

01 Godkendelse af dagsorden til bestyrelsesmøde 9. april 2019

Temadrøftelser:

Markedsføring på busser

Dagsorden og meddelelser:

1. Godkendelse af dagsorden
 2. Meddelelser fra formandskabet
 3. Meddelelser fra direktionen
-

Sager til beslutning:

4. LUKKET PUNKT
 5. Godkendelse af håndtering af ny ferielovgivnings påvirkning af Movias økonomi
 6. Godkendelse af forslag til budgetforudsætninger for budget 2020
 7. Godkendelse af takst for InterCombi Tickets, harmonisering af tidspunkt for takstændring af skolekort og opdaterede rejseregler
 8. Godkendelse af mandat vedrørende fusion af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S.
 9. Godkendelse af oprettelse af Movias borgerpanel
 10. LUKKET PUNKT
 - 10A. Mandat til aftale med Roskilde Kommune om gratis præsentationskørsel lørdag 13. april 2019
-

Sager til orientering/drøftelse:

11. LUKKET PUNKT
12. LUKKET PUNKT
13. LUKKET PUNKT

14. Orientering om status på Movias samarbejde med DPT og 3F om chaufførernes arbejdsvilkår
15. Eventuelt

05 Godkendelse af ny ferielovgivnings påvirkning af Movias økonomi

Indstilling

Administrationen indstiller til bestyrelsens godkendelse,

- At Movia indbetaler optjent ferie til Lønmodtagernes Fond for Tilgodehavende Midler (Fonden) fremfor at indefryse pengene hos Movia med deraf følgende administration i form af årlig indeksregulering og rapportering samt risici i forbindelse med forrentningskrav.
- At indbetaling til fonden (anslået 18,6 mio. kr.) finansieres igennem en ét-årig opskrivning af budgettet for 2020, hvorved finansiering sker via øgede aconto betalinger fra kommuner/regioner i 2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

1. september 2020 træder en ny ferielovgivning¹ i kraft 1, som får finansieringsmæssige konsekvenser i 2020. Bestyrelsens beslutning om håndtering af sagen, vil indgå i budgetforudsætningerne for 2020, som forelægges bestyrelsen særskilt, jf. punkt 06 på dagsordenen.

Den nuværende model i ferieloven er todelt, så ferie optjenes løbende hen over et kalenderår, mens den optjente ferie afvikles i ferieåret, der går fra 1. maj året efter og tolv måneder frem.

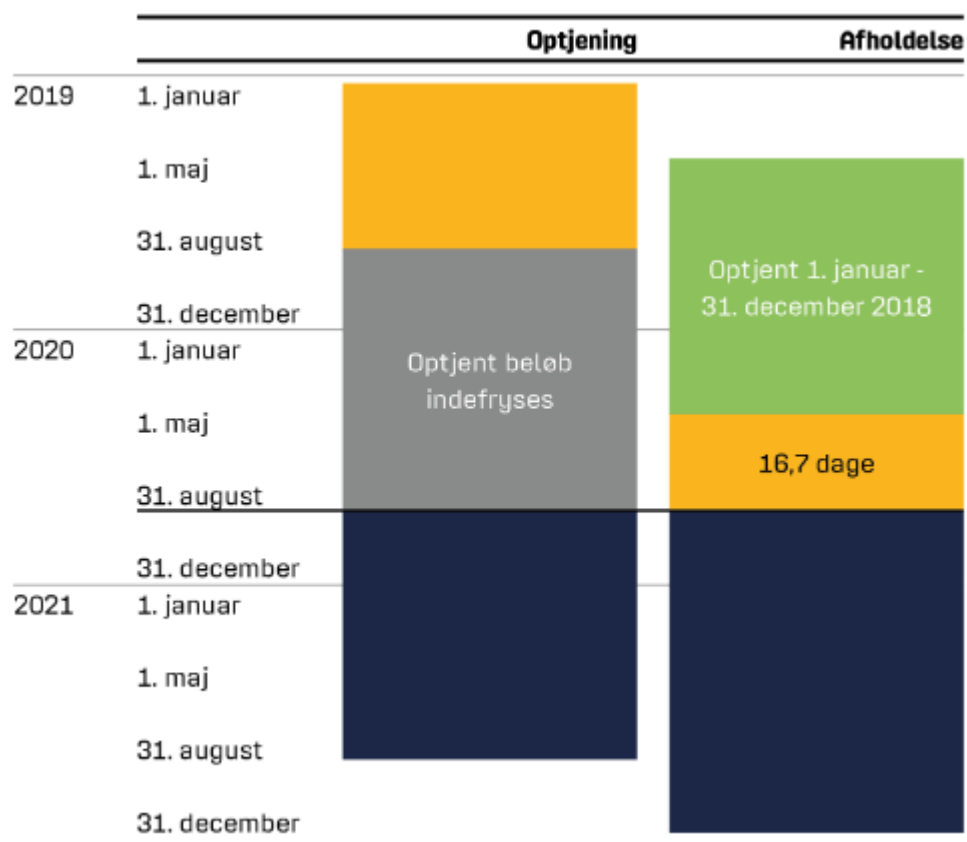
Den nye ferielov bygger på principperne om samtidighedsferie, hvorved der ikke optjenes ret til ferie inden afholdelse, men optjening og afholdelse sker inden for samme periode. Optjeningsåret går fra 1. september til 31. august, tolv måneder henover et årsskifte, mens afholdelsesperioden er fra 1. september til 31. december, dvs. optjeningsperioden plus fire måneder. Retten til ferie optjenes og afholdes dermed sideløbende i den nye lov. Den nye model og overgang hertil er illustreret nedenstående i figur 1.

Den nye ferielov indeholder dermed en forskydning af ferieårets tidsmæssige placering i forhold til den nuværende ferieordning. Det første ferieår efter den nye model vil være ferieåret 1. september 2020 – 31. december 2021, mens optjeningsåret vil være 1. september 2020 – 31. august 2021. Det er i figur 1 markeret med skraverede felter i såvel optjeningsåret som afholdelsesåret.

¹ Lov nr. 58 af 30/01/2018 *Lov om forvaltning og administration af tilgodehavende feriemidler*

Omlægningen til den nye ferielov begynder allerede i indeværende kalenderår 2019, da det teknisk skal indeles i to optjeningsperioder. Den første periode, efter gældende ferielovgivning, fra 1. januar 2019 – 31. august 2019, er til afholdelse 1. maj 2020 – 31. august 2020. I denne periode optjenes 16,7 feriedage. Den anden periode efter ny ferielovgivning, der optjenes fra 1. september 2019 – 31. august 2020 (overgangsperioden) kan ikke afholdes, men skal indefrysnes, indtil medarbejdere forlader arbejdsmarkedet. Formålet er at sikre, at arbejdsgiverne ikke belastes af dobbelt ferieafholdelse i det første år, hvor samtidighedsprincippet er gældende. Beløbet kan indefrysnes enten via Lønmodtagerens Fond for Tilgodehavende Midler (fonden) eller hos Movia selv. Hvis Movia indefryser midlerne, skal beløbet indeksreguleres og indberettes til fonden årligt. Når medarbejderen forlader arbejdsmarkedet, skal de indekserede feriepenge afregnes med fonden.

Figur 1. Illustration af ændringer ved den nye ferielov



Forklaring til figuren;

- Gule felter: optjening og afholdelse af ferie efter gammel ferielov i perioden op til overgangsperioden.
- Grønt felt: afholdelse af ferie optjent i 2018 efter gammel ferielov.
- Blå felter: Afholdelse og optjening efter den nye ferielov.

I regnskab 2018 var den samlede feriepengeforpligtelse på 30 mio. kr. Forpligtelsen består af ikke-afholdt ferie (1.-5. ferieuge og 6. ferieuge) optjent i 2017 på i alt 8 mio. kr. og optjent ferie (1.-5. ferieuge og 6. ferieuge) i 2018 på i alt 22 mio. kr.

Administrationen har på baggrund af udmelding fra KL om regler for beregning af forpligtelsen og med udgangspunkt i den hensatte feriepengeforpligtelse i regnskab 2018 estimeret det samlede beløb, der skal indefrys til 18,6 mio. kr. Beløbet, der skal indefrys, er optjent ferie for 1.-5. ferieuge (og ikke 6. ferieuge) i overgangsperioden (1. september 2019 til 31. august 2020). Af det samlede beløb vedrører 2,1 mio. kr. flextrafik og 16,5 mio. kr. bus- og banetraffic. Det forventes, at beløbet til indefrysning i 2020 vil være i denne størrelsesorden. Der vil ske genberegning i henholdsvis regnskab 2019 og regnskab 2020 i forhold til medarbejdernes optjente ferie i overgangsperioden.

Det bemærkes, at eventuelle konsekvenser af lovændringen i de organisationer, hvor Movia er involveret fx som ejer (fx FlexDanmark, Lokaltog A/S og Rejsekort A/S) ikke er indregnet.

Administrationen lægger op til, at Movia indbetaler optjent ferie i overgangsperioden til fonden fremfor at indefryse pengene med deraf følgende administrationskrav i form af årlig indeksregulering og rapportering samt risici i forbindelse med forrentningskrav, som administrationen ikke finder det hensigtsmæssigt, at Movia påtager sig.

Administrationen lægger endvidere op til, at indbetalingen finansieres ved indarbejdelse i budget 2020 via forhøjede acontobetaling fra kommuner og regioner. Løsningen vil give det mest retvisende budget i 2020. Det vil samtidig omfatte en godkendelse af en enkeltstående afvigelse i budget 2020, som ikke medfører en ændring af den økonomiske politik i øvrigt.

Økonomiske konsekvenser:

I 2020 forhøjes budgettet med anslået 18,6 mio. kr. (2018 niveau), som finansieres via forhøjede acontobetaling fra kommuner og regioner. Det er en enkeltstående afvigelse til den økonomiske politik. De efterfølgende budgetår vil være upåvirkede af ændringen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation

06 Godkendelse af budgetforudsætninger for forslag til budget 2020

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender følgende budgetforudsætninger som grundlag for udarbejdelse af forslag til budget 2020:

Takster og indtægter:

- Fuld udmøntning af takststigningsloftet for 2020 på 1,6 pct. inkl. efterreguleringer vedr. tidligere år og efterkalkulation for Takst 2018, således at taksterne følger den almindelige prisudvikling.
- Fuld effekt af ophævelse af den såkaldte dobbeltfaktor med 40 mio. kr.

Passagertal og indtægter:

- Passagertal for linjer i takstområde H baseres på anden rejsehjemmelundersøgelse fra 2018 og første rejsehjemmelundersøgelse fra 2019
- Passagertal for linjer i det tidligere takstområde S og V baseres på billetundersøgelse 2017.
- Der indregnes ikke effekt af demografisk udvikling for bus og bane.
- Kommuner og regioners trafikbestilling indarbejdes til brug for budgetforslagets 2. behandling. Kendte bestillinger ved udarbejdelsen af forslaget til budget til 1. behandling indarbejdes efter aftale med den enkelte kommune eller region.
- Effekten af Nyt Byenet indarbejdes med helårsvirkning i 2020.

Andre driftsudgifter:

- Andre driftsudgifter fremskrives med KL's senest offentliggjorte satser for pris og lønudvikling på budgetforslagstidspunktet.
- Budgetforudsætningerne for ny ferielovgivning indarbejdes i overensstemmelse med bestyrelsens beslutning herom, jf. denne dagsordens punkt 05.

- Budgetforudsætningerne for flextrafik indarbejdes i overensstemmelse med bestyrelsens beslutning herom, jf. denne dagsordens punkt 04.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen forelægges budgetforslag 2020 til 1. behandling på bestyrelsesmødet 26. juni 2019 baseret på en række budgetforudsætninger takster, passagertal,

Takster og indtægter

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2020 på 1,9 pct. samt en efterkalkulation for Takst 2018 på -0,3 pct., som skal rummes indenfor de 1,9 pct. Som del af forudsætningerne for udarbejdelsen af forslag til Movias budget indstilles det, at takststigningsloftet udmøntes fuldt ud med 1,6 pct. for at sikre, at indtægtsudviklingen kan følge med den generelle pris- og omkostningsudvikling i samfundet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ophævet den såkaldte dobbelfaktormodel og derved midlertidigt håndteret uhensigtsmæssighederne forbundet hermed, jf. bekendtgørelse 456 af 10. maj 2018 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet midlertidigt i 2018 og 2019. Dobbelfaktormodellen har været anvendt siden 2007 ved indtægtsdelingen i hovedstadsområdet med henblik på at kanalisere en del af DSBs billetindtægter til Metroselskabet som finansieringsbidrag til Cityringen. En forudsætning var, at dette skulle ske uden økonomiske konsekvenser for Movia. Imidlertid har modellen forårsaget et utilsigtet indtægtstab for Movia.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i brev af 8. februar 2018 slået fast, at hensigten var fuldt ud at håndtere DSB og Movias utilsigtede indtægtstab som følge af dobbelfaktormodellen. Movia forventer fortsat en permanent løsning gældende fra 2020, men forventer en permanent nyordning incl. afskaffelse af det fulde bundfradrag fra 2020.

Indtægter og udgifter for bus og bane

I forslag til budget 2020 vil den anden rejsehjemmelundersøgelse fra 2018 og den første rejsehjemmelundersøgelse fra 2019 blive indregnet for linjerne i det tidligere Takstområde Hovedstaden, mens billetundersøgelse 2017 fortsat indarbejdes i de tidligere takstområder Syd og Vest. Billetundersøgelsen for Syd og Vest opdateres hvert 3 år og gennemføres næste gang i 2020 med virkning fra estimat 1 i 2021 og budget 2022.

Modsat tidligere år foreslås, at der ikke indregnes passagervækst for bus og bane som følge af den demografiske udvikling. I tidligere år har der været indregnet en lille positiv effekt på det forventede

passagertal som følge af den forventede positive befolkningsudvikling (demografi), men effekten har ikke afspejlet sig i de realiserede passagertal, som de seneste år har ligget under budget.

Det bemærkes, at åbningen af Metro Cityringen indebærer samme store usikkerhed på passager- og indtægtsstrømme som i forbindelse med budget 2019. Budget 2020 er første år med fuld effekt af Nyt Bynet, og budgettet vedtages inden der er sikre data fra driftstart af nyt Bynet og Cityringen.

Region Hovedstaden, Ring 3-kommunerne, Hovedstadens Letbane og Movia har gennemført trafikmodelberegninger af anlægsperioden af letbanen. Resultaterne belyser, hvordan busdriften påvirkes, og hjælper Ring 3-kommunerne og Region Hovedstaden med at afklare hvilke tiltag, der skal aftales, for at opnå en rimelig trafikafvikling i anlægsperioden.

Movia udarbejder forslag til håndtering af busdriften i Ring 3-korridoren for de relevante kommuner og Region Hovedstaden. Usikkerhed omkring, hvor og hvornår busdriften påvirkes, betyder, at effekterne er forbundet med stor usikkerhed. Kun i det omfang det er aftalt med den enkelte kommune eller Region Hovedstaden, og der er lavet konkrete aftaler om økonomien, indarbejdes effekten i forslag til budget 2020.

Andre driftsudgifter

Andre driftsudgifter består af Movias udgifter til kørselssupport, passagerservice og administration.

I Movias budget anvendes KLs satser for pris- og lønfremskrivning blandt andet ved fremskrivning af andre driftsudgifter. KLs budgetvejledning angiver pt. en pris- og lønfremskrivning (P/L) på 2,8 pct. mellem 2019 og 2020. Såfremt KL opdaterer satsen inden udarbejdelsen af forslag til budget 2020, vil den nyeste sats blive anvendt.

Andre driftsudgifter for bus/bane og flextrafik er underlagt forskellige økonomiske målsætninger, som er fastlagt i en økonomisk politik for Movia for henholdsvis bus/bane og flextrafik tiltrådt af bestyrelsen 4. april 2018.

Den økonomiske politik for bus/bane indebærer, at budgettet til andre driftsudgifter reduceres med 2 pct. årligt til og med budget 2020. Herudover etableres en intern omstillingspulje svarende til 1,5 pct. årligt i 2017-2019, som realiseres i 2020. Som det fremgår af tabel 1, giver reduktionen på 2 pct. samt realiseringen af omstillingspuljen et samlet sparekrav på 24 mio. kr. fra 2019 til 2020, hvilket lægges ind som en forudsætning for forslag til budget 2020.

Tabel 1. Gældende økonomisk politik for andre driftsudgifter, bus/bane, 2020 priser

	Budget 2019	Sparekrav 2020	Forslag til budget 2020
Andre driftsudgifter	544	24	520

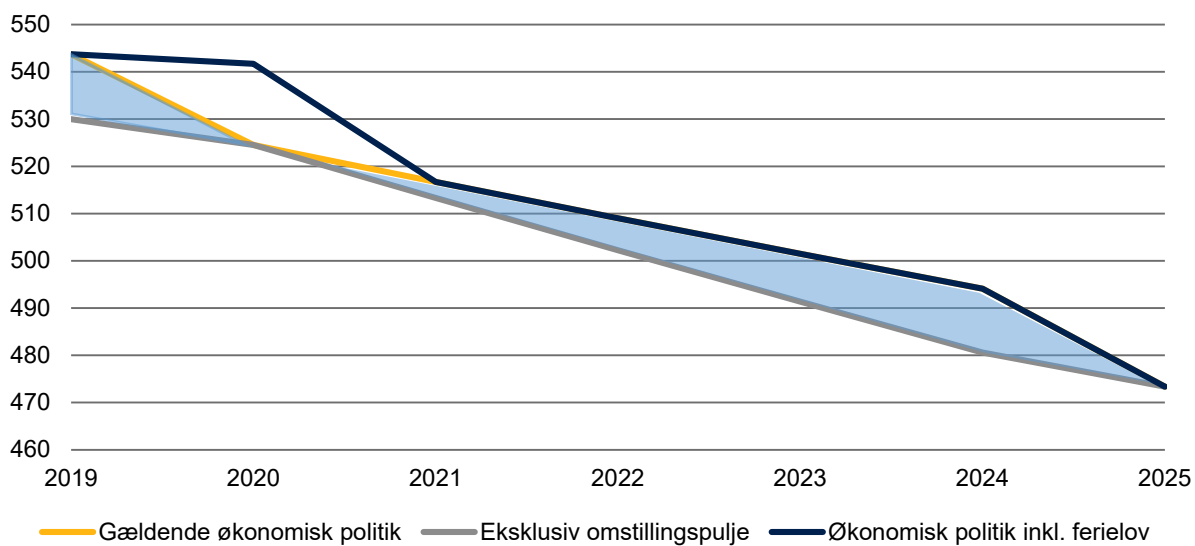
Bestyrelsen har tilsvarende besluttet, at budgettet i 2021-2025 årligt reduceres med en effektivisering på 2 pct. ekskl. udgifter til rejsekort. I perioden 2021-2024 afsættes endvidere en omstillingspulje på årligt 0,9 pct. af andre driftsudgifter for bus og bane ekskl. rejsekort, så udgifterne gradvist tilpasses de kommende strukturelle ændringer som følge af letbanen, Ring 3 og metro til Sydhavnen. Omstillingspuljen realiseres i 2025. Dette lægges til ind som budgetforudsætning for overslagsår 2021-2023 i forslag til budget 2020.

Bestyrelsen besluttede 22. juni 2017 at udvide billetkontrollen med ni kontrollører i 2018 og yderligere 21 kontrollører i 2019 med henblik på at fastholde en lav snydeprocent efter indførelse af frit-flow på linje 5C og A-buslinjerne i 2018 og 2019. Udvidelsen i 2019 forventes at medføre en årlig merudgift på 10,7 mio. kr. primært til lønudgifter til billetkontrollører. Udvidelsen implementeres i løbet af 2019 og er indarbejdet i budget 2019 med en effekt på 6,5 mio. kr. i 2019 og helårseffekt i 2020 (budgetoverslagsår 1 i budget 2019). Det bemærkes, at udvidelsen på lønudgifter er fuldt ud finansieret af indtægter fra kontrolafgifter.

Af figur 1 nedenfor fremgår Movias økonomiske politik fra 2019 og frem. Den gule linje viser udviklingen i andre driftsudgifter til bus og bane fremskrevet med den gældende økonomiske politik. Den grå linje viser andre driftsudgifter eksklusiv omstillingspuljen. Det lyseblå område afspejler omstillingspuljen, som realiseres i henholdsvis 2020 og 2025.

Den mørkeblå linje viser den økonomiske politik inkl. udsving i 2020, der skyldes engangsudgift i forbindelse med ny ferielov (jf. punkt 05 på dette bestyrelsesmøde).

Figur 1. Andre driftsudgifter bus og bane fra 2019 til 2025, i 2020 priser og inkl. effekt af ny ferielov



Økonomiske konsekvenser:

Jf. sagsfremstillingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Sammenhæng til andre punkter på dagsordenen:

04 Godkendelse af ny økonomisk politik for flextrafik

05 Godkendelse af ny ferielovgivnings påvirkning af Movias økonomi.

07 Godkendelse af takst for InterCombi Tickets, harmonisering af tidspunkt for takstændring af skolekort og opdaterede rejseregler

Indstilling

Administrationen indstiller,

- At regler for tilkøb af rejseforlængelse til enkeltbilletter og pendlerkort harmoniseres i forbindelse med lanceringen af en ny DOT-app i april 2019
- At de landsdækkende rejseregler opdateres så der sker en:
 - præcisering af at store (el)løbehjul, som ikke overholder mål for bagage, omfattes af regler for cykler
 - præcisering af regler vedrørende blandt andet check-ind i forbindelse med åbningen af Cityringen
 - præcisering af ansvar for billettering af medrejsende børn, herunder håndtering af eventuel kontrolafgift, udløber af en Ankenævns sag hvor der blev udstedt en kontrolafgift til et barn
 - præcisering af regler for medtagelse af hunde i "hundevogne"
 - præcisering af at kun originale billetter og kort er gyldige som rejsehjemmel.
- At tidspunktet for takstændring for skolekort harmoniseres med alle øvrige produkter til 3. søndag i januar
- At Movias indtægtsandel fra InterCombi Tickets nedsættes med gennemsnitligt ca. 7 pct. i forhold til listepriis for tilsvarende rejsekortrejse fra 1. maj 2019

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Der gennemføres løbende arbejde med rejseregler og takster for at sikre, at de er passende til behovet i den kollektive transport fx ved indførelse af nye produkter, eller hvis der er behov for præcisering som følge af afgørelse i Ankenævnet eller på baggrund af kunde- eller operatørhenvendelser. I denne sag forelægges en række mindre ændringer til godkendelse med henblik på offentliggørelse 1. juni

2019. Ændringerne er drøftet med de andre trafikselskaber i DOT og på landsplan.

Regler for tilkøb af rejseforlængelse til enkeltbilletter og pendlerkort

Regler for tilkøb af rejseforlængelse til enkeltbilletter og pendlerkort blev i forbindelse med implementering af Takst Sjælland i 2017 delvist harmoniseret. I forbindelse med lancering af ny DOT app i april 2019 er der et ønske om fuldstændig harmonisering af regler for tilkøb for derved at sikre en simpel og enkel brugergrænseflade på app'en til gavn for kunderne.

Fuldstændig harmonisering betyder, at kunder med behov for at rejse længere end gyldigheden på deres enkeltbillet/pendlerkort kan tilkøbe én zone. Skal kunden rejse længere end én zone ekstra, skal der købes ordinær billet efter gældende regler. I dag kan kunder med pendlerkort til korte rejser (mindre end 9 zoner) tilkøbe f.eks. 4 zoner hvorved deres pendlerkorts gyldighed udvides med 4 zoner. Fremover vil den pågældende kunde skulle købe en ny billet til 4 zoner til den rejse, der skal foretages udover pendlerkortets gyldighedsområde. Der er ikke tale om prisændring, men alene ændring i zonegyldighed. Ændringen i forhold til gældende regler vurderes kun at have marginale konsekvenser for både kunder og for Movia.

Opdatering af landsdækkende rejseregler

Landsdækkende rejseregler opdateres løbende ved behov, næste gang 1. juni 2019, med offentliggørelse 1. maj 2019. Opdateringen er en tilpasning til åbningen af Cityringen, herunder de særlige regler for check-ind på rejsekort i metro (check-ind skal foregå på metro rejsekort-standere) til sikring af kvalitetstillægget.

Herudover præciseres, at voksne, der rejser med børn udover de to gratis børn under 12 år, er ansvarlige for, at alle øvrige børn har gyldig rejsehjemmel. Det præciseres også, at en eventuel kontrolafgift til børn under 12 år skal udstedes til den voksne til børnetakst. Præciseringen er foranlediget af en ankenævnsafgørelse vedr. en kontrolafgift i metroen, som også har fået mediemæssig opmærksomhed.

På baggrund af en række kundehenvendelser er der behov for en præcisering af regler for medtagning af hunde i "hundevogne". Det præciseres, at hunde i "hundevogne" håndteres i henhold til regler for større hunde, dvs. der skal betales børnepris.

Efter en række tilfælde med kunder som har forevist kopi/billeder af deres billetter eller periodekort vurderes det nødvendigt at præcisere, at kun originale billetter og kort anses som gyldig rejsehjemmel.

Endelig lægges op til en præcisering foranlediget af de mange nye (el)løbehjul, som er et voksende problem i specielt busser og metro. Med præciseringen sidestilles store (el)løbehjul, som ikke overholder de tilladte mål for bagage (30x60x100 cm.) med cykler. Konkret betyder det, at store (el)løbehjul vil blive pålagt regler for medtagelse samt for betaling i henhold til gældende regler for cykler, hvilket blandt andet betyder, at det ikke er alle busser, der kan medtages store (el)løbehjul i.

Harmonisering af takstændring for skolekort

Skolekort har hidtil - som den eneste rejsehjemmel i DOT - ikke fulgt det ordinære takststigningstidspunkt 3. søndag i januar. Begrundelsen herfor har været, at samme takster kunne bibeholdes indenfor et og samme skoleår.

Fra skoleåret 2018/2019 udstedes alle skolekort som rejsekort, hvilket betyder, at nye takster skal følge samme "udrulningsplan" som alle andre rejsekortprodukter og -priser. Dvs. der er seks mulige datoer at vælge for at lave prisændring på skolekort.

For at sikre at skoler og kommuner kan bestille skolekort til det kommende skoleår før sommerferien, er det nødvendigt, at de nye priser lægges ud ca. en måned før sommerferien.

En konsekvens heraf er, at prisen for skolekort til *indeværende* skoleår, som bestilles hen mod slutningen af skoleåret, vil være prissat efter kommende skoleårs priser. Der kan f.eks. være tale om skolekort, som udstedes som erstatning for bortkomne kort.

Administrationen vurderer på den baggrund, at takstændringstidspunkt for skolekort med fordel kan fastlægges, så ændringer gennemføres samtidig med den ordinære takstændring i januar. Kommunerens pris for skolekort vil være afhængig af bestillingstidspunktet. De fleste skolekort bestilles enten før sommerferien eller i de første få måneder efter skoleårets start, og der købes som oftest til et helt skoleår. Derfor forventes andelen af kort, der bestilles efter 3. søndag i januar at udgøre en lille del af en kommunes samlede køb af skolekort.

Fynbus og Sydtrafik - som ligeledes udsteder skolekort på rejsekort - følger allerede den ordinære takstændring i januar.

Reduktion af prisen for InterCombi Ticket

Bestyrelsen gav på bestyrelsesmøde 16. maj 2018 administrationen mandat til at indgå forhandlinger med Verkehrsverbund Warnow i Tyskland, Mecklenburg-Vorpommern om en reduktion af prisen for InterCombi Ticket med ca. 10 pct. Baggrund for takstnedsættelsen er Verkehrsverbund Warnow og Guldborgsund kommunes fælles ønske om at styrke turismen i området.

Administrationen har i dialog med Verkehrsverbund Warnow og Scandlines (Gedser-Rostock færgeren) udarbejdet forslag til nye takster for InterCombi Tickets med en gennemsnitlig nedsættelse på 7 pct. (uvægtet) i forhold til involverede selskabers normalpriser (rejsekortpriser for Movia) med det formål at styrke turismen i området.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Harmoniserede regler til tilkøb til rejseforlængelse vil betyde enklere kommunikation til kunder, men som udgangspunkt ingen prisændringer. Præciseringen i forhold til (el)løbehjul kan få betydning for kunder, der rejser med (el)løbehjul, men begrænsninger er nødvendige af hensyn til plads i busser og metro.

De opdaterede rejseregler får også betydning for kunder i forhold til rejser med metro, begrundet i det nye kvalitetstillæg til metroen. Nyt tidspunkt for takstændring for skolekort får ingen konsekvenser for brugerne af skolekort.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Behov for kommunikation af regler vedr. store (el)løbehjul i busser skal vurderes.

08 Godkendelse af mandat vedrørende fusion af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S.

Indstilling

Administrationen indstiller, at den administrerende direktør får mandat til at repræsentere Movia i den kommende proces med fusion af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S, herunder at arbejde for, at fusionen sker ved en skattepligtig fusion med Rejsekort A/S som fortsættende selskab og at forøge Movias andel af aktierne i Rejseplanen med 7,18 pct. til en ejerandel på 28,87 pct.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Lov om Trafikselskaber blev ændret 28. februar 2019 med ikrafttrædelse 1. juli. Af den nye lov fremgår af § 27, at trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet og DSB skal etablere et aktieselskab, benævnt Rejsekort og Rejseplan A/S, som skal drive og udvikle et elektronisk rejseplan-system for oplysning af rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling m.v.

Ejerkredsen af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S er enige om, at det lovbestemte fælles aktieselskab mest hensigtsmæssigt etableres ved at fusionere Rejseplanen A/S ind i Rejsekort A/S, som derved bliver det fortsættende selskab. Rejseplanen A/S vil i så fald ophøre uden likvidation ved, at selskabets aktiver og forpligtelser overgår til Rejsekort A/S.

På et ejermøde 28. marts 2019 har ejerkredsen truffet principbeslutning om at gennemføre fusionen som en skattepligtig fusion. Principbeslutningen har karakter af et aftalt arbejdsgrundlag for fusionen og kan alene gennemføres ved en generalforsamling. Beslutningen er truffet på grundlag af en analyse fra EY og en vejledende udtalelse fra Skattestyrelsen. Det betyder, at værdien af det fremførte skattemæssige underskud i Rejsekort A/S er højere end den skattepligtige værdi af Rejseplanen A/S. Ved en skattefri fusion vil det akkumulerede skatteunderskud ikke kunne udnyttes i det fortsættende selskab.

Ejerkredsen har desuden tilsluttet sig Danske Banks værdiansættelse af Rejseplanen A/S på 16,5 mio. kr. Værdiansættelsen afspejler den omsætning og indtjening, Rejseplanen vurderes at kunne have ved en kommerciel opsætning baseret på, at besøgende på hjemmesiden genererer en omsætning i form af reklameindtægter til Rejseplanen.

Ejerkredsen vil forud for fusionen skulle handle aktier i Rejseplanen A/S indbyrdes således, at ejerandelene bliver tilsvarende ejerandelene i Rejsekort A/S. Movia har 21,69 pct. af aktierne i Rejseplanen A/S og 28,87 pct. af aktierne i Rejsekort A/S. Movia vil derfor skulle øge sin aktieandel i Rejseplanen forud for fusionen op til 28,87 pct. Baseret på en værdi på 16,5 mio. kr. vil Movia således skulle købe aktier af de øvrige ejere for 1,18 mio. kr. Den endelige værdi skal konfirmeres af skattemyndighederne.

Selve fusionen vil blive gennemført ved at Rejsekort udsteder nye aktier, som bruges til betaling til Rejseplanens ejere. Da ejerfordelingen på fusionstidspunktet er den samme i de to selskaber, vil værdisættelsen af Rejsekorts aktier ikke have betydning for fordelingen ejerne imellem.

Bestyrelsen i Rejsekort A/S har givet direktionen mandat til at igangsætte den formelle fusionsproces.

Tidsplan

Den videre proces forventes at se således ud:

- Der foreligger en fusionsplan til godkendelse i Rejseplanens og Rejsekorts bestyrelser 28. maj 2019.
- Fusionen besluttet herefter på Rejseplanens generalforsamling og i Rejsekorts bestyrelse.
- Fusionen planlægges at have virkning fra 1. juli 2019, hvor loven træder i kraft, eller umiddelbart derefter. I regnskabs- og skattemæssig henseende vil fusionen have virkning fra 1. januar 2019.

Der vil foreligge en opdateret statusorientering om fusionsprocessen på bestyrelsesmødet 15. maj 2019, hvor der vil blive søgt om mandat til Movias stemmeafgivelse ved generalforsamlingerne i selskaberne ultimo maj 2019.

Økonomiske konsekvenser:

Fusionen vil have udgifts- og likviditetsmæssig virkning for Movia svarende til købet af aktieandele i Rejseplanen A/S. Der arbejdes for, at værdien af Movias køb vil kunne modsvares af en trækingsret på udviklingsaktiviteter i det nye selskab.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Lukket af hensyn til den samlede fusionsproces. Sagen kan åbnes, når fusionen formelt er besluttet.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

09 Godkendelse af oprettelse af Movias borgerpanel

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tiltræder oplæg til nedsættelse af Movias borgerpanel.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Det følger af Movias forretningsplan, at Movia skal arbejde for sammenhæng i den kollektive transport, blandt andet ved at inddrage borgerne tættere i udviklingen af løsninger og services. I dag inddrages borgernes input via mange forskellige kanaler. Der gennemføres årligt godt 30.000 kundeinterviews i busserne, hvor tilfredsheden med rejsen måles. I DOT måles halvårligt på kundetilfredsheden på en lang række centrale kundeparametre, som f.eks. trafikinformation, evne til at finde den rigtige billet, sammenhæng i køreplaner mv. Movia modtager herudover knap 20.000 klager årligt, og en række indlæg via DOTs facebook.

Også interesseorganisationerne inddrages i Movias arbejde. Der afholdes løbende over året møder med udvalgte interessenter, herunder Forbrugerrådet, LO Faglige Seniorer, Dansk Industri og andre. Movia har også et mere formaliseret arbejde via Movias tilgængelighedsforum, som blev udvidet med deltagelse af ældreorganisationerne som led i bestyrelsens godkendelse af Movias tilgængeligheds-politik i maj 2013. Movias tilgængelighedsforum mødes ca. fire gange årligt og består af repræsentanter fra Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen og LO Faglige Seniorer. Tilgængelighedsforum ser bredt på tilgængelighed for alle typer af handicapgrupper og ældre i forhold til de typer af kørsel, som Movia tilbyder, herunder busser, lokaltog, handicapkørsel og flextrafik.

I 2018 har Movias tilgængelighedsforum haft emner som blinde og stærkt svagsynede i handicapkørselsordningen, plustur, bestilling og betaling af flextur, samt forhold omkring Movias og DOTs hjemmeside på dagsordenen. Movias tilgængelighedsforum har også været indbudt til en drøftelse af indretningen af Movias nye havnebusser og test af kørestolsramper til busser. En planlagt præsentation og gennemgang af den førerløse bus planlægges gennemført i 2019 og skal give inspiration til, hvordan fremtidens køretøjer kan indrettes, så der bliver færrest mulige barrierer for personer med funktionsnedsættelser.

Mere borgerinddragelse skal øge anvendelighed af arbejdet i Movias tilgængelighedsforum

I forbindelse med udmøntning af Movias digitaliseringsstrategi ses et behov for at udvide Movias arbejde med borgerinddragelse, så det afspejler en bredt sammensat kundegruppe i forhold til befolkningen og geografien på Sjælland. Der lægges derfor op til etablering af et borgerpanel, som består af ca. 50 borgere.

Borgerpanelet etableres med henblik på at skabe dialog og tættere inddragelse af borgere i udviklingen af den kollektive transport. Inddragelsen af borgerpanelet kan bidrage til perspektivering af de løsninger og strategier, som Movia ønsker at forfølge. Panelet tænkes inddraget ved test af nye løsninger og services, ved udvikling af brugervenlighed i produkter og services, ved udvikling af nye produkter og services, til at afdække faktiske kundebehov, f.eks. i relation til MaaS-løsninger, ved kortlægning af væsentlige barrierer for at bruge kollektiv transport, og som et forum, hvor Movia kan få bidrag til opmærksomhedspunkter i forbindelse med større tiltag og forandringer. Formålet med et borgerpanel er således ikke at skabe et høringsforum eller en forhandlingsret. Det forventes, at de deltagende borgere primært vil blive involveret digitalt, og at de vil skulle tilbydes en mindre form for skattefri kompensation for deltagelse i møder mv. Endvidere vil der være en årlig udgift til et eksternt analysebureau ved at sammensætte og vedligeholde repræsentativiteten i Movias borgerpanel.

Ved at etablere et borgerpanel, som inddrager borgersynspunkter direkte og sikrer løbende dialog, opnås bidrag til udviklingen af den kollektive transport og til at overveje mange typer af behov i nye løsninger og services.

Et borgerpanel kan f.eks. inddrages i forbindelse med afdækning af behov for test af visning af andre mobilitetsformer i MinRejseplan, evaluering af første fase Nyt Bynet informationskampagne og andre tiltag, hvor der kan være behov for at teste, om løsninger, services, eller informationstiltag rammer rigtigt eller med fordel kan suppleres.

Et borgerpanel kan sammensættes af 45-50 repræsentativt udvalgte borgere i den sjællandske geografi, som benytter bus, lokaltog eller flextrafik på høj-, mellem eller lavfrekvent basis. Der udvælges borgere på baggrund af køn, alder, brug af kollektiv transport, digitale/ikke-digitale kompetencer, funktionsnedsættelser m.v. Det foreslås, at borgerne findes via et eksternt analyseinstitut, som f.eks. Epinion, som rekrutteres til opgaven for en to-årig periode med mulighed for forlængelse. Det undersøges, om opgaven med at sammensætte gruppen af borgere til et borgerpanel med fordel kan lægges sammen med det forestående udbud af Movias løbende kundetilfredshedsmålinger.

Det vurderes, at borgerpanelet skal mødes 1-2 gange årligt, enten som led i test af nye løsninger, samskabelses-processer mv., eller i forbindelse med drøftelse af Movias fokusområder.

Værdi for Movia ved at nedsætte et borgerpanel

Movias borgerpanel skal først og fremmest bidrage til, at Movia kan levere på den del af forretningsplanen, som handler om, at udvikle den kollektive transport i et tættere samarbejde med borgerne. Men der er også andre gevinster. I dag foregår megen af Movias dialog med borgerne om tiltag og udvikling gennem en række interesseorganisationer, som forfølger specifikke interesser og dagsordener. Et borgerpanel med en bredere repræsentation af borgere vil bidrage til at perspektivere synspunkter og holdninger til konkrete tiltag og behov, såvel som mere langsigtede strategier. Det vil også rykke

Movia tættere på borgerne, og bidrage til at give et bedre indtryk af Movia som virksomhed. Derved kan Movia få større legitimitet i og ejerskab til kundeoplevelsen, få inddraget borger- og kundeoplevelsen i beslutninger, og få flere pejlemærker for, hvor der opleves værdi og forringelser ved forskellige tiltag.

Værdi for borgerne

Den demokratiske legitimitet af de beslutninger, som træffes om kollektiv transport i kommuner, regioner og i Movia, er allerede stor. Når kommunal- og regionsrådspolitikere beslutter at oprette, omlægge eller nedlægge busruter, stoppesteder eller køreplaner, så står de direkte til ansvar for deres beslutninger over for borgerne, som de møder i lokalmiljøet. Byråds- og regionsrådsmøder er åbne, og det er nemt for borgerne at komme til orde. Nærheden til beslutningerne om den kollektive transport i busser, lokaltog og flextrafik er derfor allerede høj. Ved at inddrage borgerne tættere og mere systematisk i dialogen om udvikling af fremtidens kollektive transport, styrkes borgernes adgang til at bidrage til Movias arbejde med at udvikle den kollektive transport yderligere.

Økonomiske konsekvenser:

Opgaven med at rekruttere borgere til et borgerpanel forventes indkøbt hos en ekstern leverandør. Det anslås at omkostningen til dette inklusiv møde- og transportomkostninger vil udgøre i niveau 200.000 inklusiv moms pr. år. Det skal afdækkes, om opgaven med fordel kan indgå i det kommende udbud af Movias kundetilfredshedsundersøgelser. Administrationen forventer, at kunne have et borgerpanel etableret kort efter sommerferien 2019.

Kundemæssige konsekvenser:

Oprettelsen af et borgerpanel vil styrke borgernes mulighed for at bidrage til Movias arbejde med at udvikle den kollektive transport og services.

Åbent/lukket punkt:

Lukket punkt af hensyn til Movias forhandlingsposition ved fremtidig kontraktindgåelse med tredjepart.

Kommunikation:

Ingen umiddelbar kommunikation.

Der kommunikeres om borgerpanelet op til panelets etablering forventeligt kort efter sommerferien 2019.

10A Mandat til aftale med Roskilde Kommune om gratis præsentationskørsel lørdag 13. april 2019

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen giver Movias administration mandat til at indgå aftale med Roskilde Kommune om gratis præsentationskørsel med elbusser i Roskilde Kommune lørdag den 13. april.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Roskilde Kommune har rettet henvendelse til Movias administration, fordi kommunen som led i præsentationen af kommunens nye elbusser lørdag 13. april ønsker at tilbyde borgerne en række udvalgte, gratis ekstraafgange i centrum af Roskilde, der køres med de nye el-busser. Al øvrig buskørsel i Roskilde gennemføres efter de sædvanlige takstbestemmelser.

I henhold til tidligere praksis er beslutning herom et takstspørgsmål, som afgøres af Movias bestyrelse.

Da der er tale om ekstraafgange på en kortere ruteføring i det centrale Roskilde, forventes kørslen alene at medføre et marginalt indtægtstab, såfremt enkelte betalende buspassagerer i stedet tager med de gratis ekstraafgange. De ekstra afgange forudsættes finansieret fuldt ud af Roskilde Kommune. Kørslen vil derfor ikke have økonomisk effekt for andre end Roskilde Kommune.

Betalingsfriheden vil blive afgrænset til de afgange, der køres med elbusserne, idet elbusserne først sættes i ordinær drift på det øvrige busnet den næstfølgende dag.

Økonomiske konsekvenser:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

Kundemæssige konsekvenser:

Kørslen gennemføres ikke for at løse et egentligt transportbehov, men for at præsentere de nye el-

busser og give borgerne mulighed for en prøvetur.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Roskilde Kommune varetager den lokale markedsføring af initiativet.

Initiativet gennemføres i samarbejde med Roskilde Kommune og operatørvirksomheden Umove.

14 Orientering om status på Movias samarbejde med DPT og 3F om chaufførernes arbejdsvilkår

Indstilling

Bestyrelsen tager administrationens orientering til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

3F og buschauffører gennemførte i slutningen af 2018 og starten af 2019 en kampagne "Tid til at trykke stop" over hele landet for at få fokus på chaufførernes arbejdstid og pauser.

Som udløber af denne kampagne besluttede Dansk PersonTransport (DPT) som organiserer busoperatørerne og 3F i slutningen af 2018 at nedsætte en arbejdsgruppe, som skulle komme med forslag til, hvordan de udfordringer omkring deres arbejdsmiljø, som chaufførerne pegede på i kampagnen, kunne håndteres hos parterne i den kollektive busstrafik. Parterne har aftalt at opdele problemstillingerne i følgende tre kategorier:

- Overenskomstforhold
- Forhold som Trafikselskaberne har indflydelse på
- Lokale forhold mellem arbejdsgiver og arbejdstager på den enkelte arbejdsplads.

Movia modtog 14. januar en delegation af chauffører og 3F som overrakte ca. 4.000 støtteunderskrifter fra borgere og ved den lejlighed tilkendegav Movias formand Kirsten Jensen, at Movia naturligvis er interesseret i retvisende køreplaner og ordentlige arbejdsvilkår, og gerne deltager aktivt i at finde løsninger der, hvor trafikselskabet kan påvirke forholdene.

Movia modtog 11. marts 2019, sammen med de andre trafikselskaber i Danmark, et notat med fire anbefalinger fra den nedsatte arbejdsgruppe. Der er tale om generelle anbefalinger, som skal dække alle trafikselskaberne i Danmark. Det er ikke specificeret, hvordan de enkelte anbefalinger håndteres i de forskellige trafikselskaber.

DPT og 3Fs fire anbefalinger er:

1. *Bedre dokumentation i forhold til køreplaner og faktiske køretider*

Trafikselskaberne skal i samarbejde med entreprenørerne og medarbejderne benytte data til

at kortlægge og synliggøre, hvordan driftsafviklingen på en given busrute afviger fra det planlagte, herunder konkret hvor mange forsinkelser – og af hvilken varighed – der konstateres på busruten.

2. *Bedre samarbejde mellem trafikselskaber, operatører og chauffører om justeringer og forbedringer af køreplaner*

Trafikselskaber, operatører og chauffører skal i fællesskab have større fokus på denne proces om køreplanlægning og mulighederne for at foretage forbedringer på dette grundlag bør prioriteres højere af alle parter.

3. *Fire (nye) principper og værktøjer til brug for køreplanlægningen*

De har følgende overskrifter:

- Øget brug af differentierede køreplaner
- Inddrag kommunerne i løsningsmodellen
- Bedre lokalisering af pauser
- Flydende planlægning, hvor operatøren overtager et samlet ansvar for både køreplaner og vagt-planlægning på den enkelte linje.

4. *Målrettet kommunikation og dialog med chauffører og passagerer om rejsetid og forsinkelser*

Her lægges op til uddannelse af chauffører til håndtering af forsinkelser og håndtering af dem og bedre information til passagererne om forsinkelser.

Alle fire forslag indeholder elementer eller beskrivelser af tiltag, som Movia allerede arbejder med i samarbejdet med operatører og chauffører.

Der er aftalt møde 10. april 2019, hvor DPT og 3F vil uddybe anbefalingerne overfor Movia.

Derefter vil administrationen beslutte, hvilke elementer i arbejdsgruppens anbefalinger, der skal arbejdes videre med, og i dialog med DPT og 3F aftale den videre proces.

Økonomiske konsekvenser:

Igangsættes der projekter, forventes de at kunne holdes indenfor administrationens gældende budget.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.