

Referat



Til:

Medlemmer af repræsentantskabet og deltagende suppleanter

Kopi til:

Bestyrelsen

Sagsnummer
Sag-453012
Movit-3598047

Sagsbehandler MSK
Direkte +45 36 13 15 20
Fax 36 13 20 93
msk@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

14. september 2017

Referat Repræsentantskabsmøde 14. september 2017

Tilstedeværende medlemmer:

Kommune	Repræsentant
Allerød	Erik Lund
Egedal	Flemming Schandorff
Faxe	Steen Andersen
Frederikssund	John Schmidt Andersen
Furesø	Preben Sandberg Petterson
Guldborgsund	Bent Jørgensen
Halsnæs	Sune Raunkjær
Herlev	Thomas Gyldal Petersen
Hvidovre	Steen Ørskov Larsen
Hørsholm	Morten Slotved
Ishøj	Annelise Madsen
Køge	Søren Brask
Lolland	Poul Erik Ibsen
Lyngby-Taarbæk	Aase Steffensen
Odsherred	Kim Mariegaard
Ringsted	Klaus Hansen
Rudersdal	Anika Rée
Rødovre	Pia Hess Larsen
Solrød	Niels Hörup

Sorø	Per Hovmand
Stevns	Thor Grønbæk

Der forelå følgende dagsorden:

1. Valg af mødeleder
2. Konstatning af fremmødte
3. Direktionens beretning
4. Resultat af Movias budgetanalyse
5. Movias Budget 2018
6. Forslag til ny trafikbestillingsproces
7. Status for Flextur og flextrafik
8. Forslag fra medlemmerne af repræsentantskabet
 - Forslag fra Halsnæs Kommune

Ad 1. Valg af mødeleder

Movias næstformand Per Hovmand, Sorø, blev valgt til mødeleder.

Ad 2. Konstatning af fremmødte

Thomas Gyldal Petersen foretog navneopråb. 21 medlemmer deltog i mødet.

Ad 3. Direktionens beretning

Administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen orienterede om udvikling i passagertal i bus og S-tog, og konkurrencen til biltrafikken, tilpasning til Cityringen, erfaringer med linje 5C og vækstpotentielle ved etablering af +Way-linjer i andre geografier, forberedelse af elbusdrift i Roskilde og København/Frederiksberg, samt udbredelse af realtid i S og V. Dorthe Nøhr Pedersen orienterede også om lokalbanernes drift, status for opfølgning på Takst Sjælland, samt salg af nye produkter på rejsekortet, udvidelse af billetkontrol i Movia og sikkerhed i busserne.

De anvendte plancher vedlægges referatet af repræsentantskabsmødet.

Der var en række spørgsmål og kommentarer fra medlemmerne af repræsentantskabet:

På spørgsmål fra Erik Lund, Allerød Kommune bekræftede Dorthe Nøhr Pedersen, at el-busser for indeværende forventes at være en dyrere teknologi end traditionelle dieselbusser.

Det blev oplyst fra Erik Lund, Allerød Kommune, at Region Hovedstaden agter at sætte pres på omstillingen fra diesel til el, og at der derfor kan være en bekymring for, om markedet kan håndtere den stigende efterspørgsel. Er det muligt for markedet at levere tilstrækkeligt? Dorthe Nøhr Pedersen svarede, at interessen for el som drivmiddel i Movias område er i skarp konkurrence med mange andre storbyer og lande, der også satser på el som drivmiddel. Der forventes på den anden side at være stor interesse for at være blandt de første der får driftserfaring og/eller de første, der kan vise elbusser i rigtig drift. Her har Københavnsområdet den fordel, at vi er et meget interessant marked at få vist grønne løsninger i.

Movia vil med referatet sende en orientering om kunder, som har flere kontrolafgifter, herunder kunder, som oparbejder gæld til Movia på linje med de sager, man har set hos DSB.

Ad 4. Resultat af Movias budgetanalyse

Næstformanden indledte med at redegøre for Movias økonomiske politik, som sikrer, at Movia omstilles med rettighed omhu til særligt Cityringens åbning. Kommuner og regioner finansierer Movias fællesudgifter med et bidrag pr. bustime. Når Cityringen åbner forsvinder knap 5 pct. af busserne, 12 pct. af passagerne og godt 210 mio. kr. i indtægter. Derfor har Movias bestyrelse besluttet, at det sædvanlige effektiviseringskrav på 2 pct. årligt udvides med yderligere 1,5 pct. årligt i 2017, 2018 og 2019.

Det betyder, at Movia i en styret proces kan nedbringe udgiften til administration, trafikservice og kundeservice med 2 pct. årligt per bustime, uanset reduktionen i antallet af bustimer. Budgetanalysen understøtter denne indsats.

Forretningschef Eskil Thuesen gennemgik herefter resultatet af Movias budgetanalyse.

De anvendte plancher vedlægges referatet af repræsentantskabsmødet.

Budgetanalysen viser, at Movia som eneste trafikselskab har formået at realisere faldende bustimepriser i perioden 2011-2015, at Movia ligger i top i internationalt og nationalt benchmark på operatørudgifter, samt at fusionsgevinsterne ved at samle Lokalbanelen og Regionaltog i et stærkt baneselskab rent faktisk høstes. Budgetanalysen viser også, at der er områder, hvor der fortsat kan effektiviseres. Særligt på salgskanaler er der et stort rationaliseringspotentiale i niveau 20-23 mio. kr. Det bliver en vigtig indsats for Movia at få slanket salgskanalerne og ryddet op i provisionerne sammen med DSB og Metroselskabet. Også trafikbestillingsprocessen kan gøres mere effektiv, herunder gennem indførelse af betaling for ændringer uden for sædvanlige køreplansskift i sommeren og i december i forbindelse med det internationale køreplansskift.

Sagen drøftedes i repræsentantskabet.

Erik Lund, Allerød Kommune anførte, at der er et kommunikationsproblem, når man som kommune og region oplever, at man får færre busser for de samme penge, samtidig med at budgetanalysen viser, at Movia bliver stadig mere effektiv på udgiftssiden. Eskil Thuesen anerkendte denne udfordring og bemærkede, at Movias samlede økonomi består af tilskud fra kommuner og regioner samt passagerindtægter. Presset på indtægtssiden har en betydning for det kommuner og regioner ender med at betale. Færre passagerindtægter betyder et højere tilskud fra kommuner og regioner.

På forespørgsel fra Søren Brask, Køge Kommune svarede Eskil Thuesen, at den primære årsag til, at udgifter til vedligehold af stoppesteder er dyrere i Movia end i andre trafikskaber i Danmark, er, at arbejdet er organiseret anderledes end i de øvrige trafikskaber, og at Movia har flere køreplanskift om året. Eskil Thuesen bekræftede, at der vil kunne opnås besparelser ved at indføre to faste køreplanskift om året, og betaling for ekstraordinære køreplanskift. En sådan model blev drøftet under dagsordenen punkt 6 – forslag til ny trafikbestillingsproces. Movia har siden 2014 haft ansvaret for på ensartet vis for alle kommuner og begge regioner at forny og efterfølgende vedligeholde stoppestedstoppe, køreplantavler og Holscher-standere på stoppestederne, der finansieres via de linjespecifikke udgifter. Alle øvrige udgifter til anlæg og drift af stoppesteder, herunder stoppestedsudstyr som læskærme, skraldespande, bænke, cykelstativer osv. afholdes af vejmyndighederne.

Der blev rejst spørgsmål fra Søren Brask, Køge Kommune om, hvorvidt det er muligt at gennemføre flere køreplanskift, hvis der er behov for det på grund af store anlægsarbejder, og om der findes en bagatelgrænse for omkostningerne. Eskil Thuesen bemærkede, at Movia lægger op til en konkret dialog om behovet. Operatørerne ikke indregner en margin i sit tilbud til Movia, hvilket betyder, at der ikke indgår en bagatelgrænse i modellen. Omkostninger for ekstraordinære køreplanskift afholdes derfor af den pågældende kommune. Prisen afhænger af den konkrete beregning.

Flere medlemmer af repræsentantskabet ønskede oplyst, hvor lang tid det tager at implementere en besluttet køreplansændring. Dorthe Nøhr Pedersen svarede, at varsel i forhold til operatørerne, som det fremgår af kontrakterne generelt skal overholdes. Ændringer som meldes ind i forhold til den ordinære trafikbestilling følger den sædvanlige proces, således at indmeldinger inden 1. maj implementeres i december i forbindelse med det store køreplanskift. Ekstraordinære køreplanskift, som skal gennemføres hurtigere end det kontraktvarsel operatørerne har, udløser en bod, som den bestillende kommune skal betale. Såfremt en kommune har konkrete ønsker, anbefales det derfor, at kommunen påbegynder en dialog med Movia.

Afslutningsvis stillede Klaus Hansen, Ringsted Kommune spørgsmål til Movias udvikling af bustrafikken i Ringsted, når København-Ringsted banen tages i brug i 2018. Dorthe Nøhr

Pedersen anbefalede, at Ringsted tog kontakt til Movia, som ser store muligheder for at sikre en mere attraktiv kollektiv transport, når banen åbner, til stor gavn for Ringsted og omegn.

Ad 5. Movias Budget 2018

Områdechef Christian Kierkegaard gennemgik hovedtallene i Movias Budget 2018.

De anvendte plancher vedlægges referatet af repræsentantskabsmødet.

Kommunernes og regionernes betaling til Movia falder med knap 50 mio. kr. i forhold til budget 2017. Det svarer til et fald på 4 pct. målt i faste priser. Den lavere betaling til Movia skyldes flere passagerindtægter og færre kørselsudgifter samt færre udgifter til administration. Budgettet giver også plads til investeringer.

Den samlede positive udvikling, dækker over bruttobevægelser, hvor tilskudsbehovet stiger i 26 kommuner og en region, mens der er lavere tilskud i 19 kommuner og en region. Årsagen til at udviklingen i tilskudsbehov i de enkelte kommuner og regioner er forskellig, skyldes bl.a. ændrede trafikbestillinger, ændret passagerudvikling, eller ændret forventning til forbrug af Flextrafikordningerne.

Ad 6. Forslag til ny trafikbestillingsproces

Forretningschef Per Gellert gennemgik Movias forslag til ny trafikbestillingsproces. Forslaget indebærer, at tidspunktet for kommunernes og regionernes trafikbestilling rykkes fra 1. september til 15. oktober, med efterfølgende endelig vedtagelse af Movias budget i december, frem for som nu inden 15. september.

De anvendte plancher vedlægges referatet af repræsentantskabsmødet.

Movias bestyrelsesformand Thomas Gyldal Petersen, Herlev, anførte, at det er godt at få skabt sammenhæng mellem kommunernes budgetforhandlinger og trafikbestillingen, og påpegede, at det er vigtigt at den enkelte kommune også har øje for at sikre stabilitet i det samlede transportnet. Det fordrer blik for nabokommunerne ved ønske om ændringer på de linjer, der går på tværs af kommunale skel, og en respekt for aftalerne om det strategiske net med flerårigt budget, som i henhold til trafikselskabsloven skal indgå i Movias Trafikplan. Synspunktet blev støttet af Niels Hörup, Solrød Kommune, der fortalte om den langsigtede plan som Solrød havde udarbejdet i samarbejde med Movia med henblik på at nå både servicemæssige og økonomiske mål og sikre god dialog med nabokommuner.

Ad 7. Status for Flextur og flextrafik

Forretningschef Per Gellert gennemgik resultater fra de igangværende forsøg med Flextur, samt de 'byggeklodser', som de mange forsøg ser ud til vil kunne indgå i den fremadrettede flextur-model. En skalerbar model som sikrer, at kommunerne kan sammensætte deres Flexturtilbud ud fra individuelle behov og krav til serviceniveauer. Når den nye model for Flextur udvikles vil den skulle være langtidsholdbar, effektiv, billig og genkendelig for brugerne. Det forventes, at en ny model vil skulle besluttes af Movias bestyrelse i første halvdel af 2018.

Per Gellert orienterede videre om Den samlede Rejse, erfaringerne med Movias kontrolpanel og om den nye taxilov.

De anvendte plancher vedlægges referatet af repræsentantskabsmødet.

Per Gellert orienterede blandt andet om, at Flextur mange steder har erstattet traditionel busdrift. Movia har regnet på, hvor mange almindelige busser, man kunne få for de samlede udgifter på cirka 41 mio. kr. til Flextur. Det drejer sig om 30-40 fordelt ud over alle de kommuner, der tilbyder Flextur.

Der blev i oplægget vist effekterne i Kalundborg kommune ved at indføre dobbelttakst i byinterne områder, herunder på hvordan den øgede pris på flextur skaber øget visitering til handicapkørsel, som er en dyrere ordning for kommunerne pr. borger end flextur. Flere repræsentantskabsmedlemmer ønskede en tilsvarende opgørelse for egen kommune. Per Gellert bekræftede, at en tilsvarende statistik kan udarbejdes for andre kommuner, og at man er velkommen til at henvende sig til Movia herom.

Bent Jørgensen, Guldborgsund Kommune inviterede Movia til en dialog med en flextrafikoperatør, der kan levere kørsel til lavere administrationsomkostninger end Movia, hvilket Per Gellert takkede ja til.

Erik Lund, Allerød Kommune kvitterede for, at Flextur er en god ordning som både giver bedre betjening og besparelser.

Annelise Madsen, Ishøj Kommune ønskede oplyst, om der vil kunne etableres Flextur i byområder uden at tilbyde Flextur i hele kommunen. Movia anbefalede, at der indledes en dialog med Movia om mobilitetsbehov og mulige løsninger.

I forhold til den nye taxilov blev der rejst spørgsmål, hvorvidt Movia kan stille øgede krav, eller sikre krav til chaufførerne, via den løbende certificering. Per Gellert svarede, at det bør være de tilladelsesudstedende myndigheder, der stiller de grundlæggende krav til chaufførerne, mens Movia vil stille krav i forhold til kundeservice mv.

Ad 8. Eventuelle forslag fra medlemmerne af repræsentantskabet

Der var modtaget forslag fra Sune Søndergaard Raunkjær, Halsnæs Kommune med ønske om drøftelse af procedurer for køreplanændringer. Ønsket var at få sat rammer for Movia og Lokaltogs mulighed for at foretage "minutjusteringer" uden at inddrage Region Hovedstaden og de berørte kommuner. Ved ændringer, der har negative konsekvenser for serviceniveauet, bør Regionen og de berørte kommuner altid inddrages.

Sune Søndergaard Raunkjær, Halsnæs Kommune motiverede forslaget.

Movias bestyrelsesformand Thomas Gyldal Petersen, Herlev, oplyste, at bestyrelsen havde drøftet forslaget. Der var i bestyrelsen enighed om, at minutjusteringer skal kunne gennemføres hurtigt og effektivt af hensyn til den samlede trafiktilrettelæggelse, da der foretages flere tusinde tilpasninger hvert år. Markante effekter ved en minutjustering afføder et behov for orientering af kommuner og regioner. Dette vil ske fremadrettet.

Bestyrelsen udtrykte forståelse for kundernes og Halsnæs Kommunes utilfredshed med den aktuelle situation.

Formanden bemærkede endvidere, at ændringer i det konkrete tilfælde ikke vil kunne gennemføres økonomineutralt inden 10. december 2017. Ændringen vil derfor først træde i kraft da, hvor problemet også vil blive løst.

Ad 9. Eventuelt

Næste møde i repræsentantskabet er det konstituerende møde, der skal afholdes senest 15. januar 2018.

-

Mødet hævet klokken 15.40