

01 Dagsorden til bestyrelsesmøde 27. maj 2021

Dagsorden og meddelelser:

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

Sager til beslutning:

4. Godkendelse af budgetforudsætninger for budget 2022
 5. Godkendelse af mandat til udarbejdelse af forslag til Takst 2022 LUKKET PUNKT
Sagen vedrører udarbejdelse af takster for 2022 i regi af DOT.
 6. Godkendelse af FlexDanmarks budget for 2022 LUKKET PUNKT
Sagen vedrører Movias godkendelse af FlexDanmarks budget for 2022. Sagen er på lukket dagsorden af hensyn til oplysninger om økonomien i udviklingsprojektet NOP.
-

Sager til orientering/drøftelse:

7. Orientering om kommende win back tiltag i DOT og Movia. LUKKET PUNKT
Sagen vedrører kommende win back tiltag i regi af DOT og Movia, og behandles af hensyn til det videre arbejde med udviklingen heraf på lukket dagsorden. Sagen åbnes, når vaccinationsprogrammet er fuldt gennemført.
8. Orientering om BRT i købstæder
9. Orientering om administrativt godkendte tiltag med "fri transport" i 2019 og 2020
10. Evt.

04 Godkendelse af forudsætninger for budget 2022

Indstilling:

Det indstilles, at,

- Bestyrelsen godkender nedenstående budgetforudsætninger som grundlag for udarbejdelse af forslag til budget 2022, 1. behandlingen:

1. Budgetforudsætninger til indregning af COVID-19 effekt:

- Budgetforslag for 2022 udarbejdes i to trin: Først udarbejdes et budget uden COVID-19 effekt baseret på seneste kendte data for trafikbestillinger, satser mv. Budgettet uden COVID-19 indeholder ikke konsekvenserne af den ekstraordinære COVID-19 situation. Såfremt KL og Danske Regioner opnår en aftale om statskompensation for 2022, vil budgettet uden COVID-19 være baseline og dermed være afgørende for statskompensationens størrelse og ejernes betalinger.
- I trin 2 estimeres eventuelle økonomiske effekter af COVID-19 situationen, og manglende indtægter som følge af nedgang i antallet af passagerer samt COVID-19-relaterede ekstraomkostninger og besparelser indarbejdes. Dette giver budgetforslag 2022 med COVID-19 effekt.
- I budgetoverslagsårene forventes en gradvis tilbagevenden af passagererne i busser og baner, så passagerindekset ved udgangen af 2023 er på indeks 93, ved udgangen af 2024 på indeks 95 og ved udgangen af 2025 på indeks 97, jf. tabel 1. Behovet for ekstra rengøring af busserne forventes at ophøre ved udgangen af 2022.

Tabel 1: Passagerindeks Bus og Bane 2021 til 2025

	2021	2022	2023	2024	2025
Indeks ved udgang af året	85	90	93	95	97
Indeksgennemsnit for året	68	87,5	91,5	94	96

2. Budgetforudsætninger i forhold til takster, passagerer og indtægter:

- Estimatet over antal passagerer i budgetforslag 2022 uden COVID-19 baseres på realiserede passagertal i 2019 og januar og februar 2020 samt trafikbestillinger i 2021 og 2022, mens indtægt pr. passager baseres på de seneste data inden COVID-19 nedlukningen. Dette svarer til budgetoverslagsåret i det nuværende budget for 2021 uden COVID-19.
- Estimatet over antal passagerer i budgetforslag med COVID-19 etableres ved at justere passager-tallet med den estimerede effekt af COVID-19 baseret på seneste prognose, hvor passagerindekset primo 2022 forventes på indeks 85 stigende til indeks 90 ved udgangen af 2022, dvs. der for-

ventes 87,5 pct. af det antal passagerer, der ville have været uden COVID-19.

- I budgetforslag 2022 med COVID-19 opdateres indtægt pr. passager i takstområde Hovedstaden baseret på passagerernes brug af billetter og kort som målt i de to rejsehjemmelundersøgelser fra 2020, ligesom rejselængder pr. linje opdateres til 2020 rejselængder. I takstområde Syd og Vest benyttes rejsekortdata fra 2020 til belysning af passagerernes brug af kort og billetter.
- Budgetforslag 2022 tilrettes efter bestyrelsens beslutning, jf. dagsordenspunkt 5.
- I flextrafikken er udgiftsniveauet i budget 2022 baseret på januar og februar 2020 tillagt effekt af pris- og lønregulering, hvilket lægges til grund i flexhandicap, flextur, flexkommune og flexpatient. Hertil lægges effekten af kommuners og regioners trafikbestillinger.
- Passagertallet i budget 2022 budgetteres fsva. flexhandicap, flexkommune og flexpatient som niveauet i januar og februar 2020. I flextur forventes et niveau på 75 pct. af niveauet i januar-februar 2020 pga. forventning om fortsat usikkerhed om mulighed for kontantbetaling i bilerne og nye regler om dobbeltfaktor-godkendelse på netbetalinger, som kan udfordre kunder, der er mindre digitalt stærke. Plustur og flexrute budgetteres med udgangspunkt i seneste realiserede tal.

3. Budgetforudsætninger i forhold til kommuners og regioners a conto betaling

- Kommuners og regioners a conto betaling til Movia i 2022 baseres på budgettet *med* COVID-19 effekt. Såfremt KL og Danske Regioner indgår en aftale om statskompensation for 2022 indregnes konsekvenserne heraf. Hvis der *ikke* opnås en aftale om statskompensation, forventes en samlet COVID-19 ekstraomkostning for kommuner og regioner i størrelsesordenen cirka 260 mio. kr. i 2022, hvis budgetoverslagsår 2022 fra budget 2021 anvendes til at estimere omfanget, og baseret på en forudsætning om, at der er 87,5 pct. af det antal kunder, der ville have været uden COVID-19. I bilag 1 er til illustration udarbejdet en oversigt over COVID-19 ekstraomkostningerne for kommunegrupper og de to regioner. Når budgetforslaget for 2022 førstebehandles ved bestyrelsesmødet 29. juni vil der i forelæggelsen indgå en opgørelse af den budgetterede COVID-19 ekstraomkostning for de enkelte kommuner og regioner.

4. Budgetforudsætninger ift. operatørudgifter og indirekte operatørudgifter

- Der indarbejdes COVID-19 relaterede udgifter til f.eks. ekstra rengøring af busserne.
- Omkostning pr. passager i den variable flextrafik forventes fortsat højere end før COVID-19 som følge af fortsat øget behov for solokørsel og reducerede koordineringsmuligheder.

5. Budgetforudsætninger i forhold til andre driftsudgifter, budget uden COVID-19 effekt:

- Andre driftsudgifter for bus og bane fremskrives med KL's seneste offentliggjorte satser for pris- og lønudvikling på budgetforslagstidspunktet. KL forventer pt. en pris- og lønudvikling på 1,9 pct.

- Andre driftsudgifter for bus og bane (eksklusiv udgifter til rejsekort) reduceres med 2 pct. i henhold til den økonomiske politik. Der afsættes 0,9 pct. af budgettet til andre driftsudgifter til omstillingspuljen i henhold til Movias økonomiske politik.
- Budgetrammen til andre driftsudgifter for flextrafikområdet reguleres med KLs senest offentliggjorte satser for pris- og lønudvikling på budgetforslagstidspunktet, svarende til praksis for budget 2021 som følge af COVID-19.

Sagsfremstilling:

Det kommende budgetforslag 2022 vil være præget af COVID-19 situationen i betydeligt omfang. Data og estimater vil også være præget af en større usikkerhed end vanligt. Der forudsættes en stigende genåbning og aktivitet i samfundet i løbet af 2021, og dermed en reduceret effekt af COVID-19 sammenlignet med 2020 og 2021 i takt med fremgang i passagertallet. Men fortsat brug af hjemmearbejde, fjernundervisning og eventuelle nye transportvaner forventes at betyde, at kundetilbagegangen vil tage længere tid og række ind i de kommende budgetår og budgetoverslagsår. Movias forventninger til passagerindekset på 87,5 i budgetforslag 2022 er på niveau med de øvrige trafikselskabers, som ligger mellem indeks 87 og indeks 90.

Der lægges op til, at budgetforslag 2022 med COVID-19 effekten danner grundlag for kommuners og regioners a conto betaling i 2022. Dermed vil effekten af et indtægtstab som følge af COVID-19 blive pålagt ejerne med mindre, at der indgås aftale mellem KL, Danske Regioner og staten omkring en aftale om statskompensation. Såfremt KL, DR og staten opnår enighed om en eventuel statskompensation til dækning af de ekstraordinære økonomiske konsekvenser af COVID-19, vil dette blive indarbejdet i budgettet.

Håndtering af flextrafik i budget 2022

I forslag til budget 2022 lægges udgiftsniveauet i januar og februar 2020 tillagt effekt af pris- og lønregulering til grund i flexhandicap, flextur, flexkommune og flexpatient. Hertil lægges effekten af eventuelle trafikbestillinger.

Passagerne er godt på vej tilbage til flextrafikken, og der forventes ingen effekt af COVID-19 for flextrafikken i budget 2022. Det betyder, at passagertallet i flexhandicap, flexkommune og flexpatient forventes at stige i 2022 til et niveau svarende til situationen før COVID-19. Dette er beregnet med udgangspunkt i niveauet januar og februar 2020.

Passagertallet i flextur er påvirket af, at det fortsat ikke forventes at være muligt at betale kontant i bilerne. Der tilbydes en ordning for kunder, der ikke kan bestille online, hvor de i stedet modtager en faktura. Betaling af faktura kan ske via Betalingsservice, men ved betaling over nettet med kort kan den nye påkrævede to-faktor godkendelse med sms-kode være en udfordring. På den baggrund budgetteres i 2022 med passagerindeks 75 pct. ift. niveauet januar-februar 2020.

Plustur er en relativt ny ordning, som åbnede sommeren 2019. Der er derfor kun få realiserede passagertal fra før COVID-19. Udgangspunktet for budget 2022 er derfor nyeste realiserede data tillagt estimeret effekt af trafikbestillinger.

Udgifterne til flexrute, som blandt andet drives af antallet af passagerer, er som udgangspunkt ikke påvirket af COVID-19. Betalingen til operatørerne påvirkes ikke af, om det faktiske antal passagerer er lavere end det kontraktuelle. Flexrute budgetteres på baggrund af nyeste tilgængelige realiserede data tillagt estimeret effekt af trafikbestillinger. Der kan dog være konkrete ekstraudgifter/besparelser, som skal indregnes i en eventuel statskompensation.

Takster, passagerer og indtægter

Takststigningsloft

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2022 på 0,0 pct. Der lægges til grund, at der derfor ikke udmøntes takststigninger med effekt for budgettet. Der henvises til punkt 5 på dagsordenen på dette bestyrelsesmøde.

Økonomiske konsekvenser af winback initiativerne "Pendler20" og "rejsepas" indarbejdes i budget 2022.

Passagertal og indtægter bus og baner

Forventningerne til passagertal i budget 2022 baseres på realiserede passagertal for 2019 og januar-februar 2020, samt kendte trafikbestillinger med effekt i 2021 og 2022. Som følge af COVID-19 forudsættes herudover en reduktion på 12,5 pct. baseret den seneste opdaterede prognose. Passagerindekset forventes ved indgangen til 2022 at være på 85 pct. af passagertallet uden COVID-19 stigende til indeks 90 ultimo 2022. Forventningerne er baseret på en forudsætning om stigende genåbning og aktivitet i samfundet i takt med, at vaccinationsprogrammet gennemføres, hvilket sammen med winback initiativer forventes at give fremgang i antallet af passagerer sammenlignet med 2020 og 2021. Det forventes at tage flere år, før passagererne fuldt ud genvinder tilliden til den kollektive transport, hvilket sammenholdt med f.eks. på grund af fortsat brug af hjemmearbejde og eventuelle nye transportvaner.

I budgetforslag 2022, 1. behandling uden COVID vil indtægt pr. passager være baseret på senest opdaterede data før COVID-19. Herefter indarbejdes effekt af COVID-19 på indtægt pr. passager. I forslag til budget 2022 med COVID-19 indarbejdes nyeste viden om passagerernes brug af billetter og kort. I de tidligere takstområder S og V vil viden om passagerernes adfærd indarbejdes ud fra deres valideringer af Rejsekort, Pendlerkort, Skolekort og Rejsekort Pendler Kombi. Billetundersøgelsen fra 2017 anvendes fortsat til fordeling af øvrige billettyper.

I det tidligere takstområde H benyttes som hidtil de to seneste rejsehjemmelundersøgelser til belysning af passagerernes brug af billetter og kort. I foråret 2021 er der på grund af COVID-19 ikke udarbejdet rejsehjemmelundersøgelse, hvorfor rejsehjemmelundersøgelserne fra forår og efterår 2020 benyttes.

Udviklingen i antal passagerer efter omlægningerne med Nyt Bynet vil indgå i budgetforslag baseret på den evaluering, som præsenteres for bestyrelsen på mødet 29. juni 2021. Der kan på enkeltlinjer være afvigelser fra budget 2021 baseret på gennemførte ændringer og evalueringen og/eller indsving i forhold til fuld indfasning af den omfattende strukturelle omlægning, som Nyt Bynet har været.

Region Hovedstaden, Ring 3-kommunerne, Hovedstadens Letbane og Movia har gennemført trafikmodelberegninger af anlægsperioden af letbanen. Resultaterne belyser påvirkningen på busdriften,

hvilket hjælper Ring 3-kommunerne og Region Hovedstaden med at identificere tiltag til at opnå en hensigtsmæssig 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 dog, at effekterne er forbundet med usikkerhed. Kun i det omfang det er aftalt med den enkelte kommune eller Region Hovedstaden, og der er lavet konkrete aftaler om økonomien, er effekten indarbejdet i forslag til budget 2022. Øvrige ændringer afregnes via a conto betalinger eller via efterregulering.

Fremskrivning af prisindeks

I Movias budget anvendes KLS satser for pris- og lønfremskrivning blandt andet ved fremskrivning af andre driftsudgifter. Øvrige prisindeks for bl.a. diesel og renter fremskrives med Nationalbankens seneste prognoser.

Andre driftsudgifter

Økonomisk politik bus og bane

Bestyrelsen besluttede senest en økonomisk politik for Movia 4. april 2018. Den økonomiske politik fastlægger, at budgettet i 2021-2025 årligt reduceres med en effektivisering på 2 pct. eksklusiv udgifter til rejsekort. I perioden 2021-2024 afsættes endvidere en omstillingspulje på årligt 0,9 pct. af andre driftsudgifter for bus og bane eksklusiv rejsekort, så driftsudgifterne gradvist tilpasses det forventede reducerede antal bustimer som følge af større kendte strukturelle ændringer, såsom åbningen af Letbanen i Ring 3 og metro til Sydhavnen. Omstillingspuljen realiseres og bortfalder i 2025.

Rejsekort

Ifølge Movias økonomiske politik skal sparede udgifter til rejsekortet investeres i rejsekortet. Movias udgifter til rejsekort var i 2020 reduceret med 7 mio. kr. på grund af et forventet varigt fald i Movias passagerer og indtægter efter åbningen af Cityringen. Selvom det er vanskeligt at opgøre effekten af Cityringen isoleret set, forventes på nuværende tidspunkt ikke en reduktion i Movias betaling til Rejsekortet. Der kan således ikke i budgetforudsætningerne for 2021 reserveres beløb til investering i rejsekortet i 2021 og heller ikke i 2022.

Digitalisering af stoppesteder

Movia tester teknologi til digitalisering af stoppesteder med henblik på at kunne sikre trafikinformation til passagerne, også når de nuværende count-down modulers levetid udløber. Men på nuværende tidspunkt er der ikke identificeret en billigere løsning med den nødvendige funktionalitet. Ejerne finansierer count-down moduler på egne linjer – med enkelte undtagelser på det strategiske net - og Movia sikrer løbende vedligeholdelse. Modulerne overgår til Movias ejerskab efter 5 år. Et Count-down modul forventes gennemsnitligt at leve i 10 år, og vi ser ind i et stigende udskiftningsbehov fremover i takt med, at de nuværende ikke længere lønsomt kan repareres. Det forventede øgede behov for reinvesterings i de kommende år, forventes at kunne indgå i budgetforudsætningerne for 2023, når der forhåbentlig er identificeret brugbare, billigere alternativer, jf. det igangværende forsøg med billigere digitale løsninger på stoppesteder.

Andre driftsudgifter flextrafik

I overensstemmelse med budget 2021 og bestyrelsens beslutning af 25. februar 2020 om finansiering af en ny optimeringsplatform til flextrafikken (NOP), videreføres i forslag til baseline-budget 2022 en pris- og lønregulering af den samlede budgettramme til andre driftsudgifter i flextrafik med KLs pris- og lønfremskrivningsprocent uden et effektiviseringskrav.

Movias økonomiske politik for flextrafik er en fremskrivning med KLs senest offentliggjorte satser for pris- og lønudvikling af andre driftsudgifter målt pr. passager. Dette er ikke muligt i den nuværende situation med ekstraordinært lave passagertal på grund af COVID-19, da udgifterne i flextrafik i vidt omfang er faste (IT driftsudgifter, administration, FlexDanmark etc.). Derfor indstilles – i lighed med proceduren for 2021-budgettet – at budgetrammen for andre driftsudgifter i flextrafik i stedet reguleres med KLs senest offentliggjorte satser for pris- og lønudvikling på budgetforslagstidspunktet. Der er fortsat fokus på effektivisering af andre driftsudgifter målt pr. passager. Eventuelt råderum, der opnås indenfor rammen til andre driftsudgifter, vil blive anvendt til finansiering af NOP.

Økonomi

Budgetforudsætningerne indgår i arbejdet med at udarbejde forslag til budget 2022 til 1. behandling, der fremlægges til bestyrelsens beslutning på møde den 29. juni 2021.

Åbent/lukket punkt

Åbent punkt.

Kommunikation:

Offentliggøres på Movias hjemmeside.

Bilag:

04.1 Foreløbig opgørelse over COVID-19 ekstraomkostninger i kommuner og regioner i 2022

Bilag 04.1 Foreløbig opgørelse over COVID-19 ekstraomkostninger i kommuner og regioner i 2022

COVID-19 ekstraomkostningerne i 2022 kan indikativt estimeres ud fra budgetoverslagsåret i budget 2021 kombineret med forudsætningen om, at der i 2022 forventes 87,5 pct. af det antal kunder, der ville have været uden COVID-19. Det giver en COVID-19 relateret ekstraomkostning på ca. 260 mio. kr. i 2022.

Såfremt KL og Danske Regioner *ikke* indgår en aftale om statskompensation for 2022, vil tilskudsbehovet for kommuner og regioner dermed alt andet lige være ca. 260 mio. kr. højere end i en situation uden COVID-19.

I tabel 1 fremgår COVID-19 den foreløbige opgørelse af ekstraomkostningen opdelt på kommune-grupper og de to regioner. På bestyrelsesmødet 29. juni 2021 vil der ved førstebehandlingen af budgetforslag 2022 indgå en opgørelse af den forventede COVID-19 ekstraomkostning på kommune- og regionsniveau.

Tabel 1. COVID-19 ekstraomkostninger i 2022, mio. kr. ved forventet indeks 87,5

a. Region Hovedstaden	64
b. Kommunegruppe Central	69
c. Kommunegruppe Omegn	21
d. Kommunegruppe København Nord	25
e. Kommunegruppe Nord	17
f. Region Sjælland	30
g. Kommunegruppe Øst	13
h. Kommunegruppe Vest	11
i. Kommunegruppe Syd	10
Movia total	260

- a. Regionalt finansierede buslinjer og lokalbaner i Region Hovedstaden.
- b. Københavns og Frederiksberg Kommuner.
- c. Albertslund, Brøndby, Dragør, Glostrup, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk Kommuner.
- d. Ballerup, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Egedal, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Furesø Kommuner.
- e. Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Halsnæs, Gribskov, Helsingør Hillerød og Hørsholm Kommuner.
- f. Regionalt finansierede buslinjer og lokalbaner i Region Sjælland.
- g. Lejre, Greve, Køge, Roskilde, Solrød og Stevn Kommuner.
- h. Kalundborg, Sorø, Odsherred, Slagelse, Holbæk og Ringsted Kommuner
- i. Næstved, Faxe, Lolland, Vordingborg og Guldborgsund Kommuner.

08 Orientering om BRT i købstæder

Indstilling:

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen om BRT i købstæder til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

På mødet 10. september 2020 tiltrådte bestyrelsen en plan for, hvordan der arbejdes videre med mobilitetsplanens indsats om BRT-inspirerede løsninger i købstæder og styrkelse af R-busnettet. Dette som led i at styrke det strategiske net uden for Storkøbenhavn som efterspurgt af Region Sjælland i deres høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020. Dette vil blandt andet bidrage til at binde banerne bedre sammen, og understøtte statens investeringer i banenet, så den kollektive transport kan tage sin del af den forventede trafikvækst, og dermed bidrage til at nå klimamålene på transportområdet.

På baggrund af analyser af bustrængslen i 2019 er indsatsen, under inddragelse af Region Sjælland og Region Hovedstaden, koncentreret om Roskilde, Hillerød, Køge, Næstved, Holbæk, Helsingør, Ringsted og Slagelse kommuner. Som led i arbejdet gennemføres mulighedsstudier, der tager udgangspunkt i en konkret korridor i den enkelte købstad, som binder byfunktioner sammen, og der udvikles konkrete forslag til at forbedre busfremkommeligheden samt terminal- og stoppestedforhold.

Det første mulighedsstudie vedrører Helsingør Kommune. Status herpå er, at By, Plan- og Miljø udvalget i Helsingør Kommune er blevet orienteret 4. maj 2021, og kommunen forventer at udarbejde et mindre anlægsforslag for et nyt stoppested ved Vapnagård. Derudover pågår der også en dialog med Vejdirektoratet omkring løsningsforslagene på Kongevejen. Arbejdet med de næste to mulighedsstudier er gået i gang, og vedrører Holbæk og Køge kommuner, og Region Sjælland deltager også i dette arbejde.

Konceptbeskrivelse og designkoncept

Som en del af arbejdet med BRT i købstæder er der udarbejdet en konceptbeskrivelse og et designkoncept for stoppesteder, der blandt andet understøtter en fælles forståelse for BRT i købstæder. Designkonceptet bygger på en helhedsorienteret tilgang med integration af det omkringliggende byrum kendt fra både BRT på S-buslinjerne og Movias +Way koncept. I konceptet indgår hensyn til bæredygtighed med anvendelse af træ og insektvenlig beplantning på taget af stoppesteders ventefaciliteter, god sammenhæng til andre transportformer som f.eks. cykelparkering og plads til delebiler, gode opholdsrum med café og kiosk, multifunktionalitet såsom pakkebokse og træningsmuligheder, god tilgængelighed, samt fokus på at skabe steder, der er trygt at være i aftentimerne. Der er indtænkt digital trafikinformation og udendørs reklameplads – sidstnævnte kan være kommercielt attraktivt.

Derudover er der også fokus på en mere bæredygtig og grøn løsning samt en optimal udnyttelse af arealerne omkring stoppestederne til andre bymæssige funktioner. På den måde er BRT i købstæder noget nyt i forhold til et traditionelt fremkommelighedsprojekt. BRT i købstæder bygger videre på elementerne fra +Way, men i stedet for at tage udgangspunkt i en hel linje, er udgangspunktet en korridor, hvor flere linjer kører, og dermed udnytter infrastrukturen mere intensivt. BRT i købstæder gør endvidere brug af flere elementer fra BRT, såsom egne busbaner, dog kun på del-strækninger, og i designsproget for stoppestederne for at skabe en rød tråd. På bestyrelsesmødet vil der blive vist illustrationer fra det nye designkoncept for BRT-stoppesteder i købstæder.

Det fremadrettede perspektiv

Movia er, udover de aftalte samarbejder med Helsingør, Køge og Holbæk, i dialog med Hillerød, Ringsted, Næstved, Roskilde og Slagelse kommuner for at afdække potentialet for mulighedsstudier i de fem købstæder. 14. juni er de otte udpegede købstadskommuner og to regioner indbudt til et fælles møde for at dele viden mellem kommunerne og regionerne.

Movias dialog med Transportministeriet i forbindelse med infrastrukturplanen har afdækket interesse for BRT i købstæder, og i regeringens udspil indgår 100 mio. kr. til busfremkommelighed og 100 mio. kr. til forundersøgelser i større byer. Hvis dette også indgår i den endelige aftale, vil mulighedsstudierne give de interesserede kommuner et godt grundlag til at søge statslig medfinansiering til projekterne.

Økonomi:

Bestyrelsen afsatte på mødet 10. september 2020, i alt 8 mio. kr. til arbejdet med at styrke det strategiske net, hvoraf 25 pct. blev afsat til BRT i købstæder.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

- 1: BRT inspirerede tiltag i Helsingør - Linjeføring og stoppesteder for den udvalgte korridor
- 2: Visualiseringer af designkonceptet for stoppesteder

Bilag 08.1: Linjeføring og stoppesteder på den udvalgte korridor



Bilag 08.2: Visualiseringer af designkonceptet for stoppesteder



Billede 1. Visualiseringen er en konceptskitse for stoppestedsudformning.



Billede 2. Visualiseringen er en konceptskitse for stoppestedsudformning.

09 Orientering om administrativt godkendte tiltag med "fri transport" i 2019 og 2020

Indstilling:

Det indstilles, at bestyrelsen tager orientering om administrativt godkendte tiltag med "fri transport" i 2019 og 2020 til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte på bestyrelsesmødet 26. juni 2019 under punkt 9 en model for, hvordan kommunale eller regionale ønsker om "gratis buskørsel" håndteres. Administrationen fik mandat til at godkende ønsker og tiltag, når der er tale om kommunale buslinjer i én kommune i maksimalt én uge på et år, eller regionale buslinjer eller lokaltogsstrækninger i maksimalt én uge på et år.

Jf. bestyrelsens godkendelse juni 2019 orienteres bestyrelsen om de afgørelser, der bliver truffet administrativt.

I perioden 2019 og 2020 har der været i alt syv administrative godkendelser af tiltag vedrørende "fri transport". Der er i ingen af tilfældene tale om indtægtstab for de øvrige parter i indtægtssamarbejdet; Metroselskabet og DSB.

De tre administrativt godkendte tiltag i 2019 var:

- Fri kørsel på Linje 101A i forbindelse med åbning af Køge Idrætspark 3. marts 2019.
- Fri sejlads med havnebusser ved Kulturhavns festival i København 23. august til 25. august 2019.
- Demonstrationskørsel med el-busser i Ballerup 7. december 2019.

De fire administrativt godkendte tiltag i 2020 var:

- Sommerbuslinje 743 i Guldborgsund (Nykøbing F. – Marielyst – Gedser Færgehavn) i perioden 28. juni til 9. august 2020.
- Fri sejlads med havnebusser ved Kulturhavns festival i København 11. september til 13. september 2020 (Blev aflyst pga. COVID-19).
- Fri kørsel Line 32 i forbindelse med ny åbningsdag Tårnby 18. oktober 2020.
- Fri kørsel i lokaltog på Østbanen samt forlængelse til Roskilde i forbindelse med Lokaltogs overtagelse af Lille Syd 13. december 2020 (aflyst pga. COVID-19).

Det bemærkes vedrørende sommerbuslinje 743 i Guldborgsund Kommune, at kommunen var i en

særlig situation henset til restriktionerne som følge af COVID-19, hvor der blandt andet ikke kunne sælges kontantbilletter i busserne. Sommerbuslinje 743 mellem Gedser Færge og Marielyst betjener primært sommerhuse og campingpladsen i området, og Guldborgsund Kommune påpegede i sin henvendelse fra juni 2020 om at gøre linjen gratis, at fjernelsen af mulighed for at betale med kontanter i almindelighed og for udenlandske turister i særdeleshed talte for at gøre bussen gratis i 2020. Givet linjens formål og den ekstraordinære situation omkring COVID-19 var administrationen, af hensyn til at kunne nå godkendelse inden sommerferieperiodens start, indforstået med at fravige den normale procedure om, at Movias bestyrelse skal godkende tiltag med "fri transport" med varighed udover én uge. Således godkendte administrationen anmodningen fra Guldborgsund Kommune vedrørende 'fri transport' på sommerbuslinje 743 i seks uger i skolernes sommerferie, fra 28. juni 2020 til og med 9. august 2020.

Bestyrelsen blev orienteret om tiltaget med fri transport på linje 743 i 2020 i forbindelse med godkendelsen af fri transport på blandt andet samme linje sommeren 2021, som bestyrelsen godkendte på bestyrelsesmødet 23. februar 2021.

Forventede tiltag med fri kørsel i 2021

I forlængelse af bestyrelsesmødet i februar 2021 har administrationen afholdt en workshop for alle kommuner og regioner 14. april i år. Baggrunden var et ønske om at finde fodslag på tværs af kommuner og regioner for fælles winback aktiviteter i september 2021. Heri kan også indgå fri kørsel på en fælles klimalørdag, midt i september, inden for det administrative mandat, som bestyrelsen har givet. Der var stor interesse for fælles tiltag på workshoppen, og kommuner og regioner har nu frem til 1. juli 2021 til at give besked om, hvorvidt de ønsker at medfinansiere og deltage i fælles tiltag. Bestyrelsen orienteres om status på bestyrelsesmødet 29. juni 2021.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Ingen.