2016	Vækst B2015 - TBG2016	
	----- Mio. -----			Pct.
<b>Passagerer i alt</b>	213,7	<b>216,2</b>	2,5	1,2
<b>Indtægter i alt (kr.)</b>	-1.706,3	<b>-1.734,2</b>	-27,9	1,6

TBG = Trafikbestillingsgrundlaget

Det fremgår af tabel 3, at indtægterne til busdrift samlet set er 27,9 mio. kr. eller 1,6% højere end i budget 2015. Hovedårsagerne til, at indtægterne forventes højere end i budget 2015, er en estimeret takststigning på 2% (PL), samt en passagervækst fra 2015 til 2016 på i alt 1,2%. Endelig er der indregnet en negativ effekt af en rejsehjemmelundersøgelse i 2014 i Takstområde Hovedstaden på ca. 30 mio. kr.

Som tidligere besluttet i bestyrelsen er der i Takstområde Syd indarbejdet ny billetundersøgelse fra 2014, og i Takstområde Vest er der indarbejdet ny indtægtsfordelingsmodel samt billetundersøgelse fra 2014.

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

### Kommunespecifikke ændringer

Driftsomfanget i trafikbestillingsgrundlaget er som *udgangspunkt* det samme som i budgetoverslagsår 2016 fra budget 2015. Det betyder, at linjeændringer foretaget i 2015 er indregnet med helårseffekt, og ellers er driftsomfanget som i budget 2015.

Der er dog indarbejdet trafikbestilling fra Københavns Kommune, som påvirker drift og tilskud i kommunerne København, Frederiksberg og Hvidovre. Hertil er der indarbejdet reduktioner i driften i Helsingør Kommune. Endelig er der justeret på nogle linjer, hvor driftsomfanget ændres i forhold til driftsomfanget i budget 2015 – dette har hovedsageligt effekt i kommunerne i Storkøbenhavn. Samlet set er der i trafikbestillingsgrundlaget 20.000 flere timer, svarende til at driften er øget 0,5%.

### Lokalbaner

For lokalbanerne er der fremskrevet efter samme principper som for busdriften. Dvs. at udviklingen i passagertallet er sammensat af den seneste udvikling i passagertal pr. linje og vækst fra 2015 til 2016.

I indtægterne er der indregnet en takststigning på 2,0%, som er PL ml. 2015 og 2016.

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

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

## 16 Opfølgning på Trafikplan 2013 i 2015

### Indstilling:

Det indstilles, at:

- Administrationen i 2015 gennemfører en opfølgning på Trafikplan 2013 med kommuner og regioner

### Beslutning:

Tiltrådt.

### Sagsfremstilling:

#### *Opfølgning på Trafikplan 2013*

Administrationen har i år gennemført en opfølgning med kommuner og regioner på udviklingen på de målområder, der er fastlagt i Trafikplan 2013. Resultatet af opfølgningen blev forelagt bestyrelsen på september-mødet.

Status for udviklingen i målene i Trafikplan 2013 fra 2012-2013 er i øvrigt opsummeret i oversigten herunder.

Mål	Målsætning 2020	Status 2012-2013 samt pejling på retningen i 2014
<i>Flere buspassagerer</i>	Movias passagertal for 2012	Antallet af påstigere i bus og

	<p>fastholdes i 2020, idet der forventes overført over 40 mio. buspassagerer til Cityringen fra 2018</p>	<p>lokalbane er steget med 2 mio. svarende til 0,9 pct. fra 2012- 2013.</p> <p>For 2014 forventes en svagt stigende tendens i passager-tallet i forhold til 2013. Hvis 2020-målet i trafikplanen skal nås, kræves en gennemsnitlig årlig vækst på 2,6 pct.</p>
<p><i>Mere tilfredse kunder</i></p>	<p>Andelen af meget tilfredse kunder øges fra 20 pct. til 30 pct., og den samlede andel af tilfredse og meget tilfredse kunder fastholdes på 95 pct.</p>	<p>Fra 2012 til 2013 faldt andelen af tilfredse og meget tilfredse med 0,9 procentpoint til 94pct. Andelen af meget tilfredse kunder faldt med 1,1 procentpoint fra 2012 til 2013.</p> <p>Udviklingen i 2014 peger på at niveauet for tilfredse kunder stadig ligger meget højt og tæt på 95%. Andelen af meget tilfredse kunder ser ud til at gå lidt frem i 2014 i forhold til 2013.</p>
<p><i>Grønnere kollektiv trafik</i></p>	<p>Reduktionsmålet for CO<sub>2</sub> udledningen fra 2008 til 2020 skærpes fra 20 pct. til 29 pct. Det tilsvarende reduktionsmål for NO<sub>x</sub> og partikler skærpes fra 60 pct. til 75 pct. Der fastsættes desuden et krav om et højeste udvendigt støjniveau fra nye busser på 75dB i 2020</p>	<p>Alle parametres udvikling er fra 2012 til 2013 gået i den rigtige retning og ligger inden for målene.</p> <p>I 2014 er den positive udvikling fortsat og målene forventes nået.</p>

<i>Styrket Flextrafik</i>	90 pct. af alle kommuner tilsluttes Flextur, stadigt flere kommuner og regioner vil koordinere deres lukkede kørsler i Flextrafik og mest mulig kørsel i den enkelte kommune koordineres i Flextrafik regi	Der er i 2013 sket en stigning i antal kommuner der har Flextur. Om den lukkede Flextrafik er Movia i dialog med en række kommuner, og der er vist interesse fra en stor del af kommunerne.  Den positive udvikling er fortsat i 2014, og der er stor interesse i at komme med i ordningerne fra kommunernes side. Drift start for nye kommuner er tidligst i 2015.
---------------------------	--	---

Administrationen ønsker at fortsætte det gode samarbejde, der er udviklet med kommuner og regioner i forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplan 2013 samt opfølgningen i 2014. Det foreslås derfor at gennemføre en fornyet opfølgning på Trafikplan 2013 med kommuner og regioner i løbet af 2015. Opfølgningen vil ske på to minikonferencer – en for hver region - der planlægges gennemført i marts 2015.

Der forventes nu, at især Trafikplan 2013's passagermålsætning vil blive vanskelig at indfri. Væksten fra 2012 til 2013 var, som det fremgår ovenfor, ikke tilstrækkelig, og i 2014 ses indtil videre en svagt vigende tendens i bustrafikkens passagertal i hovedstadsområdet sammenlignet med sidste år. For at nå målet skal indsatsen intensiveres betragteligt i form af såvel satsning på nye eller opgraderede buslinjer på de steder, hvor vækstpotentialet er størst, som markante initiativer til at øge passagermængden på de eksisterende buslinjer. Det vil være vigtigt at gøre denne sammenhæng tydelig for kommuner og regioner i forbindelse med opfølgningen.

Der lægges ikke op til ændringer af målene i Trafikplan 2013. Bestyrelsen besluttede på sit møde den 13. november 2014, at de næste revisioner af trafikplanen skal gennemføres henholdsvis i 2016 og 2018. En opdatering af målene i Trafikplan 2013 forudsættes derfor at ske i forbindelse med den kommende Trafikplan 2016.

Bestyrelsen orienteres om resultatet af opfølgningen på mødet i april 2015.

#### **Økonomi:**



Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent

**Kommunikation:**

Sagsdokument offentliggøres på Movias hjemmeside.

Administrationen orienterer kommuner og regioner om 2015-opfølgningen på Trafikplan 2013 og de planlagte nye trafikplaner i 2016 og 2018.

## 17 Ejerskab og finansiering af trafik anlæg

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At administrationen i dialog med kommuner og regioner udarbejder et oplæg til udmøntning af trafikselskabernes nye beføjelser til ejerskab og finansiering af trafik anlæg i Movias område med henblik på forelæggelse for bestyrelsen og repræsentantskabet i 2015.

### Beslutning:

Tiltrådt.

### Resume:

Med ændringen af lov om trafikselskaber, der trådte i kraft den 1. august 2014, kan trafikselskaberne efter aftale overtage ejerskab eller varetage opsætning, drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til deres kollektive trafik. Trafikselskaberne kan desuden medfinansiere anlæg efter bestyrelsens bestemmelse. Formålet har været at give trafikselskaberne mulighed for indflydelse på stoppesteder, terminaler mv., som passagererne opfatter som en naturlig og vigtig service i forbindelse med busdriften. Med henblik på at afklare Movias rolle og de muligheder, lovændringen åbner op for, foreslås et oplæg udarbejdet med samme deltagerkreds som for den netop gennemførte proces for vedtagelsen af en ny linje- og økonomifordelingsmodel for bustrafikken, dvs. KKR Sjælland, KKR Hovedstaden, regionerne, Københavns Kommune og Movia. Det foreslås at arbejdet gennemføres, så der kan afrapporteres til Movias bestyrelse på mødet den 26. juni 2015 og evt. efterfølgende til repræsentantskabsmødet i september 2015.

## **Sagsfremstilling:**

### Nye beføjelser i lov om trafikselskaber

Trafikselskaberne har fået nye beføjelser på anlægsområdet med den ændring af lov om trafikselskaber, der trådte i kraft den 1. august 2014. Efter lovændringen kan trafikselskaberne efter aftale overtage ejerskab eller varetage opsætning, drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til deres kollektive trafik. Formålet har været at give trafikselskaberne mulighed for indflydelse på stoppesteder mv., som passagererne opfatter som en naturlig service i forbindelse med busdriften.

Lovændringen har også givet trafikselskaberne mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til den kollektive trafik f.eks. ved at medfinansiere forbedringer af busterminaler, udskiftning af læskærme mv. De nærmere rammer skal iht. lovgivningen fastsættes af trafikselskabernes bestyrelser, idet "Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan finansiering", (Trafikselskabslovens § 5, stk. 3 – Citeret i Movias forslag til ny vedtægt § 5.)

### Harmonisering af stoppesteder i H, S og V

Bestyrelsen besluttede på sit møde den 9. oktober 2014 en harmonisering af Movias stoppestedesvedligeholdelse mellem takstområderne H, S og V. Harmoniseringen betyder, at den hidtidige ordning fra takstområde H, hvor Movia varetager opsætning og drift af toppe og køreplantavler på alle stoppesteder, udbredes til hele Movias område i perioden 2014-16.

### Perspektiv for yderligere initiativer

I Movias område findes ca. 15.000 stoppesteder, som udgør indgangen til bussystemet og som samtidig er den kollektive trafiks visitkort i lokalområderne. Stoppestederne er enten placeret enkeltstående eller indgår i samlede terminalløsninger, der tilbyder omstigningsmuligheder i den kollektive trafik og til andre transportformer.

Terminaler og stoppesteder er derfor en vigtig del af det samlede, kollektive trafiksystem, som skal kunne imødekomme kundernes ønsker om, at stoppesteder og ventefaciliteter er trygge at opholde sig ved, rene og vedligeholdte, så adgangen til den kollektive trafik opfattes imødekommende og komfortabel ved ventetid. Hertil kommer, at kunderne vægter adgangen til trafikinformation højt.

Administrationen finder, at der er behov for at kunne udnytte de nye beføjelser i lov om trafikselskaber til at understøtte en fortsat udvikling af disse faciliteter til gavn for kunderne så vidt dette er praktisk og økonomisk muligt. Implementeringen af de nye beføjelser kan gribes an

på forskellig vis og vil i sidste ende afhænge af, hvilke og hvor mange beføjelser vejbestyrelserne ønsker at overføre til Movia. I en vidtgående model kunne man forestille sig, at Movia fik overdraget hele ansvaret for alt lodretstående inventar på stoppestederne, mens den nuværende model, hvor Movia har ansvaret for trafikinformation i form af opsætning og drift af toppe og køreplantavler på alle stoppesteder, må opfattes som en minimumsmodel, også sammenlignet med niveauet i de øvrige trafikselskaber.

I dette notat beskrives til inspiration forskellige muligheder for at tilføje nye områder, hvor Movias administration har indtryk af, at en samlet indsats på tværs af vejbestyrelserne kunne være nyttig. Udgangspunktet er en mindre vidtgående model, hvor den principielle ansvarsfordeling mellem trafikselskab og vejbestyrelser er uændret, men hvor trafikselskabet tilbyder vejbestyrelserne forskellige services, der kan understøtte vejbestyrelsernes indsats på stoppesteds- og terminalområdet.

### Stoppestedsområdet

#### **TUS-samarbejdet**

Movia deltager i dag i TUS — Trafikinfo Udviklings Samarbejdet. TUS er et koncept for sammenhængende trafikinformation på tværs af selskaber. Konceptet omfatter bl.a. skærm-løsninger på fælles terminaler. Fire transportselskaber — Movia, S-tog, DSB og Metroselskabet — deltager sammen med Banedanmark, Rejseplanen, Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen.

TUS-samarbejdet finansieres i dag:

- Efter fordelingsnøglen baseret på indtægtsfordelingsmodellen fra Hovedstadssamarbejdet. Anvendes ved faste udgifter til TUS samt fælles udviklings- og implementeringsprojekter.
- Efter et tilstedeværelsesprincip. Udgifter til projekter med implementering af trafikinformation i terminaler (elektroniske TUS-skærme og henvisningsskilte) deles mellem de selskaber der er til stede på den aktuelle terminal. Udgifter til drift- og vedligehold af TUS-skærme og

Trafikinformation i realtid er efterspurgt af kunderne. I forbindelse med skærm-løsninger på terminaler mv. tilbyder Movia i dag rådgivning om placering mv., mens indkøb, opsætning, drift og vedligeholdelse skal foretages af de enkelte kommuner. Det ville være nærliggende, at Movia indgik en samlet rammeaftale om indkøb, opsætning, drift og vedligeholdelse af skærm-løsninger til bussystemet, som kunne stilles til rådighed for vejbestyrelserne. Dette kunne formentlig gøre skærm-løsninger både lettere, tilgængelige og billigere for den enkelte vejbestyrelse at etablere og drive. Movia har allerede erfaringer at trække på inden for dette område fra arbejdet med en rammeaftale for indkøb af Count Down moduler i Movias område.

skilte i terminaler deles ligeledes mellem de selskaber, der er til stede på den aktuelle terminal.

Læskærme er et andet vigtigt element i forbindelse med stoppestederne. Mange steder er læskærmene opsat og drevet af et reklamefirma. Typisk er vedligeholdelsesstandarder for disse læskærme meget høj. Andre steder, hvor reklameværdien er for lav eller hvor reklamering ikke er en mulighed på grund af Naturbeskyttelseslovens forbud mod reklamer i det åbne land, varetages læskærmene derimod af vejmyndighederne. Standarden på disse læskærme er meget uens. Det ville derfor også være nærliggende, at Movia indgik en samlet rammeaftale om indkøb, opsætning, drift og vedligeholdelse af læskærme til bussystemet, som kunne stilles til rådighed for vejmyndighederne på strækninger, hvor reklamefinansiering ikke er mulig.

En øget indsats på disse to områder kan samtidig kombineres med et samarbejde med vejbestyrelserne om en samlet og koordineret registrering af udstyr og indretning af stoppestederne i Movias område. En samlet registrering vil give et langt bedre grundlag for at udarbejde strategiske udviklingsplaner for det samlede stoppestedsområde.

#### Terminalområdet

En given busterminal vil ofte være betjent af både buslinjer betalt af terminalens hjemkommune, linjer betalt af hjemkommunen sammen med nabokommuner og af regionalt betalte linjer. Desuden vil nogle af terminalens passagerer typisk være omstigere, der ofte vil være afrejst fra eller have endeligt mål uden for terminalens hjemkommune. Terminalanlæg kan derfor potentielt komme mange kommuners borgere til gode, ligesom driftsøkonomien for bustrafikken i terminalen påvirker mange parter ud over hjemkommunen. Det gælder f.eks. terminaler i det centrale København, der benyttes af indrejsende pendlere fra omegnskommunerne og det øvrige Sjælland. Andre eksempler kunne være busterminalerne i Høje Taastrup, Ringsted og Slagelse, der via bussystemet kobler et stort opland til det overordnede togsystem.

Der kan derfor argumenteres for, at der bør være et solidarisk element i finansieringen af terminalinvesteringer, der afspejler investeringernes værdi for det samlede, kollektive trafiksystem.

Det kunne tilvejebringes ved at etablere en anlægspulje i trafikskabet finansieret af kommuner og regioner efter objektive kriterier. Puljen kunne løbende udmøntes af trafikskabets bestyrelse til medfinansiering af terminalprojekter mv., der tilgodeser udviklingen af det samlede, kollektive trafiknet. Udgangspunktet kunne være en terminal masterplan, der udarbejdes på baggrund af konkrete terminal-projektforslag fra kommuner og regioner. I forhold til trafikinformation vil det være oplagt at tage udgangspunkt i TUS-samarbejdets fælles principper.

Erfaringerne fra de statslige buspuljer peger på, at den slags muligheder for medfinansiering vil virke stimulerende på udvikling og investeringer på terminalområdet. Bedre terminaler og mere sømløs kollektiv trafik er vigtige virkemidler i såvel Movias forretningsplan 2014-2017 som Movias Trafikplan 2013, der er udarbejdet i tæt dialog med kommuner og regioner.

På længere sigt kan ønsket om bedre miljøegenskaber i bustrafikken på samme måde udløse behov for infrastruktur til opladning eller tankning mv., der trods lokalisering i en kommune vil have betydning for en række parter ud over hjemkommunen. Et eksempel kunne være udstyr til opladning af el-busser undervejs til gavn for en række forskellige buslinjer. Også ved denne type af anlæg kunne der argumenteres for at indføre et solidarisk element i finansieringen.

#### Videre proces

Det foreslås, at der gennemføres en nærmere afklaring af, hvordan de nye muligheder for trafikskabernes ejerskab og finansiering af trafik anlæg skal udmøntes i Movias område.

Dette vil indebære en nærmere analyse af relevans, muligheder og økonomisk potentiale i fælles indkøb på dette område, som Movia kunne tilbyde, så et samlet forslag med forskellige mulige forretningsmodeller kan præsenteres. Yderligere skal potentialet i trafikskabspuljer samt spørgsmålet vedr. moms afklares i den videre proces. I særlige tilfælde kan Movia videreføre moms til kommuner/regioner, så den fulde momsfradrag på investeringerne ender hos kommuner/regioner. Movia har kun delvis momsfradrag, hvorfor det vil være mest fordelagtigt at kunne videreføre momsfradraget til kommuner/regioner.

Der er desuden en sammenhæng mellem dette arbejde og Movias overvejelser om at udlicite opgaver på trafikservice-området, som skal afklares i den videre proces.

Arbejdet med at afklare Movias nye beføjelser til ejerskab og finansiering af trafik anlæg gennemføres med samme organisering som den netop gennemførte proces for vedtagelsen af en ny fordelingsmodel for bustrafikken baseret på samme styre- og arbejdsgrupper med repræsentanter fra KKR Sjælland, KKR hovedstaden, regionerne, Københavns Kommune og Movia.

Det foreslås, at arbejdet gennemføres, så der kan afrapporteres til Movias bestyrelse på mødet den 26. juni 2015 og efterfølgende til Movias repræsentantskab i september 2015.

**Økonomi:**

Indstillingen har ikke som udgangspunkt økonomiske konsekvenser, men i et konkret oplæg til udmøntning af Movias nye beføjelser til ejerskab og finansiering af trafik anlæg skal de økonomiske konsekvenser belyses.

**Kundemæssige konsekvenser:**

Indstillingen har ingen kundemæssige konsekvenser, men kan på længere sigt styrke trafik-anlæggenes kvalitet og dermed være med til at fastholde og tiltrække nye kunder i den kollektive trafik.

**Miljømæssige konsekvenser:**

Nej

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent punkt.

**Kommunikation:**

Sagsdokumentet offentliggøres på Movias hjemmeside

**Bilag:**

Ingen bilag.

## 18 Orientering om puljeprojektet "Den samlede rejse"

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At orienteringen om "Den samlede rejse" tages til efterretning.

### Beslutning:

Tiltrådt

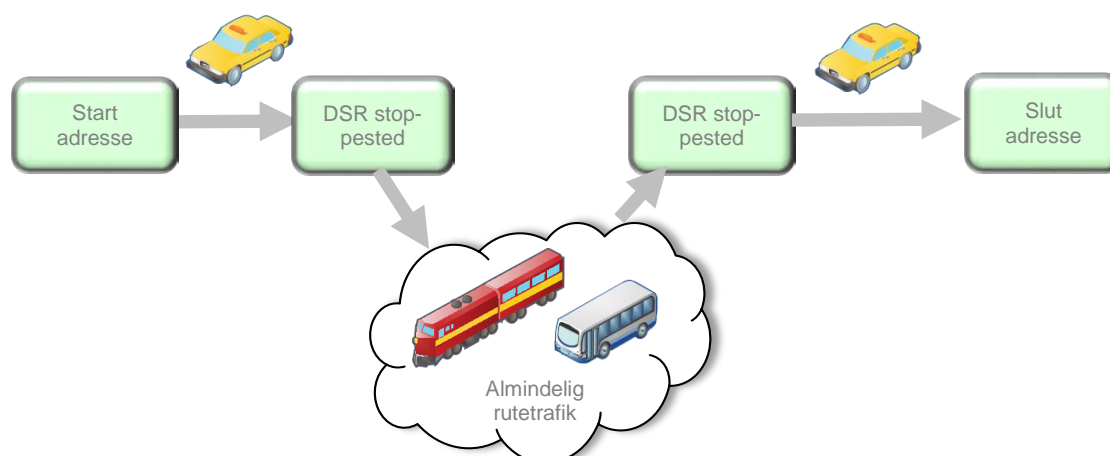
### Sagsfremstilling:

Movia deltager sammen med de øvrige trafikselskaber og FlexDanmark i projektet "Den samlede rejse" (DSR). Projektet er et fælles puljeprojekt medfinansieret af midler fra Trafikstyrelsen via Puljen til kollektiv trafik i yderområder. Bestyrelsen tog ansøgningen til projektet til efterretning på bestyrelsesmødet den 28. februar 2013.

#### Kort om "Den samlede rejse"

Formålet med projektet er at tilbyde kunderne i yderområder en bedre dækning med kollektiv trafik ved at sammenkoble Flextur med den almindelige rutetrafik. Visionen er, at rejsende til og fra områder med begrænset kollektiv betjening kan anvende Flextur som en integreret del af en samlet kollektiv trafikrejse. DSR er derfor ikke et nyt produkt, men en ny måde at sammenkoble eksisterende tilbud på, hvor Flexturen sørger for at hente kunden på en given adresse og fungerer som til og eller frabringer til en station eller et stoppested, hvor kunden så kan stige om til den almindelige rutetrafik. Dette er illustreret i figuren nedenfor.





I praksis sker det ved at integrere Flextur i Rejseplanen, og kunderne vil således, når de planlægger en rejse, opleve at blive præsenteret for rejseforslag baseret på rejsekæden i figuren ovenfor i de tilfælde, hvor den almindelige rutetrafik ikke kan opfylde kundens behov. Den samlede rejse er som nævnt ikke et nyt produkt, men en ny service, hvor den kollektive trafik's kunder præsenteres for de eksisterende produkter i den kollektive trafik i én sammenhæng i ét system – Rejseplanen.dk. Såfremt kunden ønsker at udføre en DSR-rejse bliver kunden fortsat ledt over i et Flextur bestillingssystem, hvor kunden så kan bestille Flex-delen af sin rejse.

I visionen for DSR ligger også, at kunden skal kunne bruge den samme billet til hele sin rejse. Det skal derfor være muligt at bruge sit rejsekort, når man bestiller sin Flextur.

DSR vil således opleves som en serviceforbedring for borgerne i yderområderne, idet de bliver koblet tættere til den kollektive trafik, og omvendt vil det også gøre den almindelige rutetrafik mere attraktiv for rejsende til og fra yderområderne.

DSR forventes igangsat med en pilotdrift i 3. kvartal i 2016.

#### Status på projektet

Der arbejdes i projektet i to hovedspor, hvoraf det ene, som ledes af FlexDanmark fokuserer på de tekniske spørgsmål, og det andet spor på de mere kundevedte spørgsmål.

I det tekniske spor samarbejder FlexDanmark med Rejseplanen, og der skal inddrages en ekstern systemleverandør til Rejseplanen.

I det kundevedtente spor har trafikkselskaberne igangsat et fælles arbejde med at lave oplæg til kunde- og forretningsmæssige forhold omkring DSR. Det handler for eksempel om at få defineret kriterierne for, hvornår Rejseplanen tilbyder kunden en DSR-rejse, takster, rejseregler osv. Den overordnede målsætning for samarbejdet er at koordinere mest muligt og som en del heraf at få defineret, hvor det er afgørende at løsningen er ens på tværs af landet, og hvor der kan tillades lokale løsninger.

Et andet særligt fokusområde i projektet er økonomien og DSRs betydning for kommunerne. På trods af, at der forventes en forøgelse i antallet af Flexture, så er passagerforøgelse i Flextur ikke defineret som et succeskriterium for projektet. Derimod fokuserer projektet på at øge mobiliteten i landets yderområder ved at gøre det kollektive trafiktilbud mere attraktivt og fleksibelt for borgerne. Det er derfor en del af projektet, at DSR ikke må medføre en væsentlig fordyrelse af kommunernes udgifter til Flextur, og derfor lægger administrationen også op til, at der startes ud med en relativt konservativ tilgang til DSR, hvor det blandt andet gennem afgrænsning af målgruppe og fastsættelse af takster sikres, at udgifterne holdes på et fornuftigt niveau. Kunderne kan allerede i dag bestille og anvende Flextur som tilbringer til bus eller tog dog uden den ovenfor beskrevne service. Kunden vil derfor opleve DSR som en serviceforbedring, idet det så bliver muligt at planlægge hele sin rejse via Rejseplanen og betale den med sit rejsekort.

I nogle kommuner er det Movias erfaring, at kommunerne bruger Flextur aktivt i den forstand, at Flextur gør det muligt for borgere, som tidligere blev visiteret til kommunernes lukkede kørselsordninger, at arrangere transporten selv med Flextur. Da der er en vis egenbetaling i Flextur, er transformeringen fra visiteret kørsel til Flextur således en økonomisk fordel for kommunerne. I den aktuelle sammenhæng med DSR er det derfor interessant, at Flexturkendskabet og -anvendelsen i forvejen udbredes, og potentialet for DSR's positive virkning på mobiliteten i yderområderne og den samlede kollektive trafiks attraktivitet er således desto større.

#### **Økonomi:**

Projektet er et puljeprosjekt og finansieres således via Puljen til kollektiv trafik i yderområder, hvor projektet er blevet tildelt godt 15 mio. kr., hvilket svarer til 50% finansiering af Den samlede rejse. Trafikkselskaberne finansierer de resterende 50% gennem den almindelige betaling til IT-investeringer i FlexDanmark, som har projektledelsen af DSR. Det kommunale tilskud til Flextur forventes at stige. Stigningen vil afhænge af den kundevedtente løsning for Den samlede rejse, som skal besluttes i bestyrelsen.

#### **Kundemæssige konsekvenser:**

Kunderne i yderområderne vil opleve en bedre sammenhæng på tværs af transportformerne

og forbedret mobilitet, hvilket vil medføre en højere tilfredshed.

**Miljømæssige konsekvenser:**

Der er ingen miljømæssige konsekvenser af projektet.

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

**Kommunikation:**

Sagsdokument offentliggøres på Movias hjemmeside.

**Bilag:**

Ingen bilag.

## 19 Brugerundersøgelse i Flextrafik 2014

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At orienteringen om brugerundersøgelse 2014 i Flextrafik og de påtænkte tiltag tages til efterretning

### Beslutning:

Tiltrådt

### Sagsfremstilling:

Administrationen har i perioden 6. til 10. oktober 2014 foretaget den årlige brugerundersøgelse, hvor brugerne i alle 5 kørselsordninger i Flextrafik via Megafons telefoninterviews er blevet spurgt om en række forhold vedrørende kørslen. Spørgsmålene koncentrerede sig om følgende overordnede områder:

- Generel tilfredshed
- Tilfredshed med bestillingsbetingelser og service i forbindelse med bestilling af ture
- Tilfredshed med chauffører
- Kendskab til kontaktmuligheder og frister i forbindelse med driftsforstyrrelser samt tilfredshed med service i forbindelse med driftsrelaterede uregelmæssigheder

Der blev gennemført i alt 928 interviews fordelt på de 5 ordninger. I det efterfølgende gen-

nemgås nogle af de væsentlige områder og der afsluttes med fremadrettede tiltag til forbedringer.

Resultater af undersøgelsen.

**Tabel 1 Overordnet tilfredshed med Flextrafik.**

	2012	2013	2014
Meget tilfredse	53 pct.	50 pct.	47 pct.
Tilfredse	36 pct.	36 pct.	41 pct.
I alt	89 pct.	86 pct.	88 pct.

Flextrafik har igen opnået flotte resultater af undersøgelsen. Den generelle tilfredshed (tilfreds og meget tilfreds) er med 88 pct., 2 pct. point højere i forhold til sidste års undersøgelse. Andelen af meget tilfredse er faldet, til gengæld er andelen af tilfredse kunder steget mærkbart fra 36 pct. til 41 pct.

I det følgende udskilles tilfredshedsmålingerne for kunder i handicapbefordringen og kunder i Flextur.

**Tabel 2 Tilfredse/meget tilfredse i Handicapbefordring og Flextur**

	2013	2014
Handicap	87 pct.	90 pct.
Flextur	89 pct.	90 pct.

Blandt brugere af Handicapkørselsordningen og Flextur er 90 pct. i 2014 meget tilfredse/tilfredse med ordningen, det er en stigning på hhv. 3 og 1 pct. sammenlignet med 2013. De to

brugergrupper er således stort set lige tilfredse.

Samme to grupper har opnået en score på hhv. 91 pct. og 90 pct. i vurderingen om Movia er god til at give dem en tryk og sikker rejse, ligesom 81 pct. i begge ordninger mener, at Movia er god til at tilgodese deres individuelle behov.

Der er endvidere meget stor tilfredshed i alle ordninger med chaufførerne, deres kørsel, service mm. I forbindelse med brugernes opfattelse af, hvorvidt de føler, at de bliver fastspændt korrekt og forsvarligt svarer 97 pct. af brugerne samlet ja til dette.

**Tabel 3 Andelen der mener at det er nemt og fleksibelt at bestille kørsel**

	2013	2014
Handicap	82 pct.	73 pct.
Flextur	66 pct.	62 pct.

Blandt brugere af Handicapkørselsordningen er andelen, der i høj/meget høj grad mener, at Movia er god til at gøre bestillingen af ture nem og fleksibel faldet fra 82 pct. i 2013 til 73 pct. i 2014. For Flextur kunderne er dette tal faldet fra 66 pct. i 2013 til 62 pct. i 2014.

Administrationen vurderer, at lange køer på telefonbestillingen er en væsentlig forklaringsfaktor på denne nedgang. I tillæg var det i en stor del af første kvartal af 2014 ikke muligt at oprette sig som Flextur bruger på Internettet. Dette skyldtes, at IT-løsningen ikke levede op til alle krav til datasikkerhed. Dette var løst i slutningen af februar.

12,2 pct. af handicapturene bestilles nu ved selvbetjening over nettet mod 9,1 Pct. ved årets begyndelse. For Flextur er selvbetjeningsandelen 20,3 pct. mod 8,4 pct. i januar

**Tabel 4 Andelen der er tilfredse med vilkårene for Movias Handicapkørselsordning eller Flextur**

	2013	2014
Handicap	73 pct.	79 pct.
Flextur	72 pct.	70 pct.

Blandt brugere af Handicapkørselsordningen er andelen, der er tilfredse/meget tilfredse med betingelserne (hvad, hvordan og hvornår der kan bestilles) for bestilling af ture steget fra 73 pct. i 2013 til 79 pct. i 2014. For Flextur kunderne er dette tal faldet fra 72 pct til 70 pct.

**Tabel 5 Andelen der kender til bestilling af Handicap eller Flexturkørsel over internet**

	2013	2014
Handicap	61 pct.	73 pct.
Flextur	-	83 pct.

Blandt brugere af Handicapkørselsordningen er der sket en markant stigning i andelen, der kender til muligheden for at bestille ture via internettet. Andelen, der kender til denne mulighed er steget fra 61 pct. i 2013 til 73 pct. i 2014, Flextur har opnået 83 pct. i 2014, spørgsmålet var ikke formuleret på samme måde i 2013.

Stigningen kan forklares med den nye strategi om i højere grad at oplyse om mulighederne for selvbetjening, som Movias kundecenter har indført.

**Tabel 6 Tilfredsheden med den service, der ydes, når man telefonisk bestiller en Handicap eller Flexturkørsel via Kundecenter.**

	2013	2014
Handicap	87 pct.	83 pct.
Flextur	79 pct.	69 pct.

Der er et fald i tilfredsheden i forhold til 2013 når der spørges til den service der ydes i forbindelse med telefonisk bestilling af ture. Henholdsvis 83 pct. og 69 pct. af Handicap- og Flexturkunderne er tilfredse. Det skyldes føromtalt problem med ventetid ved telefonbestilling.

**Tabel 7 Andelen der får gentaget prisen ved bestilling af Handicap eller Flexturkørsel i Kundecenteret.**

	2013	2014
Handicap	19 pct.	11 pct.
Flextur	38 pct.	41 pct.

Der er fortsat en relativ stor del af kunderne, der ikke oplever, at pris, adresse og tidspunkt gentages ved slutningen af samtalen. Især i forbindelse med oplysning af pris er dette markant.

Andelen af kunder der angiver, at de altid får oplyst prisen, er som ovenstående viser meget lav, især handicapkørsel scorer meget lavt, men det skal dog med at denne gruppering har en overvægt af ældre mennesker, der ikke alle husker lige godt. Ved at afslutte samtalen med gentagelse af oplysning af pris, adresse og tidspunkt, reduceres antallet af ture, hvor der køres forgæves og kunden får en bedre service.

**Tabel 8 Andelen der kender forholdsreglerne ved forsinkelser eller andre uregelmæssigheder.**

	2013	2014
Total ekskl. Rute	78 pct.	81 pct.

De seneste års undersøgelser har vist, at der er relativt mange kunder, der ikke ved hvad de skal gøre, og hvem de skal kontakte i forbindelse med forsinkelser og andre driftsrelaterede uregelmæssigheder. Dette har været et generelt fokusområde i 2013 og 2014.

Undersøgelsen viser, at indsatsen har virket. - Kendskabet til proceduren ved forsinkelser/udeblevne vogne er steget til 81 pct. i 2014, hvor det i 2013 lå på 78 pct. Da tilbagemeldingen om uregelmæssigheder er vigtig, arbejdes der fortsat med at øge kendskabet ved hjælp af informationskort, internet og kampagner



**Tabel 9 Andel der ved at driftsvagten skal kontaktes ved manglende afhentning.**

	2013	2014
Total ekskl. Rute	68 pct.	74 pct.

- Flere kunder ved, at de skal kontakte driftsvagten tidligst 15 minutter efter lovet afhentningstidspunkt – her er kendskabet steget fra 68 pct. i 2013 til 74 pct. i 2014.

**Tabel 10 Andelen der er tilfredse med svar på klage ved skriftlig henvendelse.**

	2013	2014
Handicap	39 pct.	24 pct.

Af de kunder, der har klaget skriftligt til Flextrafik, oplever kun 24 pct. at de får et fyldestgørende svar på deres skriftlige klage.

Det vurderes derfor, at der skal foretages yderligere arbejde med formuleringer og information i de svar, der gives til brugerne. Det skal dog pointeres, at af de 240 besvarelser har kun 14 foretaget en skriftlig klage.

#### Videre proces

Selv om der er et meget begrænset antal klager, vil administrationen arbejde for at forbedre tilfredsheden på dette område.

Administrationen ved, at der er stor utilfredshed med, at der skal klages skriftligt, når der klages over chaufførerne. Mange magter ikke at skrive en klage og opfatter det som en uoverkommelig opgave. Administrationen vil som et forsøg i 2015 tilbyde kunderne at skrive teksten for kunden og derefter lade kunden bekræfte ved en underskrift på beskrivelsen. Herudover søges der udarbejdet endnu mere uddybende svarskrivelser i 2015.

#### Brug af brugerundersøgelsernes resultater udadtil:

Medarbejdere fra administrationen tager jævnligt til møder med pensionist- og lokalforeninger og fremviser brugerundersøgelsens resultater og tilfredsheden med Flextrafik. Denne

bruges også i forbindelse med møder med kommuner der ønsker at indgå i Flextur eller visiteret kørsel.

#### Tiltag til forbedringer

- Telefonkø og Internetbestilling

Internetbestillinger er fuldt funktionsdygtig siden slutningen af februar, og andelen der anvender internet til bestilling af Flextur er steget fra 9 pct. til godt 20 pct. i oktober 2014. Der arbejdes på en yderligere stigning, og denne vil stimuleres via en ny bestillingsside samt ved, at en ny App til smartphones er på vej.

Køen til telefonbetjeningen vil falde som følge af, at internetbestillingerne stiger. Desuden er der ansat yderligere personel til at klare den generelt stigende efterspørgsel efter Flexture og Handicapture (antal ture for disse to ordninger er steget i perioden januar-oktober 2014 med 29 pct. i forhold til samme periode i 2013)

- Gentagelse af pris, adresse og tidspunkt.

Det sikres, at personalet i Kundecentret rutinemæssigt gentager pris, adresse og tidspunkt ved afslutningen af samtalen.

- Skriftlige klager

Der skal foretages yderligere arbejde med formuleringer og information i de svar, der gives til kunderne. Administrationen vil som forsøg i 2015 tilbyde kunderne at hjælpe med at skrive teksten til klagen for kunden, da det at formulere og sende et brev/mail kan virke som en barriere for mange brugere.

#### **Økonomi:**

Ingen økonomiske konsekvenser for Movia

#### **Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

#### **Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

#### **Åbent/lukket punkt:**

Åbent

#### **Kommunikation:**

Der foreslås udsendt en pressemeddelelse om brugerundersøgelsen.

## **20 Orientering om masterplan vedrørende usikrede overkørsler og overgange hos Lokalbansen**

### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at

- Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

### **Beslutning:**

Tiltrådt.

### **Sagsfremstilling:**

#### Baggrund.

Lokalbanen A/S, Regionstog A/S og Movia gennemførte i 2010 en analyse af infrastrukturens, signalsystemernes og bygningsværkernes (broer mv.) aktuelle tilstand, og opstillede på baggrund af analysens resultat tre scenarier for investeringsbehovet indtil 2025 med særligt henblik på perioden 2016-2025, idet den nuværende aftale mellem regionerne og Staten om et årligt anlægstilskud til lokalbanerne ophører med udgangen af 2015 og overgår fra 2016 til den almindelige bloktilskudsfordeling.

Analysen er i foråret 2014 på foranledning af Danske Regioner opdateret med nyeste viden på området.

De tre scenarier er:

1. Grundscenariet (minimumscenariet), der tager udgangspunkt i levetidsforlængende investeringer, som kan opretholde banernes nuværende funktionalitet og sikkerhedsniveau i en periode på 10 år – årligt investeringsniveau på ca. 51 mio. kroner for Lokalbansen A/S og ca. 36 mio. kroner for Regionstog A/S.

2. Fornyelsesscenariet, hvor der sker reinvesteringer, der har karakter af egentlige fornyelser og dermed længere levetid på anlægget på op til 40 år. Endvidere indgår investeringer til implementering af nyt signalsystem (ERTMS), således at jernbanesikkerhedsniveauet bringes på niveau med Statens jernbanenet (både hoved- og sidebaner) – årligt investeringsniveau på ca. 105 mio. kroner for Lokalbansen A/S og ca. 71 mio. kroner for Regionstog A/S.
3. Et scenario, der ud over fornyelserne/investeringerne i scenario 2 øger banernes funktionalitet samt reinvestering i togmateriel – årligt investeringsniveau på ca. 154 mio. kroner for Lokalbansen og ca. 196 mio. kroner for Regionstog.

Den oprindelige analyse blev behandlet i Movias bestyrelse i oktober 2010 og herefter overdraget til begge regioner med henblik på at danne grundlag for politiske beslutninger om det fremtidige investeringsniveau på lokalbanerne i perioden 2016 – 2025. Samtidig blev det besluttet i de to selskabers bestyrelser, at de nødvendige investeringer i perioden 2011 – 2015 hovedsageligt skulle finansieres af selskabernes egenkapital.

Det er anført i den opdaterede analyse fra foråret 2014, at finansieringen af investeringer i perioden 2016 – 2025 både kan ske ved selskabernes egenfinansiering og ved regionernes finansiering, afhængig af projekternes omfang.

Det forventes, at analysen tages op til politisk behandling i løbet af foråret 2015 i de to regioner.

Lokalbanens overvejelser omkring et højere sikkerhedsniveau ved overkørsler/overgange. Lokalbansens infrastruktur er karakteriseret ved forholdsmæssigt mange overgange og overkørsler i forhold til en banelængde på 135 km. Lokalbansen har i alt 124 overkørsler, 76 sikrede og 48 usikrede. Altså 0,56 sikrede overkørsler pr. km og 0,36 usikrede overkørsler pr. km.

Til sammenligning kan nævnes, at Banedanmark på sit passager-net, som udgør en banelængde på 1.960 km (ekskl. S-banen), har i alt omkring 860 overkørsler, hvoraf ca. 400 er usikrede. Hvilket giver 0,23 sikrede overkørsler pr. km og 0,20 usikrede overkørsler pr. km.

Ud over overkørsler indeholder Lokalbansens infrastruktur en række overgange (passager for gående) på fri bane udenfor standsningsstederne. I alt 43 hvoraf 5 er sikrede – her forefindes ikke sammenlignelige tal til Banedanmarks net.

Der vil være behov for frem mod 2025 at opgradere, sikre eller nedlægge disse for som minimum at bringe sikkerhedsniveauet på niveau med statens net og øvrige lokalbaner.

Lokalbanens bestyrelse har drøftet jernbanens aktuelle sikkerhedsniveau, set i relation til den aktuelle frekvens på de enkelte strækninger og det stigende aktivitetsniveau langs med jernbanen (passage af usikrede overkørsler og overgange på fri bane).

På baggrund af disse indledende drøftelser, har Lokalbanen indledt analyser af de enkelte strækningers overkørsler og overganges sikkerhedsniveau. Hensigten er at udarbejde en masterplan, der sigter mod enten at opgradere, sikre eller nedlægge disse overkørsler og overgange indenfor en kortere årrække for både at højne sikkerhedsniveauet, og samtidig at skabe mulighed for en senere hastighedsopgradering. Det vil være i overensstemmelse med Visionsplanen og vil dermed danne grundlaget for endnu flere passagerer i den kollektive trafik.

Da der således over en tiårig periode vil være tale om en relativ stor opgave, som helt eller delvist påtænkes egenfinansieret af Lokalbanens egenkapital, har selskabets bestyrelse besluttet at orientere både Movias bestyrelse samt Region Hovedstaden om disse overvejelser, eftersom der forventes disponeret over en væsentlig del af selskabets egenkapital. Overvejelserne er i overensstemmelse med det i infrastrukturanalysen påpegede behov.

**Økonomi:**

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent

**Kommunikation:**

Sagen offentliggøres på Movias hjemmeside

**Bilag:**

## 22 Bestyrelsens årshjul 2015

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At bestyrelsen godkender forslag til program for studierejse til Malmø og Metz
- At årshjulet tages til efterretning

### Beslutning:

Tiltrådt.

Datoerne for studierejsen søges ændret.

### Sagsfremstilling:

I nærværende dokument gives et overblik over de planlagte møder og øvrige aktiviteter i 2015, som involverer bestyrelsen. Ifølge mødeplanen, som bestyrelsen vedtog i september, er der i 2015 6 ordinære bestyrelsesmøder, 2 repræsentantskabsmøder, en studierejse samt et planlagt seminar for alle bestyrelsesmedlemmer i de danske trafikskaber i regi af Foreningen Trafikskaberne i Danmark (TiD).

Nedenstående skema viser det på forhånd planlagte indhold af de enkelte møder:

Dato	Mødeart og indhold
26. februar	<b>Ordinært bestyrelsesmøde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Årsregnskab 2014</li><li>• Status for Trafikplanens målsætninger</li></ul>

26. februar	<b>Repræsentantskabsmøde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Direktionens beretning</li><li>• Årsregnskab 2014</li><li>• Forslag til vedtægtsændringer</li><li>• Drøftelse af landsdækkende handicapbefordring</li><li>• Erfaringer med samlede rådgivningsprojekter i kommuner</li><li>• Orientering om paraplyorganisationen</li></ul>
Primo april	<b>Studierejse til Malmø og Metz</b> <p>Tanken med studieturen er at fremvise nye BRT-systemer i henholdsvis Malmø og Metz for Movias bestyrelse samt interesserede borgmestre og udvalgsformænd mv. i Movias område. Målet er at give et indblik i, hvordan et fuldt udrullet +Way-system kunne se ud for herigennem at inspirere de deltagende borgmestre til at yderligere udvikling af den kollektive trafik i egne kommuner.</p> <p>I vedlagte bilag er studieturens indhold nærmere beskrevet incl. programmet, ligesom der vedlægges forslag til invitationskrivelse.</p>
21. april	<b>Seminar for bestyrelsesmedlemmer i trafikselskaberne</b> <p>Seminaret holdes som et endagsarrangement og forventes at finde sted på Fyn</p>
30. april	<b>Ordinært bestyrelsesmøde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Estimat 1, 2015</li><li>• Budgetforudsætninger for 2016</li><li>• Takstforudsætninger for 2016</li><li>• Mandat til adm. direktør vedr. generalforsamlinger i selskaber</li><li>• Status for trafikbestilling 2016</li><li>• Status for udbud</li><li>• Miljøstatus og miljøsyn på busser</li><li>• Overfaldsstatistik 2014</li></ul>
25. juni	<b>Ordinært bestyrelsesmøde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Budget 2016, 1. behandling</li><li>• Estimat 2, 2015</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Status for større it-projekter</li></ul>
10. september	<b>Ordinært bestyrelsesmøde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Budget 2016, 2. behandling</li><li>• Takster 2016</li><li>• Opfølgning på Trafikplan 2013</li></ul>
10. september	<b>Repræsentantskabsmøde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Orientering om budget 2016</li><li>• Opfølgning på Trafikplan 2013</li></ul>
29. oktober	<b>Ordinært bestyrelsesmøde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Estimat 3, 2015</li><li>• Status for udbud</li><li>• Miljøstatus og miljøsyn på busser</li><li>• Plan for julens handicapkørsel</li><li>• Status for større it-projekter</li></ul>
10. december	<b>Ordinært bestyrelsesmøde</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Afskrivning af uerholdelige fordringer</li><li>• Trafikbestillingsgrundlag 2017</li></ul>

**Økonomi:**

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent

**Kommunikation:**

Offentliggøres på Movias hjemmeside,

**Bilag:**

1. Orientering om studietur til Malmø og Metz
2. Invitation til studietur.

## Orientering om studietur til Malmø og Metz april, 2015

### Indstilling:

Administrationen indstiller,

- At bestyrelsen tager orientering om studietur til Malmø og Metz til efterretning.

### Beslutning:

### Resume:

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet den 26. juni 2014, at administrationen skulle forberede en studietur til Malmø og Metz med sigte på gennemførelse i foråret 2015.

Datoerne for gennemførelse af studieturen er ikke endeligt fastlagt.

Bestyrelsens deltagelse skal afklares, og invitation skal udsendes til relevante borgmestre/udvalgsformænd mv.

### Sagsfremstilling:

Tanken med studieturen er at fremvise nye BRT-systemer i henholdsvis Malmø og Metz for Movias bestyrelse samt interesserede borgmestre og udvalgsformænd mv. i Movias område. Målet er at give et indblik i, hvordan et fuldt udrullet +Way-system kunne se ud for herigenem at inspirere de deltagende borgmestre til at yderligere udvikling af den kollektive trafik i egne kommuner.

Overordnet program er oplistet nedenfor.

**(dag 1)**

*Del 1:*

- Møde på Toftegårds Plads
- Bus til Malmø
- Oplæg og dialog med repræsentanter fra Malmø Stad og Tekniska Nämnden
- Frokost
- Guidet tur med MalmøExpressen
- Bus til Kastrup Lufthavn/Toftegårds Plads

*Del 2:*

- Fly til Luxembourg
- Bus til Metz
- Check ind og middag

**(dag 2)**

- Morgenmad
- Oplæg og dialog med repræsentanter fra Metz Metropole og lokalpolitikere
- Frokost
- Guidet tur med Mettis-systemet
- Check ud
- Bus til Luxembourg
- Fly til Kastrup

Bestyrelsens deltagelse skal afklares. Tilmelding til studieturen sker ved henvendelse til Mads Lund Larsen på mail: [MLL@MOVIATRAFIK.DK](mailto:MLL@MOVIATRAFIK.DK). Tilmeldingsfrist d. 1. februar 2015.

Følgende øvrige borgmestre og regionsrådsformænd foreslås inviteret:

- Frank Jensen, Københavns Kommune
- Jørgen Glenthøj, Frederiksberg Kommune
- Ib Terp, Brøndby Kommune
- Erik Nielsen, Rødovre Kommune
- Helle Adelborg, Hvidovre Kommune
- John Engelhardt, Glostrup Kommune
- Karin Søjberg Holst, Gladsaxe Kommune
- Sofia Osmani, Lyngby-Taarbæk Kommune
- Steen Christiansen, Albertslund Kommune
- Jesper Würtzen, Ballerup Kommune
- Henrik Rasmussen, Vallensbæk Kommune
- Ole Bjørstorp, Ishøj Kommune

- Henrik Zimino, Tårnby Kommune
- Eik Dahl Bidstrup, Dragør Kommune
- Joy Mogensen, Roskilde Kommune
- Flemming Christensen, Køge Kommune
- Sophie Hæstorp Andersen, Region Hovedstaden
- Jens Stenbæk, Region Sjælland

Vedhæftede invitation (Bilag 1) foreslås udsendt til ovenstående inden juleferien 2014 med tilmeldingsfrist d. 1. februar, 2015. Der lægges i vedhæftede invitation op til, at det skal være muligt at tilmelde sig hhv. hele turen, del 1 (Malmø) eller del 2 (Metz).

**Økonomi:**

Bestyrelsen godkendte på mødet den 26. juni, at Movia betaler turens del 1 (til Malmø) for alle deltagere samt turens del 2 for Movias bestyrelseskommuner/regioner. For øvrige kommuner/regioner afholdes omkostningerne til turens del 2 af den enkelte kommune/region. Omkostningerne til del 2 af turen forventes at ligge i størrelsesordenen 5.000 kr.

**Kundemæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Miljømæssige konsekvenser:**

Ingen.

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

**Kommunikation:**

**Bilag:**

1. Invitation til interesserede borgmestre og udvalgsformænd mv. i Movias område.

XX Deltager  
XX Kommune  
XX Adresse  
XX Att.

Sagsnummer  
ThecaSag-107178  
Movit-2956364

Sagsbehandler MLL  
Direkte +45 36 13 15 05  
Fax -  
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

december 2014

### **Invitation til BRT-studietur til Malmø og Metz den xx-yy april 2015**

Kære

Movias bestyrelse planlægger en studietur til Malmø og Metz den xx - yy april 2015. Turen har til formål at illustrere den fysiske udformning samt give et indblik i de politiske og byudviklingsmæssige aspekter ved højklassede bussystemer i større byer.

Vi vil gerne invitere dig eller andre interesserede fra dit byråd til at deltage i denne tur.

I Malmø blev byens nye BRT-system, MalmöExpressen, sat i drift den 1. juni 2014, og i Metz blev BRT-systemet, Mettis, sat i drift i 2013. Begge BRT-systemer betjenes af højklasset busmateriel bestående af 24m ledbusser, og de er begge gode eksempler på, hvordan en fuld udrulning af Movias +Way-koncept kunne se ud. Begge systemer kører gennem ældre bydele, hvilket gør dem sammenlignelige med forholdene i Storkøbenhavn og i større danske købstæder.

Besøgene i Malmø og Metz vil indeholde faglige oplæg af kommunalpolitikere og relevante repræsentanter fra de kommunale forvaltninger samt guidede besigtigelsesture af begge BRT-systemer (se vedhæftede program).

Deltagelse på den første del af turen (til Malmø) betales af Movia, mens der er egenbetaling for deltagelse på anden del af turen (til Metz). Det er muligt at deltage i hele turen eller i enten del 1 eller del 2.



Af hensyn til den videre planlægning skal jeg bede om, at tilmelding til turen sker til Movias bestyrelsessekretær Mads Lund Larsen på adressen [mll@moviatrafik.dk](mailto:mll@moviatrafik.dk) senest d. 1. februar 2015.

Jeg håber på din deltagelse og en lærerig tur.

Venlig hilsen

Thomas Gyldal Petersen