

Dagsorden til bestyrelsesmøde 27. februar 2019

Dagsorden og meddelelser:

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

Sager til beslutning:

4. Afgivelse af Årsrapport 2018 til revision
 5. LUKKET PUNKT
 6. Godkendelse af Årsrapport 2018
 7. Opdatering af Movias regnskabsregulativ, Bilag 1 Revisionsregulativ
 8. Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde 6. marts 2019
 9. Udmøntning af Anlægspuljen (3. ansøgningsrunde)
 10. LUKKET PUNKT
 11. Mandat til aftale med Holbæk Kommune om gratis buskørsel i uge 11
 12. Movias høringssvar til "Forslag til Fingerplan 2019"
-

Sager til orientering/drøftelse:

13. LUKKET PUNKT
14. Orientering om forslag til ny trafikselskabslov
15. Orientering om plan for arbejdet i Movias politiske styregruppe
16. LUKKET PUNKT
17. Status på Movias forretningsplan 2018-2021

18. Orientering om Nyt Bynet
19. Orientering om trafikbetjeningen og trafikinformationen under anlæggelsen af Letbanen
20. Orientering om status for transportplanprojekterne i Halsnæs, Hillerød, Frederikssund og Ringsted kommuner
21. LUKKET PUNKT
22. Orientering om kundehenvendelser til Movia vedrørende chaufførernes kørsel
23. Gennemførsel af tilfredshedsmåling og selvevaluering af bestyrelsen
24. Eventuelt

04 Afgivelse af Årsrapport 2018 til revision

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender, at Movias udkast til årsrapport 2018 overdrages til EY til revisionsbehandling.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Årsrapport 2018 overdrages til revisionen på bestyrelsesmødet 27. februar 2019, hvor rapporten forventes godkendt, jf. dagsordenens punkt 6.

Regnskabsopgørelsen viser et tilfredsstillende resultat med et tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 2.865 mio. kr. mod et samlet tilskudsbehov på 2.896 mio. kr. i budget 2018. Tilskudsbehovet er dermed samlet set reduceret med 1,1 pct. i forhold til budget.

Regnskab 2018 giver en netto tilbagebetaling fra Movia til kommuner og regioner på 52 mio. kr., heraf betales 64 mio. kr. tilbage til 28 kommuner og 2 regioner, mens 17 kommuner skal betale 12 mio. kr. til Movia. Behovet for tilbagebetaling i de pågældende kommuner skyldes typisk ændret driftsomfang eller ændringer som følge af seneste billetundersøgelse i Syd og Vest. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2020.

Reduktionen i tilskudsbehovet er sammensat af mange mindre bevægelser. Passagerindtægterne er ca. 23 mio. kr. højere end budgetteret, hvilket bl.a. skyldes flere indtægter som følge af bekendtgørelse 456 af 10. maj 2018 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

Operatørudgifterne er 15 mio. kr. højere end budgetteret svarende til en marginal stigning på 0,4 pct., som dog dækker over lidt større modsatrettede bevægelser på flextrafik henholdsvis bus- og baneområdet. På operatørudgifter i flextrafik ses en stigning på 24 mio. kr., hvilket skyldes flere passagerer i flexhandicap og flextur samt højere kontraktpriser siden oktober 2018. Modsat er der et fald på bus- og baneoperatørudgifter, som hovedsageligt kan tilskrives, at prisudviklingen for løn, diesel og renter er lavere end forudsat i prognoserne fra Nationalbanken, som lå til grund for budgettet.

Herudover er der mindreforbrug på 19 mio. kr. vedrørende andre driftsudgifter, som bl.a. skyldes mindreudgifter til bygningsvedligehold, en besparelse på billetsalg som konsekvens af Movias digitaliseringsstrategi og en tidsmæssig forskydning fra 2018 til 2019 af enkelte planlagte projekter samt et mindreforbrug i DOT bl.a. som følge af udskydelse af udviklingsprojekter.

Mindreudgiften til finansielle poster på 6 mio. kr. skyldes hovedsageligt, at der er en stigning i antal billetkontrollører og en heraf følgende stigning i indtægter fra rykkergebyrer på kontrolafgifter, samt at Rejsekort A/S har afdraget ekstraordinært på de ansvarlige lån ydet fra Movia.

Tabel 1. Regnskabspræsentation 2018 (1.000 kr.)

	R2017	B2018	R2018	Forskel R2018-B2018	
					Pct.
Passagerindtægter	-1.949.534	-1.959.837	-1.982.620	-22.783	1,2
Operatørudgifter	4.074.491	4.195.318	4.210.435	15.117	0,4
Andre driftsudgifter	561.940	592.985	573.803	-19.182	-3,2
- Heraf kørselssupport	151.627		131.024		
- Heraf passagerservice	264.126		279.194		
- Heraf administration	146.188		163.585		
Pensioner	22.196	23.269	23.512	244	1,0
Finansielle poster	41.987	44.000	38.435	-5.565	-12,6
Anlæg - bane	777	0	1.032	1.032	0,0
Tilskudsbehov i alt	2.751.857	2.895.735	2.864.597	-31.138	-1,1
Faktureret	-2.878.005	-2.895.735	-2.916.567	-20.832	0,7
Resultat før efterregulering	-126.148	0	-51.970	-51.970	0,0
Efterregulering	126.148	0	51.970	51.970	0,0
Resultat	0	0	0	0	0,0

Anm.1: Et negativt fortegn viser indtægter / overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger / underskud.

Anm.2: Fordelingen af andre driftsudgifter på de tre underkategorier er foretaget på et opdateret grundlag i regnskab 2018, hvorfor sammenligning til budget 2018 ikke er retvisende på underkategorier. Ændringen har ingen finansiel effekt på fordelingen af tilskudsbehovet.

Flextrafik – ændret tidspunkt for abonnementsbetaling til flexhandicap-ordningen og strukturel forskydning af passagerer mellem kørselsordningerne

Efterregulering til kommuner og regioner for flextrafik udgør 7,4 mio. kr., som opkræves i januar 2020. Efterreguleringen udgør 1,2 pct. af kommuners og regioners betaling til flextrafik i 2018. Efterreguleringen skyldes primært, at abonnementsbetaling til flexhandicap-ordningen er ændret fra december 2018 til januar 2019, således at kundernes betaling af abonnement til flexhandicap henføres til det kalenderår, som betalingen vedrører.

Abonnementsbetalingen for 2018 er som tidligere år indtægtsført i december året forinden, mens abonnementsbetalingen for 2019 er flyttet til januar 2019. Ændringen betyder, at betalingen og indtægtsførelsen nu er flyttet til det korrekte kalenderår, og kunderne oplever, at der er sammenhæng mellem betalingstidspunktet og det kalenderår, der betales abonnement for. Dette er i overensstemmelse med et generelt øget fokus i den offentlige sektor på at periodisere til korrekt regnskabsår. Ændringen af betalingstidspunktet har en engangseffekt i regnskab 2018 og er den væsentligste forklaring på efterreguleringen for flextrafik på 7,4 mio. kr. for regnskab 2018.

Fra 2016 til 2018 er der sket en ændring i den samlede flextrafik med en strukturel forskydning i passagertallet med færre passagerer i flexrute og flere passagerer i de øvrige ordninger. Det giver en udfordring i forhold til de administrative udgifter i flextrafik. Flexrute har meget lave administrative udgifter, da planlægning og daglig styring ikke sker i Movia, men er lagt ud til operatørerne, mens flexpa-

tient, flexhandicap, flextur og flexkommune har højere administrationsudgifter. Passagerstigningen i disse ordninger giver dermed øget pres på de administrative udgifter, som er fremskrevet baseret på en gennemsnitsbetragtning, dvs. med en lavere pris end den realiserede. I 2018 er budgettet for flextrafik administration stort set overholdt med en lille afvigelse på 0,8 mio. kr. svarende til 1,1 pct. Men der vil være en udfordring fremadrettet og et behov for at ændre den økonomiske fremskrivning af administrationsomkostningerne i flextrafik, hvilket vil skulle håndteres i forbindelse med budget 2020. Administrationen arbejder på at udvikle en ny økonomisk politik for flextrafik, der vil blive forelagt til beslutning på bestyrelsesmødet i april 2019.

Miljøregnskab og samfundsansvar

Årsrapporten indeholder i bilag 2 og 3 Movias miljøregnskab og rapportering på Movias samfundsansvar. Bilagene er ikke omfattet af revisionen.

Movias miljøregnskab for 2018 viser, at kommunerne og regionerne er godt på vej med den grønne omstilling. Over 40 pct. af busserne i Movias drift er af den højeste miljøstandard, dvs. Euronorm 6. Samtidig er der over de seneste år indfaset flere fossilfrie busser i driften.

Året 2018 er dog overordnet set kendetegnet ved få miljømæssige ændringer i busflåden. Den største ændring er anvendelsen af HVO-biodiesel på havnebusserne, hvilket giver en reduktion af CO₂- og partikler. Der vil i 2019 og 2020 ske et fald særligt som følge af implementeringen af flere nulemissions- og fossilfrie busser. I løbet af 2018 er der således indgået kontrakter om at sætte 76 nulemissionsbusser og 15 fossilfrie busser i drift i 2019 - de fleste med driftsstart i december 2019.

Status for samfundsansvar viser følgende hovedresultater i 2018:

- Sygefraværet i Movia er reduceret med 1 procentpoint svarende til et fald på 2,1 arbejdsdage i gennemsnit pr. medarbejder. Faldet kommer efter en relativ markant stigning i sygefravær fra 2015 til 2017, og det forventes, at fortsat fokus på området kan nedbringe fraværet yderligere.
- Den øgede kontrol med chaufførernes løn- og arbejdsvilkår på flextrafikområdet er med 20 stikprøvekontroller i 2018 fordoblet siden 2017. Movia har stillet mere præcise krav til overholdelse af overenskomstforhold end tidligere med udgangspunkt i den nye taxalovs krav. Det er vigtigt for Movia at skabe ordentlige rammer for den kørsel, som Movia udfører for kommuner og regioner
- Kundetilfredsheden for bus, bane og flextrafik opfylder ikke målsætningerne i 2018, selvom der fortsat er høj tilfredshed. Movia tager initiativer, som kan øge tilfredsheden i flextrafik og lokalbanerne i 2019, mens busområdet i 2019 vil være præget af store ændringer i forbindelse med Nyt Bynet, hvilket kan have en negativ effekt på kundetilfredsheden.
- Der har været en glædelig nedgang i antallet af registrerede overfald på buschauffører i 2018. Chaufførerne er ikke ansatte i Movia, men er de medarbejdere, passagererne møder i bustrafikken.

Økonomiske konsekvenser:

Regnskab 2018 giver en netto tilbagebetaling fra Movia til kommuner og regioner på 52 mio. kr., heraf betales 64 mio. kr. tilbage til 28 kommuner og 2 regioner, mens 17 kommuner skal betale 12 mio. kr. til

Movia.

Efterreguleringen udtrykker, hvor meget kommunerne og regionerne i løbet af et år har betalt for meget eller for lidt til Movia. Efterreguleringen sker primo januar 2020, og kommuner og regioner kan derfor vælge, om efterreguleringen skal bogføres i 2019 eller 2020. Kommuner og regioner modtager besked fra Movia om efterreguleringen umiddelbart efter bestyrelsens vedtagelse af årsregnskabet 27. februar 2019.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Den godkendte årsrapport 2018 med specifikationer til kommuner og regioner offentliggøres på Movias hjemmeside og sendes til orientering til repræsentantskabet med henblik på orientering ved repræsentantskabsmødet den 8. marts 2019.

Bilag:

1. Årsrapport 2018



Trafikselskabet Movia

Årsrapport 2018



Indhold

Indledning	5
Ledelsesberetning	12
Bus og Bane	13
Flextrafik	18
Efterfølgende begivenheder	23
Årsregnskab 2018	25
Regnskabsopgørelse	25
Balance	27
Noter	28
Anvendt regnskabspraksis	35
Ledelseserklæring	39
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	40
Fordelingsregnskab 2018	45
Regionalt tilskud og efterregulering	45
Kommunalt tilskud og efterregulering	46
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab	53
Ledelseserklæring	57
Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2018	58
Bilag	61
Bilag 1. Låneforpligtelse pr. 31. december 2018	61
Bilag 2. Movias miljøregnskab 2018	63
Bilag 3. Movias samfundsansvar 2018	68

Tabel- og figuroversigt

Tabel 1. Regnskabspræsentation 2018 (1.000 kr.)	12
Tabel 2. Regnskabspræsentation 2018 bus og bane (1.000 kr.)	13
Figur 1. Fordeling af udgifter - bus og bane	14
Tabel 3. Nøgletal for bus og bane	15
Tabel 4. Regnskabspræsentation flextrafik (1.000 kr.)	20
Tabel 5. Flextrafik nøgletal	21
Figur 2. Passagerer og tilskudsbehov fordelt på flextrafik-ordninger (pct.)	22
Tabel 6. Flextrafik tilskudsbehov (mio. kr.)	23
Tabel 7. Regnskabsopgørelse 2018 (1.000 kr.)	26
Tabel 8. Balance 2018 (1.000 kr.)	27
Figur 3. Udvikling i likviditet (mio. kr.)	31
Tabel 9. Region Hovedstaden (1.000 kr.)	45
Tabel 10. Region Sjælland (1.000 kr.)	45
Tabel 11. Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)	46
Figur 4. Fordeling af fællesudgifter i fordelingsregnskabet	56
Tabel 12. Låneforpligtelse fordelt på kommuner og regioner pr. 31. december 2018	62
Tabel 13. Udledning for busser, flextrafik og lokalbaner	64
Figur 5. Udledningsmål for Movia frem mod 2030 – indekseret, Trafikplan 2016	64
Figur 6. Udledningsmål for Movia frem mod 2030 – indekseret, Trafikplan 2016	66
Figur 7. Busflåden fordelt på drivmiddel	67
Figur 8. Andel busser fordelt på Euronorm	67
Figur 9. Passagermål for det strategiske busnet	69
Figur 10. Passagermål for øvrige linjer	69
Figur 11. Kundetilfredshed i busdriften	70
Figur 12. Kundetilfredshed i flextrafikken	71
Figur 13. Kundetilfredshed i lokalbanerne	72
Figur 14. Mål og realiseret reduktion i 2018 af partikler, NOx og CO2	72
Figur 15. Overfald på chauffører	76
Figur 16. Anmeldte arbejdsskader - overfald og andet	77
Figur 17. Antallet af episodesedler i billetkontrollen	78
Figur 18. Gennemsnitligt sygefravær - procent fravær	78

1. Indledning



Indledning

For Movia har 2018 været et springbræt til en fremtid med mere mobilitet, grønnere transport og bedre digital service til borgere og virksomheder overalt på Sjælland. Nøgleordet har været innovation. Nye mobilitetsløsninger som plustur er kommet ind i Rejseplanen som forsøg, så vi kan give bedre mobilitet, når og hvor det er efterspurgt. Førerløse teknologier er testet af, så vi kan få de nødvendige serviceerfaringer i driften. Vi har gjort klar til, at operatørmarkedet nu kan byde med el og have sikkerhed for, at der også vil blive etableret ladeinfrastruktur, når der er behov for den, og vi har fået liveopdateret trafikinformation ud på alle stoppesteder, så vi giver den viden, vi selv har om den faktiske drift, videre til kunderne – når vi har den.

De mange tiltag ligger i direkte forlængelse af den nye forretningsplan, som Movias bestyrelse vedtog i foråret 2018, og som sætter retningen for Movias virksomhed frem til 2021.

Danmarks første førerløse bus i rute blev en succes

Movia arbejder målrettet på at undersøge, hvordan førerløs teknologi kan bruges til at give gode transportløsninger til borgere og virksomheder. Det er på sigt med til at sikre mest mulig mobilitet for pengene, og at man kan bo, arbejde og leve et aktivt liv overalt på Sjælland. Movia er de første i Danmark med førerløs teknologi i større skala: 28. maj 2018 åbnede Movia sammen med Region Sjælland, Region Hovedstaden og Metroselskabet Danmarks første førerløse bus i rute på Sjællands Universitetshospital, Køge. Bussen kørte 65 dage i vandrehal-len, hvor den fragtede 6.000 patienter og pårørende mellem ambulatorierne.

Evalueringen af forsøget viser, at borgerne var trygge ved at køre med busser uden chauffør,

men at der skal flere forsøg til, før teknologien er klar til drift i større skala. Forsøget i Køge var fase ét af i alt tre forsøg med førerløs teknologi i den kollektive bustransport. De næste to forsøg planlægges at starte op i 2019 på Slagelse Sygehus og Sjællands Universitetshospital, Køge.

76 elbusser sættes på gaden i 2019

Movia har sammen med kommunerne og regionerne sat en fælles ambition om, at busdriften skal være fossilfri allerede i 2030, hvis der kan findes økonomi hertil. Movia oplever derudover et ønske fra mange om at indføre emissionsfri busdrift. I 2018 valgte Movia efter udbud Siemens som den leverandør, der fremover skal levere ladestandere til elbusser, såfremt operatørerne ønsker det. Aftalen med Siemens giver operatørerne sikkerhed for, at infrastrukturen for elbusser er på plads, hvis de har brug for at blive ladet op i byrummet i Movias udbud. Det er med til at gøre det mere attraktivt for operatørerne at byde med el som drivmiddel.

Og efterspørgslen efter klimavenlige drivmidler i busdriften er høj. Derfor sætter Movia sammen med Roskilde, København, Frederiksberg, Ballerup og Egedal Kommuner i alt 76 nye elbusser på gaden i 2019. Movia har indgået kontrakter herom i 2018.

Første danske kommune med fuldt indfaset el på alle kommuneinterne linjer bliver Roskilde Kommune, som fra april 2019 har alle 20 bybusser på el. I København og Frederiksberg kører linjerne 2A og 18 med 48 busser på el fra december 2019. Miljøambitionerne rækker også til de københavnske havnebusser, som i 2018 er blevet udbudt efter en ny udbudsform, hvor Movia i dialog med operatørerne på markedet specificerer krav og forudsætninger. I Ballerup og Egedal Kommuner er de tre buslinjer 147, 156 og 157 med i alt 8 busser blevet udbudt i

2018, og kommunerne har valgt, at de også skal køre på el fra december 2019.

Den grønne omstilling tager fart, og det fælles mål om fossilfri busdrift i 2030 er godt undervejs i hele Movias område. Miljøregnskabet for 2018 viser således også, at Movia fastholder udviklingen fra tidligere år med at nedbringe udledningen af CO₂, som siden 2008, hvor Movia måler fra, er faldet med 37 pct. Det skyldes en løbende opgradering af busserne i Movias område. Udledningen af NO_x er i perioden 2008-2018 faldet med 78 pct., hvilket er mere end målet på 69 pct. for 2018. Partikeludledningen er i samme periode faldet med 85 pct. mod en målsætning på 76 pct. for 2018.

Omstilling til fossilfri- og nulemission busdrift er dog ikke gratis. Meromkostningen for kommunerne afhænger af de specifikke forhold for hver enkelt buslinje. På baggrund af de udbud, som Movia har gennemført af fossilfri- og nulemissionsbusdrift i 2017-18, vurderer Movia, at det øgede tilskudsbehov for kommuner og regioner vil være 7-16 pct. for fossilfrihed og 6-22 pct. for nulemission. For mange kommuner og regioner er så store ekstraudgifter en væsentlig udfordring i arbejdet med miljø og klimadagsordenen.

Plustur i Rejseplanen som forsøg giver bedre service til borgerne – og øger rækkevidden af bus og tog

God mobilitet er væsentligt for alle borgere i hele den sjællandske geografi. Men det er ikke altid, at bus og tog rækker hele vejen til sommerhuset, campingpladsen eller gården. For at styrke mobiliteten, hvor der ikke kører så mange busser og tog i timen, er Movia i 2018 i samarbejde med Roskilde, Kalundborg, Sorø, Holbæk og Næstved Kommuner gået i luften med et pilotforsøg, hvor flextur er lagt ind i Rejseplanen. Ordningen hedder plustur og starter ved havelågen og sikrer, at man som borger bliver kørt direkte til et udvalgt skiftested, hvorfra man nemt kan komme videre med bus eller tog

– eller omvendt. Det hele planlægges via Rejseplanen, som har over en 1 mio. daglige opslag, og som er downloadet mere end 3,5 mio. gange. I Rejseplanen kombineres plustur, bus og tog i de udvalgte forsøgskommuner, så kunderne får den mest optimale rejse. I de få tilfælde, hvor det ikke er muligt at tage en bus eller tog på dele af rejsen, tilbydes plustur hele vejen. Det betyder, at der i områder med f.eks. 2 timers drift med bus og tog, nu kan tilbydes 30 minutters drift, fordi man binder en meget fleksibel mobilitetsform – plustur – på den første eller sidste del af rejsen. Plustur bliver i 2019 et nyt servicetilbud, som kommunerne kan bruge til at give et konkret mobilitetstilbud til dem, der har et aktuelt behov - uden at betale for at have et stort serviceudbud, som ikke bruges så ofte.

BRT og +Way i byområder bidrager til at løse trængselsudfordringer

Movia vil lede omstillingen af den kollektive transport til fremtidens mobilitetsbehov, så nye teknologier tages i brug i stordrift. Det kan være med til at løse trængselsudfordringerne i de større byer, og i 2018 har Movia fået tilskud til at starte to projekter, som kan være med til at reducere trængsel i hovedstadsområdet.

Erhvervsområdet Lautrupgård i Ballerup er, ligesom mange andre steder i hovedstadsområdet, udfordret af stigende trængsel. Det giver lange rejsetider, når folk skal til og fra arbejde. Movia skal sammen med Ballerup Kommune undersøge mulighederne for at indsætte førerløse busser fra Malmparken st. til erhvervsområdet Lautrupgård i Ballerup. De førerløse busser skal køre i egen vejbane og kan blive det første førerløse BRT-buskoncept i Danmark. Formålet er at reducere trængsel og gøre det lettere at komme til og fra arbejde.

Movia, Region Hovedstaden, Hvidovre og Brøndby Kommuner er sammen om et projekt, som skal opgradere infrastrukturen på linje 500S på strækningen mellem Glostrup st. og Avedøre Holme. Linjen transporterer årligt ca.

1,3 mio. passagerer på den pågældende strækning. Den nye infrastruktur skal bane vejen for Movias busprodukt +Way, som er et BRT-liggende produkt, som kører trængselsfrit. Det betyder, at busserne får signalprioritering langs ruten, kører i egen busbane på dele af strækningen, og at stoppestederne har stationslignende forhold med brede perroner, gode venteforhold, god tilgængelighed og et højt niveau af digital liveopdateret trafikinformation. Formålet er at reducere trængsel og gøre det lettere for de mange borgere i de to kommuner at komme hurtigere til Glostrup st., som fra 2025 forbindes med letbanen langs Ring 3.

Omlægning af busserne i hovedstadsområdet er på plads i Nyt Bynet

Den kollektive transport udvides på Sjælland i disse år med nye baner, mere metro, letbane og nye stationer. En væsentlig opgave for Movia, kommunerne og regionerne er at sikre, at bus, lokaltog og flextrafik spiller godt sammen med det statslige jernbanenet, metro og den kommende letbane.

Derfor er der vedtaget en ny lokal trafikbetjening – Nyt Bynet - i hovedstadsområdet, som træder i kraft, når Cityringen åbner i sommeren 2019. Nyt Bynet blev politisk vedtaget i de enkelte kommuner og Region Hovedstaden 1. maj 2018. Når Cityringen åbner i sommeren 2019, får hovedstaden et transportsystem i international topklasse, der binder bus, tog og eksisterende metrolinjer sammen i ét sammenhængende transportsystem. Med meget mere metro skal busserne også køre nye veje. Det betyder en omlægning af 33 eksisterende buslinjer, så det sikres, at de ca. 100 mio. buspassagerer, som hvert år rejser i det berørte område, får god sammenhæng mellem busserne og de mange nye metrostationer og store skiftesteder. I alt har Region Hovedstaden, 11 kommuner og fem busoperatører været involveret i det store arbejde.

En stor omlægning forudsætter god information – i ordentlig tid, og informationsindsatsen er

derfor startet allerede i august 2018 med kort over de nye ruter og lancering af informationsitet nytbynet.dk. Informationsindsatsen er kommet godt fra land, hvor 92 pct. af borgerne i en evaluering foretaget af Epinion svarer, at de har forstået budskabet om, at busserne skal køre nye veje, når Cityringen åbner. Informationsindsatsen intensiveres i 2019 op mod Cityringens åbning - indledningsvis med lanceringen af en særlig Nyt Bynet-version af Rejseplanen i marts 2019, så passagererne kan se, hvordan deres nye vej til skole, arbejde eller i byen med venner bliver, og hvor lang tid den nye rejse tager, når Nyt Bynet er trådt i kraft.

Nyt Bynet er tilrettelagt, så der sikres mest mulig værdi af Cityringen i størst mulig geografi. Derfor vil Movia i samarbejde med de berørte kommuner også gennemføre lokale informationsindsatser i tillæg til den generelle informationskampagne med fokus på lokale muligheder og ændringer, når Cityringen åbner i sommeren 2019. Ca. 400.000 borgere vil hver dag pendle ind og ud af hovedstaden, heraf vil de mange med offentlig transport kunne opleve, at de får mere metro på hele eller dele af rejsen. Derfor er det en stor og vigtig opgave at sikre, at der er god information om Cityringen og Nyt Bynet i bred geografi.

Fra Trafikplan til Mobilitetsplan

Movias opgave som mobilitetselskab er at bidrage til, at borgere og virksomheder får mest mulig mobilitet for de kommunale og regionale penge. Et af omdrejningspunkterne for denne indsats er den flerårige trafikplan, som Movia skal udarbejde sammen med kommunerne og regionerne i henhold til trafikalskabsloven.

Der er et betydeligt behov for at se mobilitet i et bredere perspektiv – vi rejser på nye måder, nye behov opstår, flere mobilitetsløsninger kommer til i disse år, og banenettet udbygges. Værdien af dette skal sikres i en større geografi, så man ikke kun får værdi af de mange nye skinner, der hvor man bor tæt på, men også der,

hvor der er lidt længere mellem huse og virksomheder.

For Movia betyder det, at den firårige trafikplan udbygges til en egentlig mobilitetsplan med fokus på at sikre fælles politisk vision og ansvar for udviklingen af den kollektive mobilitet overalt på Sjælland, og dermed skabe bedre sammenhæng i planlægningen. Mobilitetsplanen skal vise de 2,6 millioner borgere og mange virksomheder i den store Sjællandske geografi, hvordan kollektiv mobilitet i bred forstand skaber værdi lokalt og regionalt.

I 2018 har Movias 12 arbejdsnotater været i høring blandt kommuner, regioner og udvalgte interessenter. Arbejdsnotaterne er afsættet for det videre politiske arbejde med mobilitetsplanen, som forventes at løbe indtil sommeren 2019. Herefter vil mobilitetsplanen blive sendt i høring i alle kommuner og regioner i efteråret 2019 med godkendelse i Movias bestyrelse primo 2020.

Følg bussen og se præcis, hvornår den kommer

I 2018 færdiggjorde Movia installeringen af realtidssystemer i alle busser på hele Sjælland. Med realtidssystemet indsamles hvert sekund positionsdata for alle Movias busser i drift. Disse data har Movia i slutningen af 2018 omsat til bedre service til kunderne i den offentlige transport i form af liveopdateret trafikinformation.

Liveopdateret trafikinformation giver kunderne i den kollektive transport information om, hvornår bussen ankommer til stoppestedet – også hvis den bliver forsinket. Det betyder grundlæggende, at Movia giver den viden om driften til kunderne, som vi selv har – når vi har den. Bliver bussen f.eks. forsinket, får kunderne besked med det samme, så de hurtigere kan træffe beslutning om, hvorvidt de har tid til at vente på os eller foretrækker at gøre noget andet.

Fra december 2018 har den liveopdaterede trafikinformation erstattet den trykte køreplansinformation på stoppestederne, som efterhånden kun bliver brugt ofte eller meget ofte af ca. 12 pct. af passagererne. Den liveopdaterede trafikinformation får kunderne gennem en lang række forskellige kanaler, herunder SMS 1250, dinoffentligetransport.dk og Rejseplanen – sidstnævnte har over 1 mio. daglige opslag.

Den liveopdaterede trafikinformation sikrer en bedre information end den trykte køreplan kan give. Det betyder, at det er slut med at stå og spejle efter bussen uden at vide, om den kommer til tiden eller hænger fast i trafikken. For nogle passagerer vil det dog opleves som en stor forandring, at den trykte køreplan udgår.

Mange stoppesteder har også digitale informationsskærme, hvor man kan se ankomsttider i realtid. Movia har indgået en rammeaftale, som kommunerne kan bruge, når de vil opgradere og vedligeholde stoppesteder med moderne, ensartet udstyr. I 2018 har Helsingør, Fredensborg, Roskilde, Hillerød og Hvidovre Kommuner gjort brug af aftalen.

Movia skal udvide lokaltogdriften

I marts 2018 blev det aftalt mellem staten og Region Sjælland, at Lokaltog skal overtage togdriften af strækningen mellem Køge og Roskilde fra DSB. Det betyder, at Movia skal lave en ny aftale med Lokaltog om driftsudvidelsen. Strækningen skal forbindes med Østbanen fra Køge til Rødvig og Faxe Ladeplads. Det giver passagererne i den midt- og sydsjællandske geografi en direkte togforbindelse fra Faxe og Stevn via Køge til Roskilde, og det vil forbedre betjeningen til det kommende supersygehus i Ølby. Lokaltog er allerede godt i gang med forberedelserne til opgaven, herunder at anskaffe det nødvendige antal togsæt til den udvidede driftsopgave.

I efteråret 2018 har Lokaltog forbedret trafikinformationen på en række stationer i Nordsjælland med liveopdateret trafikinformation. Det er med til at forbedre passagerernes muligheder for at orientere sig om den aktuelle trafiksituation og gør det samtidig nemmere at finde ud af, hvordan man kan skifte mellem tog og bus. Trafikinformationen er sat op på 27 ud af 63 lokalbanestationer i Region Hovedstaden. De 27 stationer betjener ca. 90 pct. af de i alt ca. 6 mio. årlige lokalbanepassagerer i Region Hovedstadens område.

Brug af rejsekortdata i planlægningen af erstatningskørsel under sporarbejder gav bedre service til borgerne

I 2018 gennemførte Banedanmark sporrenovering af Kystbanen og Frederikssundsbanen, som betød, at togbetjeningen blev stoppet i 3 tre måneder.

For at imødekomme kundernes behov for at komme til og fra arbejde, skole m.v. under sporarbejdet, gik DSB, Movia og Region Hovedstaden via DOT sammen om at tilrettelægge en samlet plan for erstatnings- og ekstrakørsel. Planen blev udarbejdet ved blandt andet at bruge rejsekortdata og analysere på de rejsemønstre, som ville blive berørt af sporarbejdet. Hvor rejser folk på en given togstrækning hen, når nu stationen næppe er endestationen, og hvordan kan man ved at bruge den eksisterende bus- og togbetjening hjælpe folk godt rundt under sporarbejdet. Konkret betød samarbejdet, at DSB erstattede S-togene med togbusser, men færre og nogle også ad andre ruter, end de ellers ville have gjort, samtidig med at Region Hovedstaden i samarbejde med Movia prioriterede at styrke dele af den eksisterende busbetjening.

Movia havde den koordinerende rolle i forhold til den store trafikinformationsopgave, og bistod herudover med lokale mobilitetstiltag rettet mod blandt andet de mange berørte virksomheder og arbejdspladser. Alt med henblik på at få de borgere, som havde mulighed for

det, til at ændre transportadfærd i en periode, for at lette presset på togbusserne og de øvrige buslinjer. Det handlede blandt andet om at anvise andre rejseveje, synliggøre kommunernes og virksomhedernes samkørselordninger, så man kunne reducere trængsel på vejene mens sporarbejdet stod på. Movia udarbejdede også trafikinformationspakker til kommunerne med lokalt tilpasset indhold, som supplement til den information, som DSB gav omkring selve sporlukningen.

Den samlede indsats bidrog til en smidigere proces og gennemførelse af sporlukningerne. Erfaringen viser også, at kunderne i væsentligt højere grad end ved tidligere sporlukninger kendte til lukningen inden afrejse, samt at DSB opnåede et højere kundetilfredshedsniveau på Frederikssundbanen under og efter sporlukningen end ved tidligere sporlukninger på andre strækninger.

DOT øger kundetilfredsheden – og vandt Passagerpulsens Kundeservicepris i 2018

DOT (Din Offentlige Transport) skal som lovpligtigt kundeservice samarbejde mellem DSB, Movia og Metroselskabet sikre én indgang til den kollektive transport på hele Sjælland.

Movia arbejder for et stort, stærkt DOT, som leverer mærkbare resultater for kunderne, og fokus har i 2018 været på at sikre, at DOTs 2020-strategi implementeres til gavn for kunderne.

Det indebærer blandt andet en reduktion af billetprodukter, hvor DOT gennem mange år har fået kritik af kunderne for, at det er for svært at finde vej gennem billetjunglen. Med den store prisreform Takst Sjælland, som blev gennemført i januar 2017, sikrede Movia sammen med DSB og Metroselskabet, at rejsekortet altid er billigst, med mindre man rejser ca. 26 gange på samme strækning på en måned. DOTs strategi i billetforenklingen er derfor også at fokusere på rejsekortet, som bærende rejsehjemmel. Som følge heraf har DOT i 2018 startet processen

med at udfase pap-periodekortet og mobilklip-pekortet – begge dele er gennemført i januar 2019 i forbindelse med den årlige regulering af priserne. Tilsvarende vil der i 2019 blive lanceret én ny og mere brugervenlig DOT billet app til erstatning for de to eksisterende apps, som er af ældre dato.

Det er en væsentlig del af DOTs strategi at sikre ensartet og pålidelig trafikinformation til kunderne på tværs af bus, tog og metro. I 2018 fik DSB, Metroselskabet og Movia vedtaget ét fælles trafikinformationsunivers, så kunderne vil opleve ens information på tværs af stoppesteder, stationer, wayfinding mv. Universet er under implementering og forventes fuldt indfaset i første halvår 2019.

I 2018 vandt DOT Passagerpulsens Kundeservicepris og Online Kundeservicepris. Dermed vandt DOT to ud af tre af Passagerpulsens kundeservicepriser i 2018.

DOTs egne halvårslige tilfredshedsmålinger viser, at kundernes tilfredshed med DOT stiger på en lang række parametre – og også mere end forudsat i DOTs handleplaner.

Det gælder blandt andet oplevet sammenhæng i køreplaner mellem bus, tog og metro, så man undgår ventetid, skift mellem transportformer, brugbar trafikinformation ved forsinkelser og ændringer, og når man skal skifte mellem transportformer, nemhed ved at vælge billettype, og finde svar på spørgsmål om bus, tog og metro.

Priserne fra Passagerpulsens og udviklingen i tilfredsheden med DOT gennem året markerer, at kunderne kvitterer for den øgede fælles kundeindsats, som DSB, Metroselskabet og Movia lever i fællesskab gennem DOT til kunderne i den kollektive transport på hele Sjælland.

2.Ledelsesberetning



Ledelsesberetning

Regnskabspræsentationen viser et tilfredsstillende resultat med et tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 2.865 mio. kr. Den samlede efterregulering udgør således 52 mio. kr. i alt (1,8 pct. af det budgetterede tilskudsbehov). 28 kommuner og 2 regioner har indbetalt i alt 64 mio. kr. for meget i tilskud, som de får tilbage i januar 2020. 17 kommuner har indbetalt i alt 12 mio. kr. for lidt, hvilket de skal betale til Movia i januar 2020. Fordelingen af efterreguleringen på kommuner og regioner er opgjort i kapitel 4.

Fokus i tabel 1 er Movias samlede regnskabstal. Opdeling af årsregnskabet på Movias forretningsområder bus, bane og flextrafik fremgår af den efterfølgende kommentering af årsregnskabet i ledelsesberetningen.

Tabel 1. Regnskabspræsentation 2018 (1.000 kr.)

	R2017	B2018	R2018	Forskel R2018-B2018	Pct.
Passagerindtægter	-1.949.534	-1.959.837	-1.982.620	-22.783	1,2
Operatørudgifter	4.074.491	4.195.318	4.210.435	15.117	0,4
Andre driftsudgifter	561.940	592.985	573.803	-19.182	-3,2
- Heraf kørselssupport	151.627		131.024		
- Heraf passagerservice	264.126		279.194		
- Heraf administration	146.188		163.585		
Pensioner	22.196	23.269	23.512	244	1,0
Finansielle poster	41.987	44.000	38.435	-5.565	-12,6
Anlæg - bane	777	0	1.032	1.032	0,0
Tilskudsbehov i alt	2.751.857	2.895.735	2.864.597	-31.138	-1,1
Faktureret	-2.878.005	-2.895.735	-2.916.567	-20.832	0,7
Resultat før efterregulering	-126.148	0	-51.970	-51.970	0,0
Efterregulering	126.148	0	51.970	51.970	0,0
Resultat	0	0	0	0	0,0

Anm. 1: Et negativt fortegn viser indtægter / overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger / underskud.

Anm. 2: Fordelingen af andre driftsudgifter på de tre underkategorier er foretaget på et opdateret grundlag i regnskab 2018, hvorfor sammenligning til budget 2018 ikke er retvisende på underkategorier. Ændringen har ingen finansiel effekt på fordelingen af tilskudsbehovet.

Anm. 3: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, flex, bane og fællesudgifter findes i tabel 7 i afsnit 3, Årsregnskab 2018.

Årets resultat er 0 mio. kr. Det vil sige, at hele årets tilskudsbehov dækkes af kommuner og regioner, jf. lov om trafikskaber. I de følgende afsnit gennemgås regnskabet på forretningsområderne bus og bane samt flextrafik.

I tabeller og tekst kan afrunding medføre, at tallene ikke summer til totalen.

Bus og Bane

Det fremgår af tabel 2, at kommunernes og regionernes tilskudsbehov for bus og bane til Movia i regnskab 2018 er 59 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til 2,6 pct.

Reduktionen i tilskudsbehovet skyldes, at passagerindtægterne er ca. 26 mio. kr. højere end budgetteret svarende til 1,3 pct., mens operatørudgifterne er 9 mio. kr. lavere svarende til 0,2 pct. Hertil er der et mindreforbrug på 20 mio. kr. svarende til 3,8 pct. på andre driftsudgifter. Endelig er udgifter til pensioner og anlæg lidt højere end budgetteret, mens finansielle poster er lavere end budgetteret.

Udviklingen i indtægter og udgifter forklares nærmere i de følgende afsnit, som er opdelt på forretningsområder.

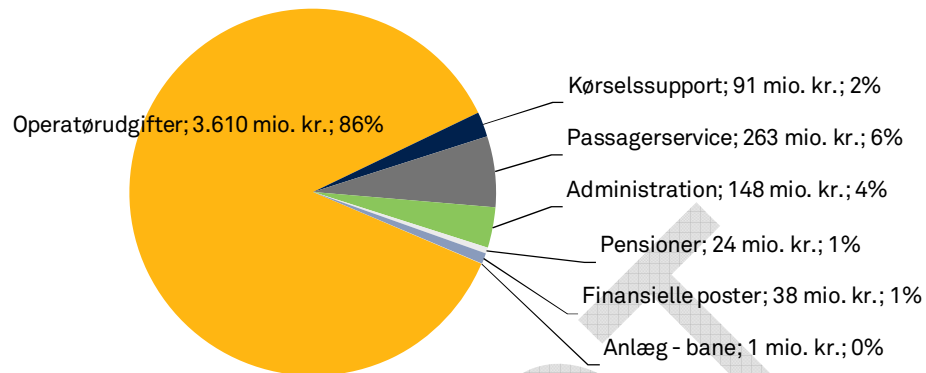
Tabel 2. Regnskabspræsentation 2018 bus og bane (1.000 kr.)

	R2017	B2018	R2018	Forskel R2018-B2018	
					Pct.
Passagerindtægter	-1.900.898	-1.912.394	-1.938.191	-25.797	1,3
Operatørudgifter	3.518.030	3.618.377	3.609.582	-8.796	-0,2
Andre driftsudgifter	498.109	521.206	501.257	-19.949	-3,8
- Heraf kørselssupport	115.090		90.982		
- Heraf passagerservice	251.764		262.605		
- Heraf administration	131.255		147.670		
Pensioner	22.196	23.269	23.512	244	1,0
Finansielle poster	41.987	44.000	38.435	-5.565	-12,6
Anlæg - bane	777	0	1.032	1.032	0,0
Tilskudsbehov i alt	2.180.202	2.294.457	2.235.626	-58.831	-2,6

Anm 1. Fordelingen af andre driftsudgifter på de tre underkategorier er foretaget på et opdateret grundlag i regnskab 2018, hvorfor sammenligning til budget 2018 ikke er retvisende på underkategorier. Ændringen har ingen finansiell effekt på fordelingen af tilskudsbehovet.

Anm 2. Anlægsudgiften er ikke budgetteret og er afregnet særskilt med Region Hovedstaden og påvirker derfor ikke efterreguleringen.

Figur 1. Fordeling af udgifter - bus og bane



Tabel 3 viser udviklingen opdelt på bus og bane samt udvalgte nøgletal. Det fremgår af tabellen, at tilskudsbehovet for bus er 42 mio. kr. lavere i forhold til budget 2018 svarende til 2,6 pct., mens tilskudet til baner er 3,4 mio. kr. højere end budgetteret, ekskl. anlæg, svarende til 1,1 pct. Udviklingen på henholdsvis bus og bane gennemgås efter tabellen.

Udover nøgletallene i tabel 3 blev det i Trafikplan 2016 vedtaget at følge op på produktivitets- og effektivitetsmål, mål for passagerer pr. bustime samt tilskud pr. passager. I bilag 3 er udviklingen i trafikplanens mål i 2018 beskrevet.

Tabel 3. Nøgletal for bus og bane

	R2017	B2018	R2018	Forskel R2018-B2018	
Bus					Pct.
Indtægter (mio. kr.)	-1.721,2	-1.726,7	-1.758,5	-31,8	1,8
Operatørudgifter (mio. kr.)	3.041,3	3.123,5	3.116,6	-6,9	-0,2
Øvrige busdriftsudgifter (mio. kr.)	196,6	207,2	203,7	-3,5	-1,7
Tilskudsbehov bus (mio. kr.)	1.516,7	1.604,0	1.561,8	-42,3	-2,6
Indtægt pr. passager (kr.)	-8,5	-8,5	-8,9	-0,4	4,3
Udgift pr. passager (kr.)	16,0	16,4	16,8	0,3	2,1
Udgift pr. time (kr.)	761,2	788,1	779,5	-8,6	-1,1
Passagerer (mio.)	201,8	202,7	197,8	-4,8	-2,4
Busser (antal)	1.238	1.234	1.233	0	0,0
Timer (1.000)	4.254	4.226	4.260	33,4	0,8
Bane					
Indtægter (mio. kr.)	-179,7	-185,7	-179,7	6,1	-3,3
Udgifter til togdrift ex. anlæg (mio. kr.)	485,8	504,4	501,8	-2,6	-0,5
Tilskudsbehov ex. anlæg (mio. kr.)	306,1	318,7	322,1	3,4	1,1
Tilskud pr. passager (kr.)	30,9	30,9	33,3	2,4	7,9
Passagerer (1.000)	9.916	10.313	9.664	-648,7	-6,3
Togkilometer (1.000)	7.860	7.867	7.839	-28,0	-0,4
Timer (1.000)	154,6	151,3	154,3	2,9	1,9

Anm. 1: Udgifter er operatørudgifter plus øvrige busdriftsudgifter. Dvs. ekskl. fællesudgifter og baneanlæg (se tabel 7)

Anm. 2: En anlægsudgift på 1 mio. kr. er ikke med i tabel 3. Anlægsudgiften er ikke budgetteret.

Bus

Som det fremgår af tabel 3 er passagerindtægterne 32 mio. kr. eller 1,8 pct. højere end i budget 2018.

Hovedforklaringerne på de højere indtægter er for det første en gennemsnitlig stigning i indtægt pr. passager på 4,3 pct., som fører til en merindtægt på 73 mio. kr., mens 2,4 pct. færre passagerer fører til et tab på 41 mio. kr. Baggrunden er:

Ændring i indtægt pr. passager:

- En højere indtægt på 26 mio. kr. som følge af en ændret indtægtsfordeling i hovedstadsområdet, jf. bekendtgørelse 456 af 10. maj 2018 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.
- Herudover er indtægterne positivt påvirkede af, at passagerernes rejsemønstre og valg af billettype ikke fuldt ud svarer til det budgetterede. Udviklingen med højere indtægt pr. passager har vist sig både i regnskab 2017 og i estimer for 2018 og beror på, at der er en bevægelse fra brug af pendlerkort til brug af rejsekort samt en marginal større brug af enkeltbilletter end budgetteret. Sammenlignet med regnskab 2017 er der en lille stigning i indtægt pr. passager - renset for takststigninger og konsekvenser af bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Udviklingen med øget brug af rejsekort frem for pendler- og pensionistkort har stået på i en år-række. Dette kan skyldes frafald af pendlere, eller alternativt at pendlere foretrækker fleksibilitet i deres hverdag, og rejsekort kan være en billigere løsning end en fast månedlig udgift til et pendlerkort. Her kan også rejsekortets fleksibilitet spille ind, idet passagererne ikke skal bekymre sig om tid og sted, men blot checke ind og ud, og rejsekortet er siden 2017 blevet stort set landsdækkende og derved stadig mere anvendeligt.

- I modsat retning trækker, at der i regnskab 2018 er en større afskrivning på indtægter fra kontrolafgifter på grund af oversendelse af fordringer fra perioden 2015 til 2018 til Gældstyrelsen. Oversendelsen af fordringerne betyder, at Movia skal afskrive de oversendte kontrolafgifter og modregne afskrivningerne i indtægterne, dog er der i 2018 lavet en indtægtshensættelse på det forventede tilbagebetalingsbeløb fra Gældstyrelsen fsva. de oversendte fordringer. Endvidere er der modtaget 7,4 mio. kr. i kompensation fra Gældstyrelsen for gamle fordringer, der ikke er inddrevet og oversendt i perioden 2009 til 2015. Samlet bevirker det, at indtægterne fra kontrolafgifter er 28 mio. kr. lavere end budgetteret.

Ændring i passagertal:

- Passagertallet er 4,8 mio. passagerer svarende til 2,4 pct. lavere end i budget 2018, hvilket reducerer indtægterne med 41 mio. kr. i forhold til det budgetterede. Hovedårsagen til reduktionen i passagertallet er, som det også har vist sig i estimerne i 2018, at linje 5C har ca. 2,5 mio. færre passagerer end budgetteret. Hertil er der mindre passagerfald på mange linjer, hvilket både kan hænge sammen med den usædvanligt varme og tørre sommer i 2018, samt at antallet af biler er steget markant mere end befolkningstilvæksten.

Operatørudgifterne udgør i regnskab 2018 3.117 mio. kr., hvilket er 7 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til 0,2 pct. Hovedårsagerne til udviklingen i udgifter er:

- Den realiserede prisudvikling på indeks anvendt til operatørafregningen, særligt løn, diesel og rente, har været lavere end den prognose fra Nationalbanken, som lå til grund for budgettet. De lavere prisindeks giver et udgiftsfald i forhold til budgettet på 56 mio. kr. svarende til 1,8 pct.
- Der er 33.000 svarende til 0,8 pct. flere bustimer, hvilket øger udgifterne ca. 18 mio. kr. Hovedårsagen til stigningen er øget drift i Københavns Kommune på grund af omfattende vejarbejde og øget køretid på linje 5C. Hertil har Køge Kommune bestilt øget drift i forhold til det budgetterede.
- De samlede udgifter til implementering og drift af realtidssystemer i alle busser forventes i perioden 2017-2027 at udgøre 75 mio. kr., hvilket er i overensstemmelse med bestyrelsens godkendelse af projektet 21. april 2016. Der forventes effektiviseringsgevinster på i alt 112 mio. kr. i perioden, hvilket svarer til en intern forrentning af investeringen på 9 pct. I 2018 er udgifterne 30 mio. kr. højere i forhold til budget 2018. Den primære forklaring er, at hovedparten af udgifterne tidligere forventedes realiseret i 2017, men først er realiseret i 2018.

Ovennævnte lavere prisudvikling for løn, diesel og renter er hovedårsagen til, at der er 1 pct. lavere udgift pr. bustime i forhold til budgetteret.

Bane

Som det fremgår af tabel 3, er tilskuddet til bane på 3,4 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 1,1 pct. Det øgede tilskudsbehov skyldes primært færre indtægter end budgetteret. Indtægterne i regnskab 2018 falder samlet set med 6,1 mio. kr., mens udgifterne falder 2,6 mio. kr. i forhold til budget 2018.

Passagertallet på banerne i Region Hovedstaden er 0,5 mio. lavere end budgetteret. Banerne korresponderer med S-banen og Kystbanen, som begge har været påvirket af sporarbejder i 2018, og Kyst-

banen har samtidig været påvirket af problemer med materiel og forsinkelser fra Sverige. Driftsudfordringerne vurderes at være den primære årsag til passagernedgangen i forhold til det forventede i budget 2018. I Region Sjælland er passagerfaldet på godt 0,1 mio. i forhold til budget 2018.

Lokalbanerne i Region Hovedstaden har højere indtægt pr. passager end budgetteret, men fald i antallet af passagerer betyder, at indtægterne falder med 3 mio. kr. Indtægt pr. passager stiger bl.a. som følge af ændret indtægtsfordeling i Hovedstadsområdet og passagerernes valg af billettype. Forklaringerne på bevægelserne i indtægt pr. passager svarer til beskrivelserne i afsnittet om bus.

For lokalbanerne i Region Sjælland er der et mindre fald i antal passagerer, og sammen med en lavere indtægt pr. passager, som følge af billetundersøgelse 2017, falder indtægterne samlet med 3,1 mio. kr. i forhold til budget 2018.

Udgifterne til lokalbanerne eksklusive anlæg er 2,6 mio. kr. under budget 2018 svarende til 0,5 pct. I det følgende beskrives de vigtigste faktorer, som har medført udsving i forhold til det budgetterede. Udviklingen i indeks, hovedsageligt dieselpriiserne, betyder lavere betaling til operatøren på ca. 2 mio. kr. Bonusudbetalinger - som består af passager-, kvalitets- og regularitetsbonus - ligger samlet 1,3 mio. kr. under budget. Abonnementsafgifter til rejsekort ligger 0,7 mio. kr. under budget, hvilket skyldes, at afgiften fordeles efter indtægterne, som også ligger under budget. Omvendt er der forbrugt ca. 1,3 mio. kr. på at forberede overtagelsen af Lille Syd. Forberedelsen af Lille Syd indgik ikke i budget 2018 og betales af Region Sjælland i forbindelse med efterreguleringen for regnskab 2018.

Andre driftsudgifter - bus og bane

'Andre driftsudgifter - bus og bane' dækker over øvrige busdriftsudgifter, udgifter til banerne, der ligger udover operatørudgifterne, samt fællesudgifter i relation til bus- og banedriften.

Udgifter samlet i *Andre driftsudgifter* er i tabel 2 fordelt på følgende tre udgiftskategorier:

- *Kørselssupport* – udgifter til bl.a. chaufførlokaler, stoppesteder, IT til kørselssupport, køreplanlægning, rådgivning og kontrakter mv.
- *Passagerservice* – udgifter til bl.a. rejsekort, salgsprovision, billetkontrol, kundecenter, markedsføring, trafikinformation mv.
- *Administration* – udgifter til bl.a. husleje, HR, IT, økonomi mv.

Af de samlede udgifter til bus og bane på 4.174 mio. kr. udgør andre driftsudgifter 501 mio. kr. eller 12 pct. Disse fordeler sig med udgifter til kørselssupport på 2 pct., udgifter til passagerservice på 6 pct., mens 4 pct. af de samlede udgifter til bus og bane er administration.

Fordelingen på de tre udgiftskategorier er foretaget på et opdateret grundlag i forhold til regnskab 2017 og budget 2018, hvilket har givet en forskydning mellem kategorierne. Ændringen har ingen finansiel effekt på fordelingen af tilskudsbehovet.

I regnskab 2018 er realiseret en besparelse på 20 mio. kr. på andre driftsudgifter på bus og bane i forhold til budget 2018, som fordeler sig således:

- Et mindreforbrug på 3,7 mio. kr. i forhold til budgettet for øvrige busdriftsudgifter, som primært skyldes, at:
 - Udgifter til chaufførlokaler er 2 mio. kr. lavere end budgetteret, idet etablering af nye faciliteter er flyttet til 2019.

- Udgifter vedrørende billetsalg er 1,5 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skyldes primært større overflytning af salg fra betjente salgssteder til billigere kanaler (rejsekort og app) end budgetteret, hvilket vurderes at være udtryk for succesfuld implementering af Movias digitaliseringsstrategi.
- Et mindreforbrug på 2,6 mio. kr. i forhold til budgettet på udgifterne til bane, jf. afsnittet om bane ovenfor.
- Det resterende mindreforbrug udgør 13,7 mio. kr. og skyldes bl.a.:
 - Et mindreforbrug på 8 mio. kr. vedrørende DOT i forhold til budgettet, der skyldes besparelser på drift af mobilbilletsalget samt, at flere planlagte udviklingsprojekter er blevet udskudt for at kunne fokusere ressourcerne på udfasning af pap-periodekort.
 - At der er opnået vedvarende besparelser på uniformsbeklædning for 1 mio. kr.
 - At enkelte planlagte projekter er ikke fuldt ud gennemførte i 2018, hvilket giver et mindreforbrug på 2 mio. kr. Projekterne vil i stedet skulle gennemføres i 2019.
 - Som positiv effekt af renovering af domicil har der været for 2 mio. kr. færre udgifter til bygninger og vedligeholdelse i forhold til det budgetterede.

Pensioner og finansielle poster

Udgifter til tjenestemandspensioner var i 2018 på 23,5 mio. kr., hvilket er på niveau med det budgetterede med en afvigelse på 0,2 mio. kr.

Finansielle poster er 5,6 mio. kr. lavere end budgetteret. De væsentligste årsager er, at der er en stigning i antal billetkontrollører og heraf følgende stigning i indtægter fra rykkergebyrer på kontrolafgifter, samt at Rejsekort A/S ekstraordinært har afdraget mere end budgetteret på de ansvarlige lån ydet fra Movia.

Anlæg - bane

Den samlede anlægsudgift på banerne udgør 1 mio. kr. og vedrører realtidsinformation på banerne i Region Hovedstaden. Anlægsudgifterne budgetteres ikke, hvorfor hele udgiften er en afvigelse fra budget og dækkes af Region Hovedstaden.

Flextrafik

Kommuner og regioner beslutter, om de ønsker at indgå aftale med Movia om, at Movia varetager deres kørsel via flextrafik-ordninger. Kommuner beslutter endvidere, om de tilbyder flextur som supplement til den øvrige åbne kollektive transport. Movia skal, jf. lov om trafikkselskaber, udføre handicapkørsel for kommunerne. Det er en kommunal opgave at visitere borgere til handicapkørselsordningen.

Movia budgetterer udviklingen i flextrafik med udgangspunkt i den historiske og demografiske udvikling. Movias forventninger til nye aftaler med kommunerne indarbejdes desuden i budgettet. I flextrafikken afregnes hver måned de realiserede nettodriftsomkostninger (operatørudgifter minus passagerindtægter) til kommuner og regioner sammen med en a conto betaling for andre driftsudgifter. Det betyder, at efterreguleringen for flextrafik, der beregnes i regnskabet, som udgangspunkt er begrænset.

I 2018 er kundernes abonnementsbetaling til handicapkørselsordningen flyttet fra december til januar. Abonnementsbetalingen for 2018 blev således indtægtsført i december 2017, mens abonnementsbetalingen for 2019 ligger i januar 2019. Ændringen betyder, at betalingen og indtægtsførelsen nu er flyttet til det korrekte kalenderår, og kunderne oplever, at der er sammenhæng mellem betalingstidspunktet og det kalenderår, der betales abonnement for. Ændringen af betalingstidspunktet har en engangseffekt i regnskab 2018 og er den væsentligste forklaring på efterreguleringen for flextrafik på 7,4 mio. kr. for regnskab 2018.

Kørselsordningerne i flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv transport, der planlægges efter borgernes individuelle kørselsbehov. Kørselsordningerne kan enten være lukkede og dermed kun for visiterede borgere, eller de kan være åbne for alle. Kørslen kan planlægges som variabel kørsel, hvor der køres efter borgerens konkrete bestilling, eller som rutekørsel, hvor der køres efter en køreplan.

I flextrafik findes følgende fem kørselsordninger:

Flexhandicap er kørsel for svært bevægelseshæmmede samt blinde og stærkt svagsynede borgere. Borgerne visiteres af bopælskommunen til 104 ture årligt og betaler selv en lille andel af kørselens pris samt et årligt abonnement.

Flextur er et supplement til den traditionelle kollektive transport. Alle kan benytte ordningen mod egenbetaling. Grundtaksten for flextur følger prisen for en enkeltbillet med bus/tog til 3 zoner og dækker kørsel op til 10 km. Herudover betales pr. kørt kilometer. Kommunerne kan vælge at lade taksten for ture internt i kommunen svare til en 2-zoners billet i stedet for den generelle grundtakst.

Flexkommune er kørsel af borgere, der f.eks. skal til læge eller speciallæge og ikke har mulighed for at benytte traditionel kollektiv transport. Borgeren bliver visiteret til den enkelte kørsel af kommunen.

Flexpatient er en kørselsordning for borgere, der skal til behandling eller undersøgelse på sygehuset og ikke kan benytte traditionel kollektiv transport. Regionerne kan vælge om Movia eller de selv skal stå for patientbefordringen. Borgerne visiteres til kørsel af regionen.

Flexrute er kørsel af fysisk og psykisk handicappede til dag- og aftentilbud og kørsel af specialskoleelever til og fra hjem, skole eller SFO.

Kommunerne kan frit vælge, om de vil lade deres kørselsbehov dække af flextur, flexkommune eller flexrute.

Tabel 4. Regnskabspræsentation flextrafik (1.000 kr.)

	R2017	B2018	R2018	Forskel R2018-B2018	Pct.
Passagerindtægter	-48.636	-47.442	-44.429	3.014	-6,4
Operatørudgifter	556.460	576.941	600.854	23.913	4,1
Andre driftsudgifter	63.831	71.779	72.546	767	1,1
- Heraf kørselssupport	36.537		40.042		
- Heraf passagerservice	12.362		16.589		
- Heraf administration	14.932		15.915		
Tilskudsbehov i alt	571.655	601.278	628.971	27.693	4,6

Anm 1. Fordelingen af andre driftsudgifter på de tre underkategorier er foretaget på et opdateret grundlag i regnskab 2018, hvorfor sammenligning til budget 2018 ikke er retvisende på underkategorier. Ændringen har ingen finansiel effekt på fordelingen af tilskudsbehovet.

Der er passagerindtægter på flextrafikordningerne flexhandicap og flextur. Passagerindtægterne er 6 pct. lavere end budgetteret. Indtægterne er påvirket af højere passagertal i flexhandicap og flextur ift. det budgetterede og af mindre indtægt, fordi abonnementsbetalingen for flexhandicap for 2019 er flyttet fra december 2018 til januar 2019 for at give sammenhæng mellem kundernes betalingstidspunkt og abonnementsperioden.

Operatørudgifterne er 4 pct. over det budgetterede. Operatørudgifterne er påvirket af højere passagertal i flexhandicap og flextur og lavere passagertal i de øvrige ordninger samt af prisstigning i oktober 2018. Prisstigningen er bl.a. et udslag af arbejdet i Movias kontrolpanel, som er det forum, hvor arbejdsgiverforeninger og fagforeninger vurderer, om Movias stikprøvekontrollerede vognmænd overholder deres overenskomster. Kontrolpanelet har konstateret, at der er behov for at stille mere præcise krav til overholdelse af overenskomstforhold end tidligere. For at sikre lige vilkår for alle bydere har Movia stillet samme krav til overenskomstmæssige forhold for alle med udgangspunkt i den nye taxi- lovs formuleringer og krav til tilladelsesindehaverne. Det er vigtigt for Movia at skabe ordentlige rammer for den kørsel, der udføres af Movia for kommuner og regioner.

Andre driftsudgifter er lidt højere (1 pct.) end budgetteret. Herunder er administrationsudgifterne væsentligt lavere end det forventede i budgettet. Reduktionen i administrationsudgifter skyldes et opdateret grundlag for fordeling af andre driftsudgifter samt en øget fokusering på driften.

Tabel 5. Flextrafik nøgletal

	R2017	B2018	R2018	Forskel R2018-B2018	
Antal passagerer (1.000)					Pct.
Flexhandicap	579	594	637	42	7,1
Flextur	389	376	411	34	9,1
Flexkommune	311	355	338	-17	-4,9
Flexpatient	660	707	660	-47	-6,6
Flexrute	1.636	1.719	1.565	-154	-9,0
Flextrafik i alt	3.574	3.751	3.609	-142	-3,8
Tilskud pr. passager (kr.)					
Flexhandicap	171	172	193	21	12,3
Flextur	104	107	112	5	4,5
Flexkommune	163	160	176	16	9,7
Flexpatient	231	232	256	24	10,5
Flexrute	140	138	148	10	7,0
Flextrafik i alt	160	160	174	14	8,7
Nøgletal flextrafik i alt					
Indtægt pr. passager (kr.)	-50,3	-48,9	-42,4	6,4	-13,2
Operatørudgifter pr. passager (kr.)	155,7	153,8	166,5	12,7	8,2
Operatørudgifter pr. rejseminut (kr.)	6,9	7,0	7,2	0,2	3,1
Andre driftsudg. pr. passager, flexrute (kr.)	2,4	2,9	2,4	-0,5	-17,5
Andre driftsudg. pr. passager, flexvariabel (kr.)	30,9	32,9	33,7	0,8	2,4

Anm 1. Indtægter pr. passager er beregnet for flexhandicap og flextur, som er de to ordninger hvor der er brugerbetaling.

Anm 2. Flexpatient består af to ordninger: flexpatient og flexpatientbus med forskelligt omkostningsniveau.

Anm 3. Operatørudgifter pr. rejseminut er opgjort eksklusiv flexpatientbus og flexrute.

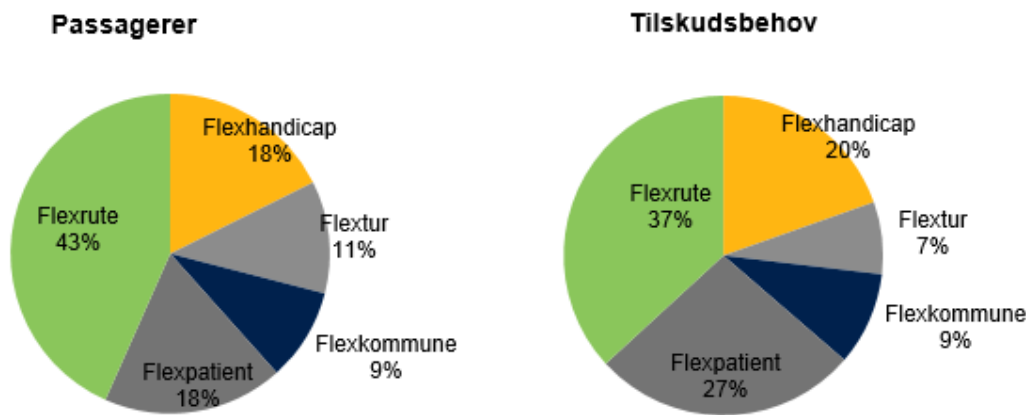
Det samlede passagertal for flextrafik er knap 4 pct. lavere end budgetteret for 2018. Det fremkommer som følge af en større stigning end budgetteret i flexhandicap og flextur og færre passagerer end budgetteret i de øvrige ordninger.

Den fortsatte markante stigning (passagertallet er steget med 10 pct. i forhold til 2017) i flexhandicap skyldes bl.a. kørsel med blinde og stærkt svagsynede, som blev mulig med ændringen af lov om trafik-selskaber fra 1. juli 2018. Kommunerne er kompenseret via DUT for den højere udgift til blinde og stærkt svagsynede, som fortsat vil stige i takt med, at flere visiteres til ordningen. Dertil kommer, at den demografiske udvikling med højere levealder og flere ældre giver en stigning i antallet af medlemmer i flexhandicap, og at de enkelte medlemmer kører flere ture pr. år.

Kendskabet og benyttelsen af flextur er i fortsat vækst. I mange kommuner prioriteres flextur ved at tilbyde kommunetaksten, der starter ved 24 kr. for en tur. I 16 ud af 33 kommuner anvendes grundtaksten, der starter ved 36 kr. for en tur.

I ordningerne flexkommune, flexpatient og flexrute er passagertallet lavere end budgetteret. Det er kommuner/regioner, der visiterer borgerne til disse ordninger. Budgetafvigelsen skyldes, at budgetterede stigninger i passagertallet ikke er realiseret, og at der har været en opstramning på visiteringen i nogle kommuner.

Figur 2. Passagerer og tilskudsbehov fordelt på flextrafik-ordninger (pct.)



Trods stigning i passagertallet i især flexhandicap er det fortsat ordningen flexrute, som står for knap halvdelen af passagererne i flextrafik, som det fremgår af figur 2. Flexpatient og flexhandicap udgør hver 18 pct. af passagererne i flextrafik, mens flextur – som er den eneste åbne ordning – omfatter 11 pct. af passagererne i flextrafik.

Fra 2016 til 2018 er der sket en ændring i den samlede flextrafik med en strukturel forskydning i passagertallet med færre passagerer i flexrute og flere passagerer i de øvrige ordninger. Det giver en udfordring i forhold til de administrative udgifter i flextrafik. Flexrute har meget lave administrative udgifter, da planlægning og daglig styring ikke sker i Movia, men er lagt ud til operatørerne, mens flexpatient, flexhandicap, flextur og flexkommune har højere administrationsudgifter. Passagerstigningen i disse ordninger giver dermed øget pres på andre driftsudgifter, som er fremskrevet baseret på en gennemsnitsbetragtning, dvs. med en lavere pris end den realiserede. I 2018 er budgettet for flextrafik andre driftsudgifter dog stort set overholdt.

Den økonomiske politik for andre driftsudgifter i flextrafik er en årlig omkostningsreduktion på 2 pct. pr. passager. Det samlede budget for andre driftsudgifter fastsættes ud fra den budgetterede omkostning pr. passager og det budgetterede passagertal. Andre driftsudgifter pr. passager, som i tabel 5 er opdelt på flexrute og øvrige ordninger, er i gennemsnit 5 pct. højere end budgetteret. Budgetafvigelsen skyldes primært faldet i det samlede passagertal på knap 4 pct., jf. tabel 5.

Indtægt pr. passager er faldet som følge af, at der ikke indgår abonnementsbetalinger i flexhandicap i regnskab 2018. I oktober 2018 steg priserne i operatøraftalerne med ca. 10 pct., hvilket har betydet, at operatørudgifterne både pr. passager og pr. rejseminut er steget både ift. 2017 og budget 2018.

Tilskudsbehovet afspejler udover antallet af passagerer, indtægter og operatørpriser også kørselslængden og kørselseffektiviteten – herunder omfanget af samkørsel. Det giver sig udtryk i varierende tilskud pr. passager for de forskellige ordninger, som det fremgår af tabel 5.

Flextur er den billigste ordning pr. passager. Det skyldes dels, at der er en egenbetaling, dels at turene typisk er kortere end i de øvrige ordninger. Flextur er også billigere end flexhandicap, fordi egenbetalingen i flextur er højere end i flexhandicap, og fordi flexhandicap inkluderer servicetid til passagerer til og fra bolig. Flexpatient er den dyreste ordning pr. passager. Det skyldes dels, at der er relativt mange lange ture til hospitalerne, dels at turene også omfatter servicetid, når det er nødvendigt, at patienter hjælpes ind til afdelingen på hospitalet.

I nedenstående tabel 6 er tilskudsbehovet vist pr. flextrafik ordning.

Tabel 6. Flextrafik tilskudsbehov (mio. kr.)

	R2017	B2018	R2018	Forskel R2018-B2018	
					Pct.
Flexhandicap	98,7	102,5	123,2	20,7	20,2
Flextur	40,3	40,2	45,9	5,6	14,0
Flexkommune	50,7	56,9	59,4	2,5	4,4
Flexpatient	152,7	163,8	168,9	5,1	3,1
Flexrute	229,3	237,9	231,6	-6,3	-2,6
Flextrafik i alt	571,7	601,3	629,0	27,7	4,6

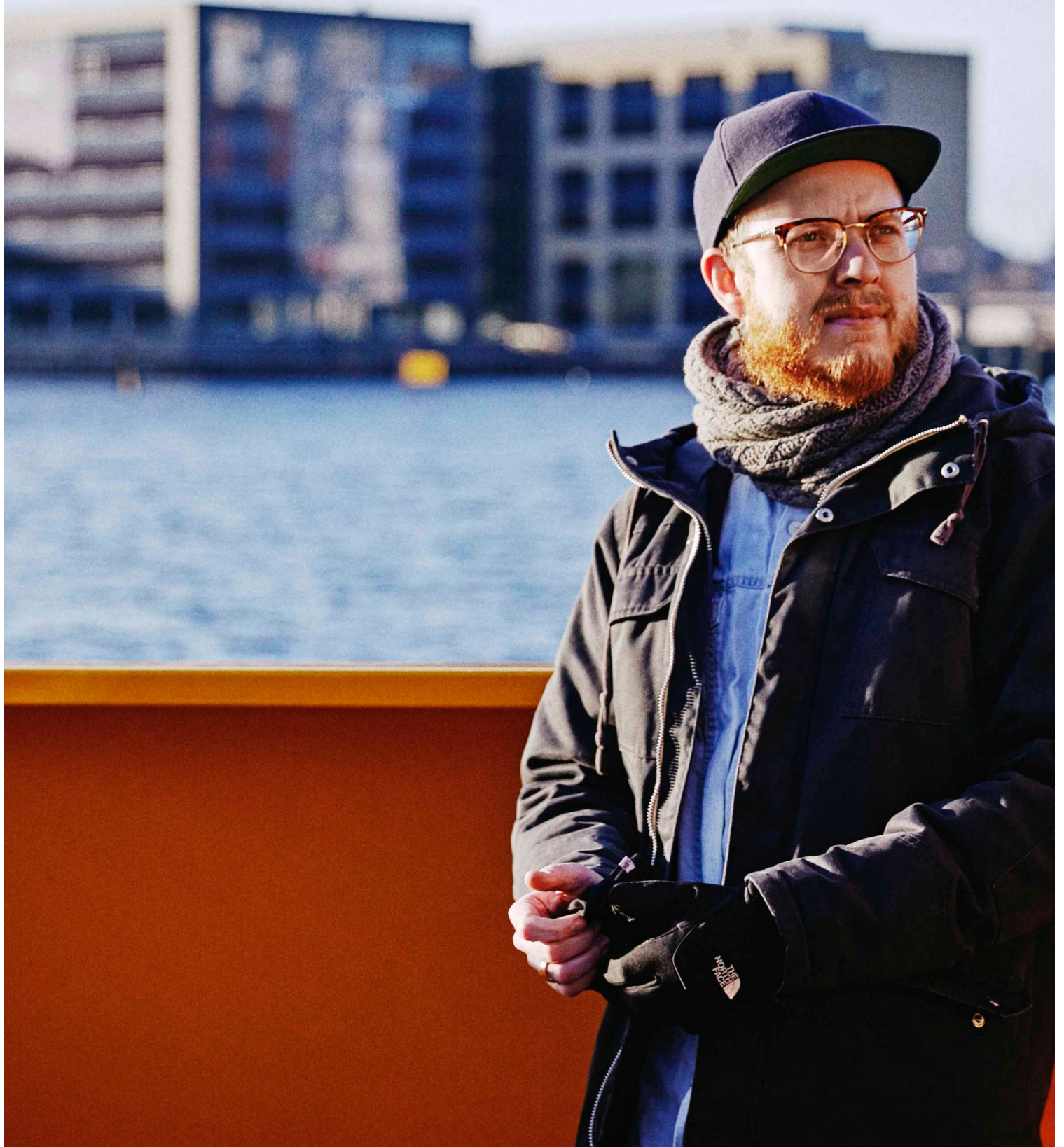
Tilskudsbehovet er 4,6 pct. over det budgetterede, hvilket hovedsageligt skyldes flere passagerer i flexhandicap og flextur og prisstigning på operatørkontrakter i oktober 2018.

Den samlede efterregulering til kommuner og regioner vedrørende flextrafik udgør 7,4 mio. kr., som opkræves i januar 2020. Efterreguleringen udgør 1,2 pct. af kommuners og regioners betaling til flextrafik i 2018. Efterreguleringen skyldes primært, at abonnementsbetaling til flexhandicap-ordningen er ændret fra december 2018 til januar 2019. Budgetafvigelse på øvrige indtægter og på operatørudgifter påvirker ikke efterreguleringen, idet der hver måned afregnes for de realiserede indtægter og operatørudgifter i flextrafik.

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsregnskabsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet 2018.

3.Årsregnskab



Årsregnskab 2018

Regnskabsopgørelse

Movias årsregnskab 2018 bygger på de udgiftsbaserede regnskabsprincipper. Regnskabsopgørelsen er opstillet ud fra Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision mv. og danner grundlag for Movias efterregulering til kommuner og regioner for regnskabsåret 2018.

UDKAST

Tabel 7. Regnskabsopgørelse 2018 (1.000 kr.)

	R2017	B2018	R2018	Forskel R2018-B2018	
Bus					Pct.
1 Indtægter	-1.721.232	-1.726.675	-1.758.525	-31.850	1,8
Operatørudgifter	3.041.280	3.123.484	3.116.566	-6.918	-0,2
Øvrige busdriftsudgifter	196.623	207.240	203.731	-3.508	-1,7
- Heraf kørselssupport	34.012		18.182		
- Heraf passagerservice	162.610		185.549		
Bus i alt	1.516.670	1.604.049	1.561.773	-42.276	-2,6
Flextrafik					
Indtægter	-48.636	-47.442	-44.429	3.014	-6,4
Operatørudgifter	556.460	576.941	600.854	23.913	4,1
Andre driftsudgifter	63.831	71.779	72.546	767	1,1
- Heraf kørselssupport	36.537		40.042		
- Heraf passagerservice	12.362		16.589		
- Heraf administration	14.932		15.915		
Flextrafik i alt	571.655	601.278	628.971	27.693	4,6
Lokalbaner					
Indtægter	-179.666	-185.719	-179.666	6.053	-3,3
Operatørudgifter	476.751	494.893	493.016	-1.878	-0,4
Andre driftsudgifter	9.013	9.531	8.786	-744	-7,8
Anlæg - bane	777	0	1.032	1.032	0,0
Lokalbaner i alt	306.874	318.705	323.167	4.462	1,4
Fællesudgifter					
Andre driftsudgifter	292.474	304.435	288.739	-15.696	-5,2
- Heraf kørselssupport	81.077		72.800		
- Heraf passagerservice	80.141		68.269		
- Heraf administration	131.255		147.670		
Pensioner	22.196	23.269	23.512	244	1,0
Finansielle poster	41.987	44.000	38.435	-5.565	-12,6
Fællesudgifter i alt	356.657	371.704	350.687	-21.017	-5,7
Tilskudsbehov i alt	2.751.857	2.895.735	2.864.597	-31.138	-1,1
Faktureret	-2.878.005	-2.895.735	-2.916.567	-20.832	0,7
Resultat før efterregulering	-126.148	0	-51.970	-51.970	0,0
Efterregulering	126.148	0	51.970	51.970	0,0
Resultat	0	0	0	0	0,0

Anm.: Et negativt fortegn viser indtægter/overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger/underskud.

Balance

Tabel 8. Balance 2018 (1.000 kr.)

	1. januar	31. december
Immaterielle anlæg	8.545	4.053
Grunde og Bygninger	59.016	60.374
Tekniske anlæg og biler	189.589	176.798
Anlæg under udførelse	2.860	1.356
2 Anlægsaktiver	260.010	242.582
3 Aktier og kapitalandele	597.830	611.473
4 Ansvarlig lånekapital	145.376	115.096
Deposita vedr. indgående lejemål	2.149	2.219
Langfristede tilgodehavender	745.355	728.789
5 Andre tilgodehavender	143.644	292.823
6 Tilgodehavender ejere og tilknyttede selskaber	109.312	137.151
Periodeafgrænsningsposter	9.638	60.871
Kortfristede tilgodehavender	262.595	490.845
Banker	413.105	128.511
Kontante beholdninger	0	0
7 Likvide aktiver	413.105	128.511
AKTIVER I ALT	1.681.065	1.590.727
PASSIVER (1.000 kr.)		
Balancekonto	-428.879	-360.630
Skattefinansierede aktiver	260.148	242.582
8 Egenkapital	-168.731	-118.048
9 Pensionsforpligtelser	635.712	635.712
Anlægspulje	3.527	3.526
Hensatte forpligtelser	639.312	639.237
10 Kommunekredit	336.090	284.686
Deposita	2.210	2.246
Langfristet gæld	338.300	286.931
10 Kortfristet del af langfristet gæld	56.265	38.514
Indenlandske kreditorer	317.356	341.522
11 Gæld ejere og tilknyttede selskaber	278.091	248.060
Skyldig rejsehjemmel	88.639	91.209
Skyldige feriepenge	32.487	29.857
Skyldige omkostninger	99.345	33.444
Kortfristet gæld	872.184	782.606
PASSIVER I ALT	1.681.065	1.590.727
12 Garantiforpligtelse		
13 Eventualforpligtelser og -rettigheder		
14 Finansiell sikring		
15 Modtagne garantier		
16 Leje/operationelle leasingaftaler		

Noter

Note 1. Indregning af indtægter

Indregning af indtægter sker i henhold til anvendt regnskabspraksis. Indregningen er behæftet med skøn, idet administrationen ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for de løbende foreløbige afregnede indtægter, og idet der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber mv., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

Indtægter fra passageromsætningen i Hovedstadsområdet er opgjort på baggrund af endelige fordelingsregnskaber frem til og med 2013. Den samlede indtægt er opgjort i overensstemmelse med de seneste kendte foreløbige opgørelser ved regnskabsafslutningen.

Indtægter fra passageromsætning i Vest- og Sydsjælland (Bus- & Togsamarbejdet) er opgjort på baggrund af endelige regnskaber frem til 2015. Den samlede indtægt er opgjort i overensstemmelse med de seneste kendte foreløbige opgørelser.

I 2018 er der fundet en midlertidig løsning på uhensigtsmæssigheder knyttet til indtægtsdelingsmodellen i hovedstadsområdet, den såkaldte dobbeltfaktormodel, jf. bekendtgørelse 456 af 10. maj 2018 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, hvor Movia kompenseres for det utilsigtede indtægtstab for 2018 og 2019 via en nulpunktsforskydning. Movia forudsætter, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i overensstemmelse med ministeriets tidligere udmeldinger vil sikre en løsning på indtægtsdelingsmodellens uhensigtsmæssigheder også på lang sigt.

Movia har i andet halvår 2018 oversendt fordringer fra perioden mellem 2015 og 2018 til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Når fordringen er sendt fra Movia til Gældsstyrelsen, skal fordringen efter reglerne i bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen m.v. afskrives. Afskrivningen af en fordring påvirker det samlede indtægtsniveau i årsregnskabet, idet afskrivningen modregnes i indtægterne. Der er i regnskab 2018 lavet en indtægtshensættelse på det forventede tilbagebetalingsbeløb fra Gældsstyrelsen svarende til 50 procent af værdien af de oversendte fordringer. Gældsstyrelsen har endvidere i 2018 udbetalt en compensation på 7,4 mio. kr. til Movia for oversendte fordringer for perioden 2009 til 2015, der ikke er blevet inddrevet. Samlet set påvirker afskrivningerne, indtægtshensættelsen og tilbagebetalingen fra Gældsstyrelsen regnskabet med 30,2 mio. kr.

Note 2. Anlægsoversigt (1.000 kr.)

	Grunde	Bygninger	Lejede lokaler	Tekniske anlæg	Immat. anlægsaktiver	Anlæg u. udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	19.408	48.037	7.902	431.219	84.916	2.860	594.342
Tilgang i året	0	0	6.126	3.597	316	1.101	11.141
Afgang i året	0	0	0	-86.474	-7.796	0	-94.270
Overførsler	0	0	1.457	1.149	0	-2.606	0
Kostpris 31. december	19.408	48.037	15.485	349.491	77.436	1.356	511.213
Akkumulerede Ned- og afskrivninger							
1. januar	0	13.900	7.011	237.050	76.371	0	334.332
Årets afskrivninger	0	1.041	603	22.117	4.808	0	28.569
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	-86.474	-7.796	0	-94.270
Ned- og afskrivninger 31. december	0	14.941	7.614	172.692	73.383	0	268.631
Regnskabsmæssig-værdi 31. december	19.408	33.096	7.871	176.798	4.053	1.356	242.582

I 2018 har der været en større afgangsførelse af forældede og afhændede tekniske anlæg, hvilket betyder en nedjustering af det samlede anlægskartotek i 2018. Afgangsførelsen har ikke indflydelse på årets resultat eller efterregulering.

Note 3. Aktier og kapitalandel i tilknyttede selskaber (1.000 kr.)

	Ejerandel	1. januar	Ændringer	31. december
	Pct.			
Rejsekort A/S	28,9	64.641	7.206	71.847
Rejseplanen A/S	21,7	1.642	66	1.708
Lokaltog A/S	75,7	531.247	6.371	537.619
DOT I/S	33,3	300	0	300
I alt		597.830	13.643	611.473

Værdien af Movias kapitalandele i selskaberne Rejsekort A/S, Rejseplanen A/S, Lokaltog A/S og DOT I/S er øget med 13,6 mio. kr. som følge af årets resultat 2017 i selskaberne. Ejerandelene er opgjort pr. 31. december 2018.

Note 4. Ansvarlig lånekapital – Rejsekort A/S (1.000. kr.)

	1. januar	Ændringer	Afdrag	31. december
Rejsekort A/S	145.376	1.320	-31.600	115.096
I alt	145.376	1.320	-31.600	115.096

Movia har i perioden 2005 til 2009 indskudt ansvarlig lånekapital i selskabet Rejsekort A/S.

I 2018 er der tilskrevet 1,3 mio. kr. i renteindtægter på Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort A/S. Movia har modtaget afdrag på 19,1 mio. kr. foruden et ekstraordinært afdrag på 12,5 mio. kr., samlet set 31,6 mio. kr. Ultimo 2018 er Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort A/S på 115,1 mio. kr.

Note 5. Andre tilgodehavender

Andre tilgodehavender er i 2018 steget med 149,2 mio. kr. Stigningen kan primært henføres til ændret klassifikation af tilgodehavender vedrørende indtægter fra parterne i indtægtssamarbejdet og en stigning i antallet af udskrevne kontrolafgifter.

De samlede afskrivninger på debitorer er i regnskab 2018 på 65,8 mio. kr., hvor størstedelen af afskrivninger kan henføres til sager med en værdi under 50.000 kr. og afskrivninger af kontrolafgifterne. Kontrolafgifter afskrives fuldt ud ved overdragelsen til inddrivelse af Gældsstyrelsen og indtægtsføres i takt med, at Gældsstyrelsen inddriver de skyldige beløb, jf. dog note 1. Der har været afskrivning af en enkelt sag over 50.000 kr. i 2018.

Primo januar 2018 var 16,5 mio. kr. hensat til tab på debitorer. Dette beløb er i 2018 nedjusteret til en samlet hensættelse til tab på 1,0 mio. kr. ultimo 2018.

Note 6. Tilgodehavender vedrørende ejere og tilknyttede selskaber (1.000 kr.)

	1. januar	31. december
Kommuner	80.384	102.776
Regioner	27.239	31.495
Tilknyttede selskaber	1.690	2.880
I alt	109.312	137.151

Stigningen fra i 2018 skyldes primært en stigning i tilgodehavende efterregulering hos kommunerne fra regnskab 2017 og 2018.

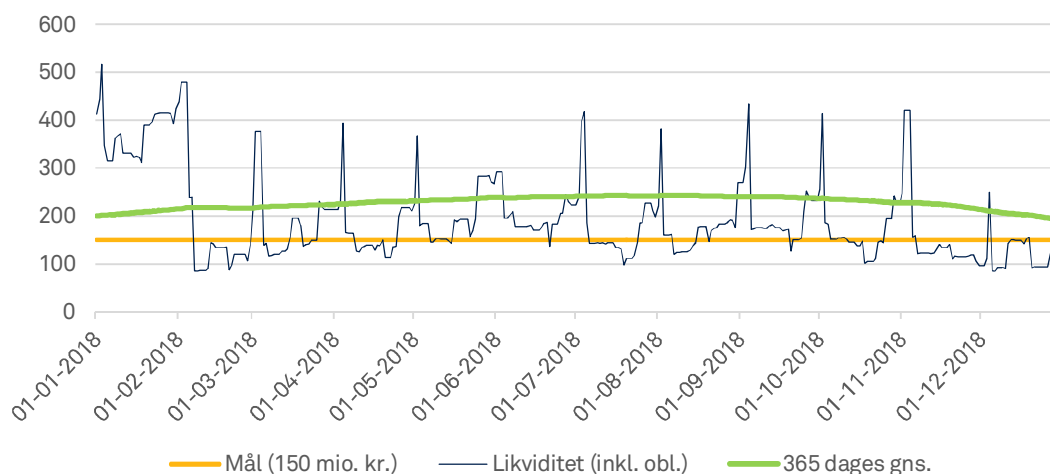
Movias tilgodehavender hos tilknyttede selskaber er i 2018 øget med 1,2 mio. kr. og er primært periodiseringer i relation til selskaberne DOT I/S og Lokaltog A/S.

Note 7. Likvide aktiver (1.000 kr.)

	R2017	R2018
Likvide beholdning 1. januar	142.874	413.105
Tilgang af likvide aktiver:		
+/- Årets resultat	0	0
+/- Lånoptagelse	0	0
+/- Øvrige finansforskydninger	325.362	-215.439
Anvendelse af likvide midler		
Afdrag på lån	-55.131	-69.155
Likvide midler 31. december	413.105	128.511

Den likvide beholdning er faldet væsentligt fra en usædvanlig høj beholdning på 413,1 mio. kr. i regnskab 2017 til 128,5 mio. kr. i regnskab 2018. Faldet skyldes tilbagebetaling til DSB og Metroselskabet af for høje a conto betalinger for indtægtsdelingen i 2017, der har givet en høj likvid beholdning ved indgangen til 2018. Derudover er der i januar 2018 afregnet efterregulering med kommuner og regioner fra regnskab 2016.

Figur 3. Udvikling i likviditet (mio. kr.)



Note 8. Udvikling i egenkapitalen i 2018 (1.000 kr.)

1. januar	-168.731
Årets resultat	0
Afskrivninger af anlægsaktiver	-28.569
Til- og afgang af anlægsaktiver	11.141
Opskrivning/nedskrivning af aktiver	-1.106
Afdrag lån	69.155
Regulering af hensættelser	61
31. december	-118.048

Egenkapitalen er steget fra -168,7 mio. kr. 1. januar 2018 til -118,0 mio. kr. 31. december 2018, hvilket er en stigning på 50,7 mio. kr. i regnskab 2018.

Den væsentligste årsag til Movias negative egenkapital er en pensionsforpligtelse i forhold til tjenestemænd på 636 mio. kr., der er blevet beregnet i 2015 og er indregnet i primo-saldoen. I takt med at pensionisterne får udbetalt deres pension, vil udgiften via Movias resultatopgørelse blive finansieret af kommuner og regioner. Der ansættes ikke længere tjenestemænd i Movia. Pensionsforpligtelsen vil derfor med tiden falde, og egenkapitalen blive positiv, når den genberegnes hvert 5. år, og den negative egenkapital er derfor ikke isoleret set problematisk for Movia.

Egenkapitalen er i 2018 påvirket af afskrivninger for -28,6 mio. kr. samt til- og afgang af anlægsaktiver for 11,1 mio. kr., som følge af ændringer i anlægsaktiverne i 2018. Der har yderligere været en større afgangsførelse af forældede og afhændede tekniske anlæg i 2018.

Der er sket en nedskrivning af aktiverne på 1,1 mio. kr. som følge af nedjusteringen af hensættelse til tab på debitorer på 15,5 mio. kr. samt regulering af aktie- og kapitalandele i tilknyttede selskaber og modtagne afdrag på den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort A/S.

Movia har i 2018 afdraget 69,2 mio. kr. på lån optaget hos Kommunekredit.

Note 9. Pensionsforpligtelser

Movias pensionsforpligtelse til tjenestemænd er aktuarberegnet pr. 31. december 2015 til 635,7 mio. kr. og bliver aktuarberegnet igen senest i 2020 i henhold til budget- og regnskabssystem for kommuner. Pensionsforpligtelsen nedreguleres ikke årligt med løbende betalinger som følge af de usikkerheder, der er forbundet med opgørelsen.

Note 10. Langfristet gæld (1.000 kr.)

	Hovedstol	1. januar	31. december	Udløbsdato	Sikring
Rejsekortlån - variabelt	180.000	115.500	105.000	28-12-2028	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	70.000	31.818	25.455	21-12-2022	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	130.000	19.319	0	19-10-2018	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	58.000	41.622	38.512	03-10-2028	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	120.000	91.034	82.759	24-10-2028	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	123.000	93.061	71.474	18-12-2028	-
I alt	681.000	392.355	323.200		

Alle Movias lån er optaget hos Kommunekredit.

Gæld til Kommunekredit udgør 323,2 mio. kr. Heraf forfalder 38,5 mio. kr. til betaling i 2019.

I 2018 er det første rejsekortlån med hovedstol 130 mio. kr. fuldt tilbagebetalt til Kommunekredit. Der er i 2018 foretaget et ekstraordinært afdrag på 12,5 mio. kr. på lånet med hovedstol 123 mio. kr., som er finansieret af et ekstraordinært afdrag fra Rejsekort A/S til Movia på ansvarlige lån.

Note 11. Gæld vedrørende ejere og tilknyttede selskaber (1.000 kr.)

	1. januar	31. december
Kommuner	171.092	100.323
Regioner	68.968	111.257
Tilknyttede selskaber	38.031	36.480
I alt	278.091	248.060

Gælden vedrørende ejere og tilknyttede selskaber er faldet med 30 mio. kr. i 2018. Faldet skyldes primært et fald i skyldig efterregulering til kommuner og regioner vedrører regnskab 2017 og 2018. Efterreguleringen til kommuner er faldet med 72,4 mio. kr., mens efterregulering til regioner er steget med 25,5 mio. kr. Yderligere er der indregnet forudbetaling fra en region på 16,8 mio. kr. som følge af en forskydning i afregningen af a conto bidrag for 2019.

Note 12. Garantforpligtelser (1.000 kr.)

	Restbeløb	Udløb	Vedrørende
Handelsbanken	345.654	02-01-2034	Lån optaget til køb af nye tog, Lokaltog A/S
Handelsbanken	48.822	30-09-2036	Lån optaget til nyt værksted, Lokaltog A/S
I alt	394.476		

Note 13. Eventualforpligtelser og –rettigheder

- Driften af variabel flexkørsel er organiseret i foreningen Flexdanmark F.m.b.a., som Movia er medlem af. Movia har over for foreningen garanteret en andel af feriepengeforpligtelsen svarende til Movias andel af den samlede kørsel. Pr. 31. december 2018 udgjorde Movias andel af feriepengeforpligtelsen 1,8 mio. kr.
- Der er ved årets udgang nogle konkrete, afgrænsede uenigheder mellem Movia og busoperatører vedrørende forhold knyttet til bestræbelserne på at opnå fleksibilitet og effektivitet i henhold til Movias buskontrakter. Beløb knyttet til tvistsspørgsmål er behæftet med stor usikkerhed, og administrationen vurderer, at procesrisikoen er lav.
- Movia har i 2017 indgået en operationel leasing aftale med Kommune Leasing om leasing af 22 biler i 5 år. Movias samlede leje- /operationelle leasingaftaler er opgjort i note 16.

Note 14. Finansiell sikring (1.000 kr.)

	Hovedstol	Restgæld 31. december	Rente	Markedsværdi 31. december	Handels- dato	Udløbsdato
Rejsekortlån - variabelt	180.000	105.000	1,5%	-5.788	10-12-2012	28-12-2028
Rejsekortlån - variabelt	70.000	25.455	3,4%	-1.909	22-12-2009	19-12-2022
Rejsekortlån - variabelt	58.000	38.512	3,5%	-6.631	05-07-2011	03-10-2028
Rejsekortlån - variabelt	120.000	82.759	1,6%	-5.132	18-06-2014	24-10-2028
Total	558.000	251.725		-19.460		

Anm.: Alle renteswap-aftaler er indgået med Nordea Bank Finland Plc.

Movia har indgået ovenstående aftaler om renteswap med det formål at omlægge variable rentebetalinger til en fast rente. Renteswaps reducerer dermed Movias risiko for udgiftsstigning ved stigende renteniveau.

Markedsværdi pr. 31. december 2018 af ovenstående renteswaps er negativ med 19,5 mio. kr. Beløbet er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler ikke indregnet i årsregnskabet.

Note 15. Modtagne garantier (1.000 kr.)

	1. januar	31. december
Kortsalg	2.998	3.018
Kontrakter	132.000	140.800
Flextrafik	16.494	24.917
I alt	151.492	168.735

Garantier er i al væsentlighed de garantier, som Movias leverandører har stillet i henhold til indgåede kontrakter.

Note 16. Leje-/ operationelle leasingaftaler

Movias leje/leasingforpligtelse udgjorde 67,1 mio. kr. ultimo 2018 (2017: 73,1 mio. kr.), der primært er relateret til lokaleleje til 2025 og biler. De årlige omkostninger udgør 14,8 mio. kr. (2017: 13,4 mio. kr.).

Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for 2018 aflægges i henhold til gældende lovgivning og efter "Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v." tilpasset Movias særlige forhold. Principper for indregning og måling er uændrede.

Årsregnskabet indeholder en afrapportering af selskabets resultat og præsentation af selskabets væsentlige faglige resultater og aktivitetsniveau.

Årsregnskabet er grundlæggende opbygget således:

+ Driftens tilskudsbehov

- Tilskud faktureret

+/- Efterregulering fra/til kommuner/regioner

= Resultat

Driftens tilskudsbehov finansieres med løbende forbrugs- og a conto indbetalinger fra kommuner/regioner. Difference mellem realiseret tilskudsbehov og forbrugs- og a conto betalinger udgør den efterregulering, som endeligt afregnes over for kommuner og regioner i januar året efter regnskabsaflæggelsen.

Der udarbejdes ikke koncernregnskab for Movia.

Indregning af indtægter og udgifter

Indtægter for transport med busser og tog beregnes i hovedsagen som Movias andel af det samlede transportarbejde med bus, tog og metro multipliceret med den samlede billetomsætning for DSB, Metroselskabet og Movia. Indtægtsdelingen foretages årligt og baseres bl.a. på omsætningen af rejsehjemmel for pågældende år. Lovgivning indebærer, at parterne anvender forskellige indtægtsfordelingsmodeller for rejser internt i hovedstadsområdet hen-

holdsvis udenfor indeholdende forskellige datakilder. Det overordnede fordelingsprincip, nemlig andel af transportarbejde, er dog det samme. Indtægter genereret ved brug af rejsekort (ePung) fordeles landsdækkende, ligesom omsætningen genereres landsdækkende ved kundernes optankninger og køb af rejsekort.

Forudbetalinger for rejser foretaget ved brug af rejsekort (ePung) indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen.

Billetindtægter og driftsudgifter indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, de vedrører, forudsat at de er kendte for Movia inden udløbet af supplementsperioden. Herunder indregnes også forventede reguleringer. Supplementsperioden følger "Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v."

Efterregulering af den modtagne forbrugsbetaling og a conto tilskud indregnes i resultatopgørelsen i det regnskabsår, den vedrører.

Afdrag på rejsekort-lån udgiftsføres under fællesudgifter. Renteudgifter på rejsekort-lån blev aktiveret i anlægsperioden frem til 30. juni 2012. De aktiverede renteudgifter udgiftsføres i takt med ydelserne på lånene.

Ydelser fra Rejsekort A/S på ansvarlig lånekapital - udlånt fra Movia til Rejsekort A/S - indtægtsføres under fællesudgifter.

Aktiver

Anlægsaktiver

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, når aktivets værdi kan måles pålideligt, samt når aktivets værdi udgør mere end 100.000 kr.

Forbedring af et aktivs egenskaber eller forlængelse af et aktivs brugstid aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye brugstid. Udgifter til mindre reparationer og lignende, som ikke har en væsentlig indflydelse på aktivets brugstid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som aktiver, der ejes af Movia. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor eller en tilnærmet værdi for denne.

Der optages grupperede aktiver i balancen i det omfang, grupperingen overstiger minimumsbeløbet for aktivering.

Immaterielle anlægsaktiver

Væsentlige udviklingsprojekter aktiveres til anskaffelsespris. Interne udviklingsprojekter udgiftsføres i takt med projektets færdiggørelse.

Patenter værdiansættes ikke.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Udviklingsprojekter	3 - 10 år
---------------------	-----------

Grunde og bygninger

Grunde og bygninger anskaffet før 1. januar 1999 værdiansættes til den offentlige ejendomsvurdering pr. 1. januar 2004, mens grunde og bygninger anskaffet efter 1. januar 1999 optages til kostpris. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet til anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Grunde	Afskrives ikke
Bygninger	15 - 50 år
Indretning af lejede lokaler	10 år

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver optages til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver under opførelse optages til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet.

For egen fremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte udgifter til materialer, komponenter og underleverandører.

For rejsekortsystemet omfatter afholdte anlægsomkostninger også renter på lånefinansieringen, indtil anlægget blev taget i brug. Derefter er rentetilskrivningen på lån udgiftsført. Rejsekortsystemet forventes at have en brugstid på 15 år. Afdragsprofilen på lånefinansieringen er tilrettelagt på samme måde.

Rejsekortanlæg afskrives over perioden 2012 – 2027. Der foretages lineære afskrivninger i anlæggets brugstid baseret på den forventede restlevetid.

Eftersom hovedaktivitetens brugstid er fastsat til 2027, vurderes det som mest retvisende, at eksempelvis en tilgang i f.eks. 2018 afskrives over hovedaktivitetens resterende brugstid, som til den tid vil være 9 år.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske anlæg og biler 3 - 10 år

Rejsekort

Over perioden
2012 – 2027

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag for salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes under fællesudgifter.

Anlæg under udførelse

Anlæg under udførelse er aktiver, som er under opførelse eller konstruktion ved årets slutning. Udgifter afholdt på materielle anlægsaktiver under udførelse indregnes i takt med, at udgiften afholdes, og når de kan afgrænses og opgøres pålideligt. Ved opførelse af bygninger vil indregningen blive foretaget på baggrund af kostpris eller færdiggørelsesgrad.

Når anlægsaktivet under udførelse er afsluttet, skal anlægget aktiveres og afskrivning påbegyndes.

Anlæg under udførelse afskrives ikke.

Finansielle anlægsaktiver (aktier og kapitalandele samt ansvarlig lånekapital)

Kapitalandele i selskaber, som Movia har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Movias ejerandel ultimo indeværende regnskabsår. Kapitalindskud i selskaberne, der er indskudt efter det seneste foreliggende årsregnskab for selskabet, indregnes i balancen med værdien af kontantindskuddet.

Varebeholdninger og forbrugsmaterialer

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter, samt varer indkøbt til Movias eget brug, udgiftsføres i takt med at udgifterne afholdes.

Grunde og bygninger til videresalg

Grunde og bygninger til videresalg omfatter aktiver, hvor der er truffet beslutning om salg, og

aktivet ikke længere anvendes direkte i "produktionen". Der foretages ikke afskrivninger på bygninger til videresalg.

Grunde og bygninger til videresalg optages til den offentlige vurdering pr. 1. januar 2004, såfremt anlægget er købt før 1. januar 1999. Anlæg købt efter denne dato optages til anskaffelsessum tillagt forbedringer og fradrag for tidligere afskrivninger.

Forefindes ingen offentlig vurdering, optages aktiverne til valuar vurdering. Vurderingen foretages af eksterne valuarer.

Tilgodehavender

Tilgodehavender værdiansættes til nominal værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for, at tilgodehavendet ikke kan betales. I regnskabet vil det fremgå, hvor meget der er udgiftsført som konstaterede tab, samt hvor meget, der er hensat til tab.

Eventuelle væsentlige tabsrisici, der ikke kan opgøres, omtales under eventualforpligtelser.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år, indregnes som langfristede tilgodehavender.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter, indregnet under omsætningsaktiver, omfatter omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Passiver

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser medtages til den forventede økonomiske forpligtelse.

Andre hensatte forpligtelser

Omkostninger til miljøforpligtelser og garanti-forpligtelser indregnes alene, når Movia som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at

indfrielse af forpligtelsen vil medføre et forbrug af Movias økonomiske ressourcer.

Pensionsforpligtelser

Et begrænset antal af Movias medarbejdere er tjenestemandsansatte. Movia har endvidere indgået pensionsaftaler med visse personalegrupper. Kapitalværdien af pensionsforpligtelsen er beregnet aktuarmæssigt ud fra forudsætninger fra Social- og Indenrigsministeriet. Minimum hvert 5. år foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen vedrørende tjenestemænd.

Anlægspulje

Som gæld på balancen kan optages forudbetalinger fra kommuner/regioner til senere afholdelse af anlægsudgifter samt beløb, som bestyrelsen måtte beslutte at hensætte til senere afholdelse af anlægsudgifter. Ved afholdelse af anlægsudgifter nedskrives gælden i balancen.

Omstillingspulje

Som gæld på balancen kan optages disponerede uforbrugte midler fra omstillingspuljen. Der kan optages gæld i 2017-2024. 2024 er sidste år med omstillingspulje.

Leasinggæld

Finansielt leasede aktiver indregnes i anlægskartoteket og afskrives. Den kapitaliserede leasingforpligtelse indgår under finansielle forpligtelser.

Kortfristede gældsforpligtelser

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende år.

Forudbetalinger for rejser på rejsekort indregnes i indtægterne i det år, de indbetales. Gældsposten "skyldig rejsehjemmel" opgøres under kortfristet gæld, og reguleringer heri føres over egenkapitalen.

Skyldige omkostninger tager udgangspunkt i transaktionsprincippet og omfatter leverede varer eller ydelser, hvor faktura først fremkommer til registrering efter regnskabsårets afslutning, eller betaling først sker efter regnskabsårets afstemning.

Feriepengeforpligtelsen vedrørende tjenestemandsansatte, medarbejdere ansat på tjenestemandslignende vilkår og funktionæransatte beregnes af den ferieberettigede løn.

Ledelseserklæring

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 for Trafikselskabet Movia.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med kravene i "Bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v."

Det er endvidere vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og udviklingen i Movias aktiviteter og økonomiske forhold.

København, 27. februar 2019

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Per Hovmand
Næstformand

Niels E. Bjerrum

John Engelhardt

Henrik Hvidesten

Peter Jacobsen

Benedikte Kiær

Christoffer Buster Reinhardt

Mikael Smed

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Trafikselskabet Movia for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018, side 25 - 43, der omfatter regnskabsopgørelse, balance, noter og anvendt regnskabspraksis med følgende nøgletal:

- Samlet tilskudsbehov før efterregulering på 2.864,6 mio. kr.
- Aktiver i alt på 1.590,7 mio. kr.
- Egenkapital i alt -118,0 mio. kr.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Vores konklusion er konsistent med vores revisionsprotokollat til bestyrelsen.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Vi er uafhængige af Trafikselskabet Movia i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

Valg af revisor

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Trafikselskabet Movia ved etableringen pr. 1. januar 2007 for regnskabsåret 2007 og har varetaget revisionen i en samlet opgaveperiode på 12 år frem til og med regnskabsåret 2018. Vi blev senest valgt efter en udbudsprocedure i 2018, hvor vi fik revisionsaftalen forlænget for en 4 årig-periode til og med regnskabsåret 2021.

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2018. Disse forhold blev behandlet som led i vores

revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold. For hvert af nedennævnte forhold er beskrivelsen af, hvordan forholdet blev behandlet ved vores revision, givet i denne sammenhæng.

Vi har opfyldt vores ansvar som beskrevet i afsnittet "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet", herunder i relation til nedennævnte centrale forhold ved revisionen. Vores revision har omfattet udformning og udførelse af revisionshandlinger som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandlinger, herunder de revisionshandlinger vi har udført for at behandle nedennævnte forhold, danner grundlag for vores konklusion om årsregnskabet som helhed.

Indregning af indtægter

Indtægter fra salg af rejsehjemmel er en betydelig regnskabspost, der sammensættes af flere indtægtskilder, herunder eget salg og indtægter fra andre parter i bl.a. takstsamarbejder på tværs af Sjælland. Indregning af indtægter er nærmere beskrevet i årsregnskabets note 1. Indregningen af indtægter fra andre parter er behæftet med skøn, idet ledelsen ikke altid har fuld indsigt i datagrundlaget for de løbende foreløbigt afregnede indtægter og idet der er en vis tidsmæssig forsinkelse i aflæggelsen af endelige fordelingsregnskaber m.v., som kan medføre ændringer i tidligere indregnede indtægter.

Som følge heraf anser vi indregning af indtægter som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen foretager vi gennemgang af forretningsgange for Trafikselskabet Movias indregning af indtægter fra salg af rejsehjemmel og gennemgår grundlaget for indregning af indtægter fra eksterne kilder, herunder gennemgår vi efterfølgende indbetalinger og efterprøver grundlag for skøn i efterfølgende perioder. Vi gennemgår endvidere reguleringer af tidligere indregnede indtægter, herunder grundlag i form af endelige fordelingsregnskaber m.v., når disse foreligger. Vi drøfter endvidere eventuelle usikkerheder i skønnede poster med ledelsen.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Trafikselskabet Movia har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. medtaget det af bestyrelsen godkendte årsbudget for 2018 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2018. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Trafikselskabet Movias evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Trafikselskabet Movia, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommuners styrelse altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommuners styrelse, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Trafikselskabet Movias interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige. □
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Trafikselskabet Movias evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Trafikselskabet Movia ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 12-23.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetning og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, den 27. februar 2019

ERNST & YOUNG
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Jens Thordahl Nøhr
statsaut. revisor
mne32212

4. Fordelingsregnskab 2018



Fordelingsregnskab 2018

I 2018 udgør tilskudsbehovet 2.865 mio. kr. Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Movias tilskudsbehov dækkes af tilskud fra kommuner og regioner. Kommuner og regioner har i 2018 indbetalt 2.917 mio. kr. i tilskud. Der bliver udbetalt 52 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2018 til kommuner og regioner. Heraf betales 64 mio. kr. tilbage til 28 kommuner og 2 regioner, mens 17 kommuner skal betale 12 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2020.

Regionalt tilskud og efterregulering

Regionernes tilskud er i de to nedenstående tabeller fordelt på relevante kategorier for regionerne.

Movia skal betale 37 mio. kr. til Region Hovedstaden i januar 2020.

Tabel 9. Region Hovedstaden (1.000 kr.)

	R2017	R2018	Faktureret	Efter-regulering
Bus	191.545	211.478	-240.350	28.872
Flexpatient	25.196	28.438	-27.858	-580
Lokalbane	115.674	121.827	-121.630	-197
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	157.013	154.442	-163.520	9.077
Tilskud i alt	489.427	516.185	-553.358	37.173

Anm.: Et positivt fortegn på efterreguleringen er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Movia skal betale 2,7 mio. kr. til Region Sjælland i januar 2020.

Tabel 10. Region Sjælland (1.000 kr.)

	R2017	R2018	Faktureret	Efter-regulering
Bus	149.052	141.821	-151.236	9.415
Flexpatient	127.470	140.485	-138.852	-1.633
Lokalbane	191.201	201.340	-195.104	-6.236
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	28.874	28.000	-29.173	1.173
Tilskud i alt	496.597	511.647	-514.365	2.718

Anm.: Et positivt fortegn på efterreguleringen er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Kommunalt tilskud og efterregulering

Tabel 11. Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
København							
Regnskab 2017	277.286	19.091	2	7.564	12.889	56.910	373.742
Regnskab 2018	282.880	23.802	0	10.988	16.776	56.029	390.475
Faktureret 2018	-285.826	-22.708	0	-10.728	-16.770	-59.157	-395.189
Efterregulering 2018	2.946	-1.093	-0	-261	-6	3.128	4.713
Frederiksberg							
Regnskab 2017	39.913	4.510	0	0	2.643	8.583	55.649
Regnskab 2018	39.131	5.665	1	1	2.785	8.321	55.904
Faktureret 2018	-42.762	-5.413	0	-1	-2.785	-8.889	-59.849
Efterregulering 2018	3.631	-253	-1	-0	-0	568	3.945
Albertslund							
Regnskab 2017	9.824	924	0	2.512	5.091	1.480	19.831
Regnskab 2018	10.066	1.305	0	3.287	4.863	1.416	20.937
Faktureret 2018	-9.525	-1.240	0	-3.225	-4.862	-1.540	-20.393
Efterregulering 2018	-542	-64	0	-62	-1	124	-545
Ballerup							
Regnskab 2017	20.927	2.941	579	810	10.975	2.431	38.663
Regnskab 2018	22.284	3.461	732	1.131	11.492	2.382	41.482
Faktureret 2018	-21.535	-3.312	-759	-1.106	-11.490	-2.473	-40.675
Efterregulering 2018	-750	-149	28	-24	-2	90	-807
Brøndby							
Regnskab 2017	13.693	1.768	747	638	6.605	1.776	25.227
Regnskab 2018	13.539	1.977	705	829	6.856	1.724	25.631
Faktureret 2018	-13.979	-1.875	-726	-808	-6.854	-1.856	-26.098
Efterregulering 2018	440	-102	21	-21	-2	131	467
Dragør							
Regnskab 2017	4.565	515	37	23	1.355	633	7.127
Regnskab 2018	4.761	681	23	9	990	626	7.090
Faktureret 2018	-4.925	-651	-24	-9	-990	-661	-7.260
Efterregulering 2018	165	-30	1	-0	-0	35	170
Gentofte							
Regnskab 2017	31.482	3.932	0	30	4.411	4.328	44.184
Regnskab 2018	33.160	4.404	0	18	4.323	4.239	46.143
Faktureret 2018	-33.867	-4.200	0	-18	-4.322	-4.551	-46.957
Efterregulering 2018	707	-204	0	-0	-1	312	814

Tabel 11. Kommunalt tilskud og efterregulering - fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Gladsaxe							
Regnskab 2017	27.026	2.689	974	36	8.141	3.746	42.612
Regnskab 2018	28.569	3.329	1.403	57	9.259	3.696	46.313
Faktureret 2018	-28.372	-3.179	-1.451	-56	-9.257	-3.928	-46.242
Efterregulering 2018	-197	-150	47	-1	-2	232	-71
Glostrup							
Regnskab 2017	10.704	678	0	1.128	4.071	1.622	18.202
Regnskab 2018	11.087	894	0	1.347	4.302	1.619	19.249
Faktureret 2018	-11.151	-847	0	-1.310	-4.300	-1.693	-19.300
Efterregulering 2018	63	-47	0	-36	-2	73	51
Herlev							
Regnskab 2017	13.460	1.227	0	11	3.812	2.073	20.584
Regnskab 2018	13.892	1.575	0	14	3.746	2.181	21.407
Faktureret 2018	-13.497	-1.505	0	-14	-3.745	-2.254	-21.014
Efterregulering 2018	-395	-69	0	-0	-1	73	-393
Hvidovre							
Regnskab 2017	21.303	2.483	0	580	8.367	3.344	36.078
Regnskab 2018	20.898	3.143	0	1.049	8.344	3.278	36.712
Faktureret 2018	-22.232	-2.974	0	-1.019	-8.341	-3.494	-38.061
Efterregulering 2018	1.334	-169	0	-29	-3	216	1.349
Høje-Taastrup							
Regnskab 2017	18.984	1.963	608	49	5.684	2.268	29.556
Regnskab 2018	18.683	2.746	625	49	5.410	2.209	29.722
Faktureret 2018	-20.203	-2.630	-649	-48	-5.409	-2.369	-31.307
Efterregulering 2018	1.519	-117	25	-1	-1	159	1.585
Ishøj							
Regnskab 2017	4.357	1.035	0	22	3.119	419	8.952
Regnskab 2018	4.350	1.259	37	22	3.348	415	9.431
Faktureret 2018	-4.438	-1.206	-39	-21	-3.347	-438	-9.490
Efterregulering 2018	88	-53	1	-0	-1	23	59
Egedal							
Regnskab 2017	15.433	908	580	27	9.987	1.666	28.601
Regnskab 2018	16.905	1.211	834	21	12.838	1.692	33.501
Faktureret 2018	-16.846	-1.170	-868	-21	-12.835	-1.795	-33.535
Efterregulering 2018	-59	-41	34	-0	-3	104	34

Tabel 11. Kommunalt tilskud og efterregulering - fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lyngby-Taarbæk							
Regnskab 2017	29.435	1.564	607	120	2.984	3.265	37.975
Regnskab 2018	30.306	1.805	719	123	3.403	3.201	39.558
Faktureret 2018	-30.442	-1.724	-741	-121	-3.402	-3.411	-39.841
Efterregulering 2018	136	-81	22	-2	-1	209	283
Rødovre							
Regnskab 2017	21.523	2.094	0	33	5.314	3.916	32.880
Regnskab 2018	22.543	2.533	0	75	5.702	3.867	34.721
Faktureret 2018	-22.953	-2.404	0	-74	-5.701	-4.038	-35.170
Efterregulering 2018	410	-128	0	-2	-1	171	449
Rudersdal							
Regnskab 2017	34.012	1.888	1.124	30	5.223	3.372	45.648
Regnskab 2018	34.688	2.286	1.333	59	5.590	3.262	47.218
Faktureret 2018	-34.829	-2.196	-1.381	-58	-5.589	-3.535	-47.587
Efterregulering 2018	141	-90	48	-1	-1	273	369
Tårnby							
Regnskab 2017	15.667	1.823	0	46	3.290	2.686	23.511
Regnskab 2018	16.023	2.366	0	56	3.744	2.536	24.724
Faktureret 2018	-15.474	-2.253	0	-55	-3.743	-2.790	-24.316
Efterregulering 2018	-548	-112	0	-1	-1	254	-408
Vallensbæk							
Regnskab 2017	3.617	60	0	21	777	370	4.844
Regnskab 2018	3.838	228	0	10	805	370	5.252
Faktureret 2018	-3.649	-218	0	-10	-805	-387	-5.070
Efterregulering 2018	-189	-10	0	-0	-0	17	-182
Furesø							
Regnskab 2017	17.768	1.879	578	41	3.820	1.550	25.636
Regnskab 2018	18.343	2.442	634	41	4.248	1.515	27.223
Faktureret 2018	-18.625	-2.359	-660	-40	-4.247	-1.625	-27.556
Efterregulering 2018	282	-83	26	-1	-1	109	334
Allerød							
Regnskab 2017	14.563	692	336	325	5.383	1.376	22.675
Regnskab 2018	16.323	875	324	523	5.649	1.419	25.113
Faktureret 2018	-15.560	-842	-341	-510	-5.648	-1.472	-24.373
Efterregulering 2018	-763	-32	17	-13	-1	53	-739

Tabel 11. Kommunalt tilskud og efterregulering - fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Fredensborg							
Regnskab 2017	15.008	1.665	1.135	1.066	13.588	1.667	34.129
Regnskab 2018	15.257	1.990	1.248	1.350	13.367	1.627	34.839
Faktureret 2018	-15.934	-1.919	-1.292	-1.322	-13.365	-1.741	-35.573
Efterregulering 2018	677	-72	45	-28	-2	114	734
Frederikssund							
Regnskab 2017	22.261	1.700	1.665	177	14.602	1.905	42.310
Regnskab 2018	23.835	1.892	1.669	221	15.714	1.906	45.237
Faktureret 2018	-22.457	-1.828	-1.707	-218	-15.710	-1.967	-43.887
Efterregulering 2018	-1.378	-64	37	-2	-4	61	-1.350
Halsnæs							
Regnskab 2017	7.394	1.079	723	493	4.714	601	15.004
Regnskab 2018	7.841	1.530	698	504	5.105	604	16.283
Faktureret 2018	-7.205	-1.483	-716	-495	-5.105	-642	-15.646
Efterregulering 2018	-636	-46	17	-9	-1	38	-637
Gribskov							
Regnskab 2017	18.332	1.634	1.033	4.094	5.442	1.543	32.079
Regnskab 2018	19.207	1.948	1.059	5.095	4.998	1.502	33.808
Faktureret 2018	-18.906	-1.892	-1.086	-4.998	-4.997	-1.609	-33.489
Efterregulering 2018	-300	-55	27	-97	-1	106	-319
Helsingør							
Regnskab 2017	33.044	1.957	3.538	164	9.825	3.553	52.080
Regnskab 2018	33.661	2.384	3.460	190	11.141	3.552	54.388
Faktureret 2018	-33.945	-2.301	-3.550	-187	-11.139	-3.709	-54.832
Efterregulering 2018	285	-83	90	-3	-2	157	444
Hillerød							
Regnskab 2017	28.313	1.730	0	1.685	12.855	3.077	47.661
Regnskab 2018	28.147	2.037	0	1.995	14.022	3.009	49.210
Faktureret 2018	-28.352	-1.961	0	-1.952	-14.021	-3.219	-49.504
Efterregulering 2018	205	-76	0	-44	-2	210	293
Hørsholm							
Regnskab 2017	13.818	1.272	484	141	2.821	1.567	20.102
Regnskab 2018	14.304	1.547	581	140	3.937	1.539	22.049
Faktureret 2018	-14.345	-1.482	-600	-137	-3.937	-1.650	-22.151
Efterregulering 2018	41	-64	18	-3	-1	111	102

Tabel 11. Kommunalt tilskud og efterregulering - fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Løjre							
Regnskab 2017	18.700	1.001	675	1.441	1.029	2.253	25.099
Regnskab 2018	19.227	1.335	863	1.481	931	2.234	26.071
Faktureret 2018	-19.561	-1.292	-887	-1.453	-931	-2.363	-26.487
Efterregulering 2018	334	-43	24	-28	-0	129	416
Greve							
Regnskab 2017	12.519	1.668	0	0	1.155	1.455	16.797
Regnskab 2018	13.078	2.365	0	0	1.052	1.426	17.921
Faktureret 2018	-12.814	-2.255	0	0	-1.052	-1.525	-17.646
Efterregulering 2018	-264	-110	-0	0	-0	99	-276
Roskilde							
Regnskab 2017	49.286	3.586	2.357	0	932	5.967	62.128
Regnskab 2018	49.746	4.284	3.074	0	1.071	6.035	64.210
Faktureret 2018	-49.845	-4.076	-3.155	0	-1.071	-6.276	-64.423
Efterregulering 2018	99	-208	81	0	-0	241	213
Køge							
Regnskab 2017	37.486	2.262	1.759	0	2.549	5.027	49.084
Regnskab 2018	38.121	2.906	2.028	0	2.652	5.008	50.714
Faktureret 2018	-39.693	-2.790	-2.094	0	-2.652	-5.209	-52.438
Efterregulering 2018	1.572	-116	67	0	-0	201	1.724
Solrød							
Regnskab 2017	3.677	489	529	0	480	443	5.618
Regnskab 2018	3.864	617	559	0	405	442	5.887
Faktureret 2018	-3.924	-591	-578	0	-405	-464	-5.963
Efterregulering 2018	60	-26	19	0	-0	22	76
Stevns							
Regnskab 2017	12.665	890	575	1.326	0	1.489	16.945
Regnskab 2018	13.735	1.073	660	1.449	0	1.425	18.342
Faktureret 2018	-14.091	-1.038	-678	-1.420	0	-1.559	-18.786
Efterregulering 2018	356	-35	17	-29	0	134	444
Kalundborg							
Regnskab 2017	31.460	2.096	2.284	1.623	297	3.614	41.374
Regnskab 2018	30.868	2.591	2.577	1.483	85	3.588	41.192
Faktureret 2018	-30.639	-2.499	-2.640	-1.453	-85	-3.834	-41.150
Efterregulering 2018	-229	-92	63	-30	-0	247	-42

Tabel 11. Kommunalt tilskud og efterregulering - fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Sorø							
Regnskab 2017	12.441	795	719	395	256	1.444	16.051
Regnskab 2018	13.767	948	739	816	11.034	1.606	28.910
Faktureret 2018	-13.740	-918	-764	-800	-11.033	-1.710	-28.965
Efterregulering 2018	-26	-30	25	-16	-1	104	56
Odsherred							
Regnskab 2017	18.415	1.544	881	1.847	8.476	2.055	33.217
Regnskab 2018	19.113	2.094	1.181	1.791	8.597	2.012	34.787
Faktureret 2018	-18.958	-2.018	-1.207	-1.760	-8.595	-2.180	-34.719
Efterregulering 2018	-155	-75	26	-31	-1	168	-68
Næstved							
Regnskab 2017	34.229	4.315	1.069	0	2.377	4.702	46.693
Regnskab 2018	41.355	5.167	1.161	0	1.607	4.577	53.868
Faktureret 2018	-38.344	-4.959	-1.206	0	-1.607	-4.998	-51.114
Efterregulering 2018	-3.011	-208	45	0	-0	421	-2.754
Slagelse							
Regnskab 2017	35.148	2.836	2.029	1.921	21.519	5.038	68.492
Regnskab 2018	36.669	4.209	2.143	1.711	150	4.944	49.826
Faktureret 2018	-34.519	-4.023	-2.197	-1.670	-149	-5.392	-47.950
Efterregulering 2018	-2.150	-186	54	-41	-0	449	-1.876
Faxe							
Regnskab 2017	10.548	1.336	1.636	1.719	702	846	16.788
Regnskab 2018	10.441	1.819	1.763	1.811	461	831	17.127
Faktureret 2018	-11.162	-1.755	-1.835	-1.773	-461	-907	-17.892
Efterregulering 2018	720	-63	71	-39	-1	75	764
Holbæk							
Regnskab 2017	24.773	2.236	2.010	3.927	1.618	3.179	37.741
Regnskab 2018	23.312	3.038	2.300	4.381	1.367	3.111	37.509
Faktureret 2018	-23.453	-2.923	-2.347	-4.245	-1.367	-3.361	-37.696
Efterregulering 2018	142	-115	47	-136	-0	250	187
Ringsted							
Regnskab 2017	17.349	1.001	939	1.420	9.408	2.383	32.499
Regnskab 2018	17.173	1.193	1.322	1.803	8.796	2.336	32.622
Faktureret 2018	-16.338	-1.141	-1.369	-1.763	-8.794	-2.504	-31.909
Efterregulering 2018	-835	-52	47	-40	-2	168	-714

Tabel 11. Kommunalt tilskud og efterregulering - fortsat (1.000 kr.)

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lolland							
Regnskab 2017	32.417	2.169	1.924	7.970	111	3.146	47.735
Regnskab 2018	32.298	2.517	2.200	8.272	0	3.084	48.371
Faktureret 2018	-31.910	-2.421	-2.236	-8.099	0	-3.329	-47.995
Efterregulering 2018	-388	-96	36	-173	0	245	-376
Vordingborg							
Regnskab 2017	21.414	1.936	2.594	4.349	0	3.098	33.391
Regnskab 2018	20.804	2.445	3.134	4.466	38	2.977	33.864
Faktureret 2018	-22.684	-2.374	-3.219	-4.382	-38	-3.163	-35.859
Efterregulering 2018	1.880	-72	85	-84	0	186	1.996
Guldborgsund							
Regnskab 2017	19.834	2.851	3.538	913	600	2.904	30.639
Regnskab 2018	20.382	3.256	4.086	740	590	2.872	31.926
Faktureret 2018	-21.795	-3.140	-4.188	-726	-590	-3.050	-33.487
Efterregulering 2018	1.412	-116	101	-15	-0	178	1.561
Total kommuner							
Regnskab 2017	1.176.074	98.709	40.269	50.713	229.298	170.770	1.765.833
Regnskab 2018	1.208.473	123.168	45.878	59.408	231.595	168.244	1.836.765
Faktureret 2018	-1.215.303	-117.983	-47.191	-58.104	-231.546	-178.717	-1.848.844
Efterregulering 2018	6.830	-5.184	1.313	-1.303	-49	10.472	12.079

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være en mindre efterregulering selv om efterreguleringen er angivet til nul. Et positivt fortegn er efterbetaling fra Movia, mens et negativt fortegn er efterbetaling til Movia.

Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

Movias nettoudgifter skal finansieres af kommuner og regioner. Bestyrelsen kan dog vedtage, at særlige udgifter finansieres af kassebeholdningen og dermed ikke fordeles på tilskud fra kommuner og regioner. Principper for indregning og måling er uændrede.

Regnskabsprincipper for bus

Der udarbejdes et regnskab for hver buslinje, inden nettotilskuddet fordeles på kommuner/regioner.

Billetindtægter opgøres som Movias andel af betalingen for det samlede transportarbejde på Sjælland, Lolland Falster og Møn. Heri modregnes eventuelle tab på debitorer.

I takstområde Hovedstaden baseres fordelingen af indtægter på buslinjer på de årlige rejsehjemmelundersøgelser og på passagertal fra bussernes tællesystem. Billetindtægter i hovedstadsområdet omfatter også lokalbanerne, hvis indtægter fastlægges ud fra fremskrivning af indtægter fra 2001 og udviklingen i passagertal opgjort med lokalbanernes tællesystem. Bussernes samlede indtægt beregnes som Movias indtægtsandel i takstområde Hovedstaden minus lokalbanernes indtægtsandel.

I henholdsvis takstområde Syd og Vest fordeles Movias indtægter fra rejser ved brug af rejsekort på buslinjer ud fra en nøgle baseret på brugen af rejsekort på den enkelte buslinje. Omsætningen fra enkeltbilletter udstedt i busser fordeles på de buslinjer, hvor billetten er solgt. Buslinjernes andel af indtægter fra øvrige billetprodukter beregnes ud fra en billetundersøgelse. Endelig anvendes passagertal fra busser og lokalbanernes tællesystem til fordeling af omsætningen på diverse rejsehjemmeltyper, statskompensation for gratis befordring af børn samt afregnede indtægter til DSB for deres befordring af passagerer internt i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Andre indtægter, som vedrører busserne, henføres så vidt muligt til den aktuelle buslinje. Indtægter fra kontrolafgifter fordeles efter bustimer. Andre indtægter, der ikke kan henføres direkte til buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer i takstområde Hovedstaden og efter fordelingen af billetindtægter i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Udgifter til busoperatører registreres som udgangspunkt på kontraktnummer eller direkte på buslinjer. Udgifter registreret på buslinjer fordeles ikke yderligere. Timeafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Bus- og chaufførafhængige udgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjer i forhold til antal busser inden for den enkelte kontrakt. Opgørelse af busser pr. linje pr. kontrakt tager udgangspunkt i, at myldretidskørsel er "driveren" for antallet af busser. Der beregnes således ikke en busandel på natbusser. Faste operatørudgifter fordeles på buslinjer i forhold til antal bustimer inden for den enkelte kontrakt. Andre operatørudgifter registreret på kontrakter fordeles på buslinjerne efter bustimer inden for den enkelte kontrakt, mens udgifter registreret på buslinjer ikke fordeles yderligere. Andre operatørudgifter, der ikke er registreret på kontrakter eller buslinjer, fordeles på alle buslinjer efter bustimer.

Hvor det er muligt, registreres øvrige busdriftsudgifter direkte på enten buslinje eller kontrakt efter timer og fordeles dermed ikke efter fordelingsnøgler. Øvrige busdriftsudgifter, som ikke er registreret på buslinjer eller kontrakter, fordeles på buslinjer med fordelingsnøgler. Hvis der anvendes fordelingsnøgle, er det som udgangspunkt bustimer. Hvor det er relevant foretages en fordeling af udgifterne efter bustimer pr. takstområde.

Der er følgende fordelinger, der ikke fordeles med bustimer:

Udgift	Fordelingsnøgle
Rejsekort, abonnementsafgift	Bus- og baneindtægter
Rejsekort, drift	Busindtægter
Provision	Busindtægter
Næstved Terminal	Bustimer for busser der anvender Næstved Terminal
Rejsehjemmel	Passagerer

Tilskudsbehovet for hver buslinje fordeles på kommuner/regioner efter følgende principper:

Lokale buslinjer, der kun kører i én kommune, finansieres af denne kommune.

Lokale buslinjer, der kører i mere end én kommune, finansieres således:

- 80 pct. af buslinjens udgifter betales af de kommuner, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive andel af bussens samlede køreplantimer
- 20 pct. af buslinjens udgifter betales af alle kommuner i den region, bussen kører i, ud fra kommunernes respektive befolkningsandele i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

Regionale buslinjer, der kun kører i én region, finansieres af denne region.

Regionale buslinjer, der kører i to regioner, fordeles mellem regionerne efter ovenstående principper for fordeling af tilskud til lokale busser, der kører i mere end én kommune. Hver regions bidrag findes ved at summere det beregnede nettotilskud for de kommuner, der ligger i regionen for den aktuelle buslinje.

Regnskabsprincipper for flextrafik

Kørselsindtægter i flextrafik henføres direkte til kommuner for ordningerne flexhandicap og flextur. Abonnementsindtægter i flexhandicap fordeles på kommuner efter antal medlemmer.

Driftsudgifter i flextrafik fordeles på kommuner og regioner efter tre forskellige modeller:

Driftsudgifter i flexrute fordeles på kommuner efter antal borgere tilmeldt flexrute ordningen. Hver borger er tilknyttet en betalingskommune.

For variabel flextrafik (flexhandicap, flextur, flexkommune og flexpatient) fordeles indtægter og udgifter for hver tur efter fordelingsnøgler, der udtrykker belastningen på de involverede kommuner/regioner. For flexhandicap, flexkommune og flexpatient er der en entydig sammenhæng mellem passageren og kommunen/regionen. For flextur finansieres nettoudgiften af den kommune, hvor turen starter.

For en mindre del af udgifter vedrørende variabel flextrafik, som ikke er tilknyttet en kommune som betalingspart, sker en fordeling på alle kommuner i forhold til antallet af passagerer i alle kommunerne, der får udført variabel flextrafik.

Administrative udgifter til flextrafik, herunder løn, omfatter udgifter afholdt direkte til flextrafik samt en forholdsmæssig andel af kundecenteret. Desuden beregnes et overhead.

Udgifter til kundecenteret fordeles på kommuner med ordningerne flexhandicap og flextur i forhold til antallet af opkald til kundecenteret.

Øvrige administrative udgifter fordeles på kommuner og regioner i forhold til antallet af passagerer i ordningen.

Regnskabsprincipper for baneområdet

Baneområdets indtægter tager udgangspunkt i en fordeling af indtægterne mellem busser og tog for hvert takstområde. I takstområde Hovedstaden foretages en fordeling ud fra passagertællinger i togene og fremskrivning af indtægter på baggrund af data fra 2001. Fordelingen tager endvidere højde for en ændring i opgørelsesmetoden af passagertallet på Østba-

nen i forbindelse med justering af takstområdegrænsen mellem takstområde Hovedstaden og takstområde Syd pr. 20. januar 2013.

I henholdsvis takstområde Syd og Vest tildeles lokalbanerne deres respektive andel af indtægter for rejsekortrejser. Lokalbanernes andel af indtægter for TOG+ rejser, værnepligtiges rejser og takstområdegrænseoverskridende Bus & Tog-rejser samt omsætningen af skolekort, 3. parts subsidierede kort, Pendlerkort og enkeltbilletter solgt på lokalbanestationer og DSBs stationer beregnes ud fra en billetundersøgelse. Endelig anvendes passagertal fra bussernes og lokalbanernes tællesystem til fordeling af omsætningen på diverse rejsehjemmeltyper, statskompensation for gratis befordring af børn samt afregnede indtægter til DSB for deres befordring af passagerer internt i henholdsvis takstområde Syd og Vest.

Udgifter på baneområdet registreres direkte pr. region.

Regnskabsprincipper for fællesudgifter

Tjenestemandspensioner, som vedrører pensionerede tjenestemænd fra Lokalbansen A/S, finansieres 100 pct. af Region Hovedstaden.

Øvrige fællesudgifter dækkes delvis af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på

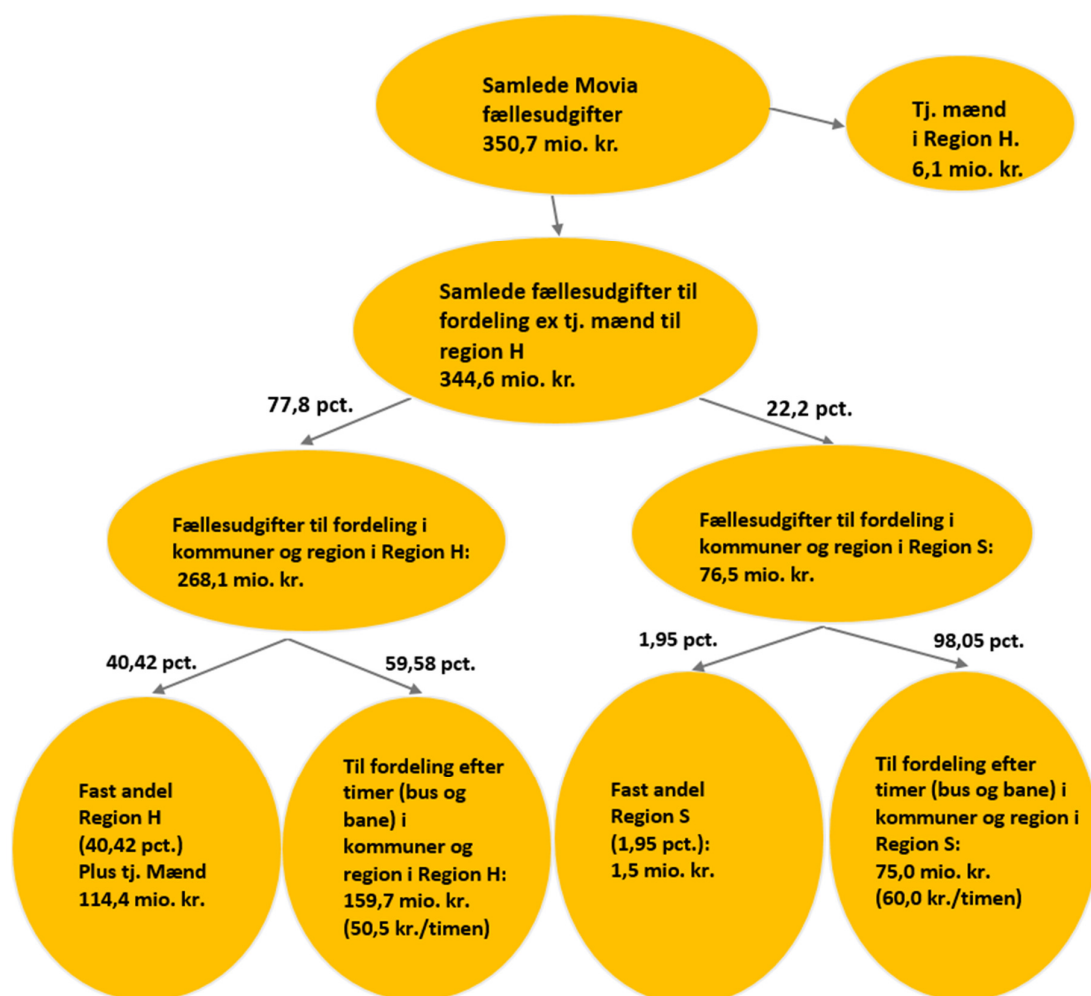
hver region og delvis af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område. Fællesudgifterne fordeles i tre trin:

1. I første trin fordeles fællesudgifterne med 77,8 pct. til Region Hovedstaden og kommunerne beliggende i Region Hovedstadens område, mens 22,2 pct. fordeles til Region Sjælland og kommunerne beliggende i Region Sjællands område.
2. I andet trin fordeles 40,42 pct. af de 77,8 pct. af udgifterne i Region Hovedstaden til regionen og 1,95 pct. af de 22,2 pct. af udgifterne i Region Sjælland til regionen.
3. I tredje trin fordeles de resterende fællesudgifter på de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplantimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Se også figur 4.

De faste procentandele kan reguleres ved større trafikale omlægninger.

Figur 4. Fordeling af fællesudgifter i fordelingsregnskabet



Ledelseserklæring

Fordelingsregnskabet er udarbejdet med udgangspunkt i den udgiftsbaserede regnskabsopgørelse. Fordelingsregnskabet fordeler Movias nettoudgifter på kommuner og regioner.

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt fordelingsregnskabet for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 for Trafikselskabet Movia.

Fordelingsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med de anvendte regnskabsprincipper i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab" side 53 – 56.

Det er vores opfattelse, at fordelingsregnskabet indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2018, opgørelse af regionernes tilskud for 2018 og opgørelse af kommunernes tilskud for 2018.

København, 27. februar 2019

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Per Hovmand
Næstformand

Niels E. Bjerrum

John Engelhardt

Henrik Hvidesten

Peter Jacobsen

Benedikte Kiær

Christoffer Buster Reinhardt

Mikael Smed

Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2018

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Efter aftale med Trafikselskabet Movia har vi undersøgt, hvorvidt Trafikselskabet Movias Fordelingsregnskab 2018 (perioden 1. januar – 31. december 2018), side 45 - 59, er opgjort i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab", side 53 - 56.

Vores konklusion i erklæringen udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Fordelingsregnskab 2018 med tilhørende erklæringer er alene udarbejdet med det formål at fordele Trafikselskabet Movias nettoudgifter (tilskudsbehov) til bus-, tog- og flextrafik blandt kommuner og regioner på Sjælland i overensstemmelse med de aftalte retningslinjer herfor. Som følge heraf kan Fordelingsregnskabet 2018 være uegnet til andre formål.

Ledelsens ansvar for Fordelingsregnskab 2018

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af Fordelingsregnskab 2018 i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde Fordelingsregnskab 2018 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om Fordelingsregnskab 2018 på grundlag af vores undersøgelser.

Vi har udført vores undersøgelser i overensstemmelse med ISAE 3000 *Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger* og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for vores konklusion.

Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab er underlagt international standard om kvalitetsstyring, ISQC 1, og anvender således et omfattende kvalitetsstyringssystem, herunder dokumenterede politikker og procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder og gældende krav i lov og øvrig regulering.

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i FSR – danske revisors retningslinjer for revisors etiske adfærd (etiske regler for revisorer), der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, faglig kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd.

Som led i vores undersøgelser har vi udført følgende handlinger:

- Foretaget forespørgsler til ledelse og medarbejdere om grundlaget for Fordelingsregnskab 2018 og analyser af sammenhænge mellem bogføringen og grundlaget for udarbejdelsen af Fordelingsregnskabet
- Afstemt grundlaget for fordeling af nettoudgifter til Trafikselskabet Movias underliggende bogføring og regnskabsgrundlag
- Gennemgået de af Trafikselskabet Movia udførte kontroller af grundlaget for fordeling af indtægter og udgifter på buslinjer m.v. På stikprøvebasis, har vi efterprøvet og verificeret udførte kontroller til underliggende produktionssystemer og øvrige eksterne kilder
- På stikprøvebasis efterregnet fordelingen af indtægter og udgifter (nettoudgift) på buslinjer m.v. baseret på underliggende fordelingsnøgler, bogføring og regnskabsgrundlag
- På stikprøvebasis efterregnet fordelingen af den opgjorte nettoudgift på buslinjer m.v. til kommuner og regioner i overensstemmelse med "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab"

Det er vores opfattelse, at de udførte undersøgelser giver et tilstrækkeligt grundlag for vores konklusion.

Omfanget af de handlinger, vi har udført ved vores undersøgelser, er mindre end ved en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed. Som følge heraf er den grad af sikkerhed, der er for vores konklusion, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis der var udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Konklusion

På grundlag af vores undersøgelser og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at Fordelingsregnskab 2018, side 45-59, ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

København, den 27. februar 2019

ERNST & YOUNG
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Jens Thordahl Nøhr
statsaut. revisor
mne32212

Bilag



Bilag

Bilag 1. Låneforpligtelse pr. 31. december 2018

Til brug for kommunernes og regionernes aflæggelse af regnskab 2018 har Movia udarbejdet dette bilag om kommunernes og regionernes andel af Movias lån pr. 31. december 2018.

I mange § 60-selskaber og fælleskommunale I/S'er findes der ejerandele, som anvendes ved beregning af kommunernes andel af låneforpligtelsen. Der findes ikke tilsvarende ejerandele for Movia. Movia er hverken et § 60-selskab eller et I/S, men kan snarere karakteriseres som en særlig lovbestemt offentlig enhed, der er beslægtet med et kommunalt fællesskab, som dog er omfattet af styrelseslovens § 60. I loven er kun beskrevet fordeling af finansiering af driftsposter, ikke gældsposter. For at opgøre en kommunes eller regions andel af Movias lån må derfor anvendes en anden metode end ejerandel. Kommuner og regioner hæfter solidarisk for de lån, som Movia optager. Som udgangspunkt er det den enkelte kommune/region, der i samråd med egen revisor må afgøre, hvordan man vil opgøre kommunens/regionens låneforpligtelse i forhold til Movias lån.

Gælden udgør pr. 31. december 2018 323,2 mio. kr.

Baseret på bustimerne som fordelingsnøgle har Movia beregnet nedenstående fordeling af låneforpligtelsen, som kommuner og regioner kan anvende som udgangspunkt for deres egen regnskabsmæssige behandling af andel af Movias lån pr. 31. december 2018.

Tabel 12. Låneforpligtelse fordelt på kommuner og regioner pr. 31. december 2018

København	81.254
Frederiksberg	12.067
Albertslund	2.053
Ballerup	3.455
Brøndby	2.501
Dragør	908
Gentofte	6.148
Gladsaxe	5.360
Glostrup	2.348
Herlev	3.162
Hvidovre	4.753
Høje-Taastrup	3.204
Ishøj	602
Egedal	2.453
Lyngby-Taarbæk	4.643
Rødovre	5.608
Rudersdal	4.731
Tårnby	3.677
Vallensbæk	537
Furesø	2.198
Allerød	2.058
Fredensborg	2.359
Frederikssund	2.764
Halsnæs	876
Gribskov	2.179
Helsingør	5.151
Hillerød	4.364
Hørsholm	2.232
Lejre	2.726
Greve	1.740
Køge	6.110
Roskilde	7.364
Solrød	539
Stevns	1.739
Kalundborg	4.377
Sorø	1.960
Odsherred	2.455
Næstved	5.585
Slagelse	6.032
Faxe	1.014
Holbæk	3.796
Ringsted	2.850
Lolland	3.763
Vordingborg	3.632
Guldborgsund	3.504
Region Hovedstaden	58.024
Region Sjælland	32.344
Kommuner og regioner total	323.200

Bilag 2. Movias miljøregnskab 2018

Som led i Movias miljøarbejde udarbejdes der årligt et miljøregnskab for at vise udviklingen i Movias miljøpåvirkninger som følge af de iværksatte initiativer.

Miljømål i Trafikplan 2016

Movias miljømål fra Trafikplan 2016 tager udgangspunkt i udledningen af CO₂, NO_x og partikler pr. km fra busserne. Målsætningen er, at CO₂-udledningen skal reduceres til nul i 2030, mens NO_x og partikeludledningen i perioden skal reduceres med henholdsvis 97 og 92 procent. Samtidig skal udledningen af oplevet udvendig og indvendig støj reduceres med henholdsvis 25 og 15 procent i forhold til 2008.

Resultaterne for CO₂, NO_x og partikler i 2018

Året 2018 er overordnet set kendetegnet ved, at der kun er foretaget få miljømæssige ændringer i busflåden. Den største ændring er anvendelsen af HVO-biodiesel på havnebusserne, hvilket giver en CO₂ og partikelmæssig gevinst. 2018 er derfor et mellemår. Der er sket store fald op til og med 2017, og der vil i 2019, 2020 og frem igen ske signifikante fald, særligt som følge af implementeringen af mange nulemissions- og fossilfrie busser. I løbet af 2018 er der indgået kontrakter om at sætte 76 nulemissionsbusser og 15 fossilfrie busser i drift i 2019.

Tabellerne herunder viser udledningen af CO₂, NO_x og partikler fra 2008 – som er udgangsåret for miljømålene – og frem til 2018. Udledningen i tons viser den samlede udledning. Udledningen i gram pr. km og gram pr. person-km er sat i relation til produktionsmængden, dvs. hvor mange kilometer der er kørt, og hvor mange kilometer kunderne har rejst. Udledningen pr. km giver et indtryk af udviklingen i henholdsvis bussernes, flextrafiks og lokalbanernes energieffektivitet. Her vil fossilfrie køretøjer og særligt nulemissionskøretøjer bidrage til en væsentlig forbedring. Udledningen i forhold til antallet af kilometer rejst af kunderne giver primært et indtryk af energieffektiviteten i de forskellige dele af Movias transportsystem. En reduktion i udledningen pr. person-km fortæller således, at miljøbelastningen af Movias samlede transportarbejde er faldende. Udledningen pr. person-km kan desuden bruges til sammenligning med andre transportformer.

Udledningen er opdelt på Movias tre produkttyper – flextrafik, bus og lokalbane. Den store forskel i udledningen pr. km produkttyperne imellem skyldes det meget forskellige materiel, der køres med. Køretøjerne hos flextrafik kører f.eks. væsentligt længere på en liter diesel end lokalbanetogene, hvorfor udledningen pr. km. fra flextrafiks køretøjer er lavere. Til gengæld transporterer lokalbanetogene hver især mange flere passagerer end flexkøretøjerne, som opvejer det højere forbrug fra selve togene pr. km.

Regnskabsperioden for miljøregnskabet er 1. oktober 2017 til og med 30. september 2018. For Lokaltog er regnskabsperioden fra 1. juli til 30. juni. Udledningen vist i tabellerne herunder er alene fra rutekørsel, dvs. tomkørsel, administrationens udledning (både operatørernes og Movias) etc. indgår ikke.

Tabel 13. Udledning for busser, flextrafik og lokalbaner

	CO2 udledning				NOx udledning				Partikeludledning			
	2008	2017	2018	Mål i 2030	2008	2017	2018	Mål i 2030	2008	2017	2018	Mål i 2030
Bus:												
Tons	124.000	90.000	85.000		878	245	208		8,23	1,85	1,38	
g/km	1.216	804	765	0	8,6	2,2	1,9	0,3	0,08	0,02	0,01	0,01
g/pkm	124	95	88		0,9	0,3	0,2		0,008	0,002	0,001	
Flextrafik: *1												
Tons	(3.400)	4.600	4.200		(5,8)	5,7	5,4		(0,7)	0,2	0,2	
g/km	(168)	142	136		(0,3)	0,2	0,2		(0,037)	0,2	0,2	
g/pkm	(146)	85	90		(0,3)	0,1	0,1		(0,032)	0,003	0,003	
Lokalbane:												
Tons	15.000	17.000	19.000		135	150	157		3,4	2,4	2,4	
g/km	2.308	2.148	2.225		20	18	19		0,52	0,30	0,31	
g/pkm	105	99	109		1,0	0,9	1,0		0,02	0,01	0,02	

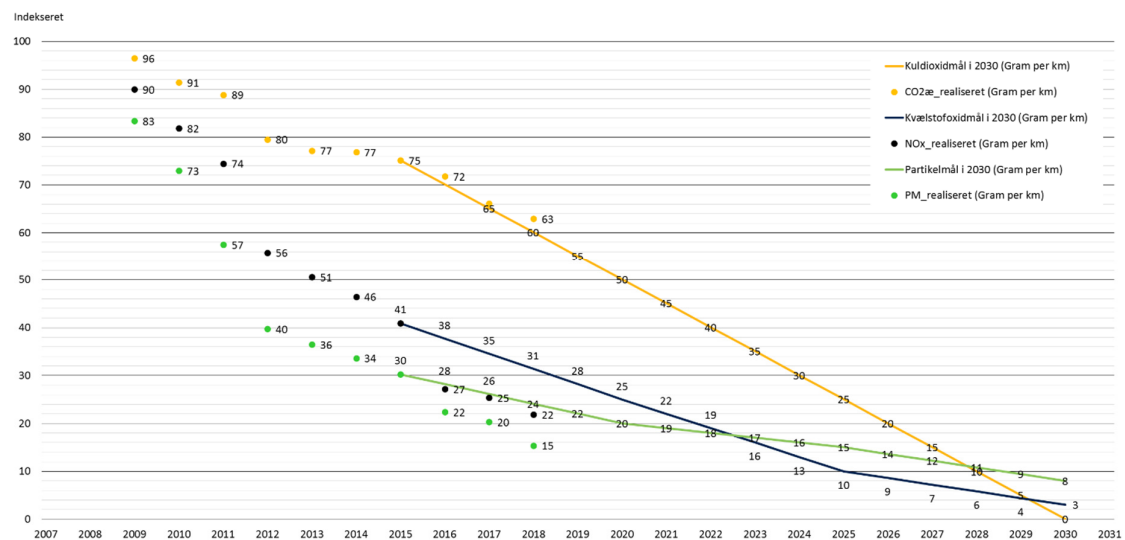
Anm. : *1 Flextrafik: Udgangsåret for flextrafik er 2011, da der ikke findes tal for udledning i tons, pr. km og pr. pkm fra tidligere.

Stigningen i udledningen fra lokalbanerne skyldes, at togene i 2018 kørte lidt kortere på literen.

Figur 5 herunder viser mål og faktisk miljøbelastning for udledning af CO₂, NO_x og PM (partikler). Det fremgår af figuren, at der et fortsat fald i miljøbelastningen fra busserne pr. kørt km.

Figur 5. Udledningsmål for Movia frem mod 2030 – indekseret, Trafikplan 2016

Movias miljømål for CO₂, NO_x og partikler



Anm.: Miljøregnskabet er udarbejdet efter retningslinjerne i EN/DS 16258 og er metodisk kvalitetssikret af Force Technology. Visse tal i miljøregnskabet bygger på et estimat. CO_{2æ} = CO₂ ækvivalent (Omregning af alle drivhusgasser til CO₂-ækvivalenter). I daglig tale CO₂.

Udledningen af CO₂ og forventningen i trafikplan16

Udledningen af CO₂ er i perioden 2008-2018 faldet med 37 procent, hvilket er mindre end forventningen for årene. Udledningen faldt med 2 pct. fra 2017 til 2018. Reduktionen i udledningen af CO₂ går ikke desto mindre i den rigtige retning, og vi er på rette kurs i forhold til miljømålet i 2030. Målsætningen er sat lineært frem mod 2030 og tager ikke højde for, at der i visse år er større udbud og dermed en større udskiftning af busser, og andre år mindre udbud med en mindre udskiftning af busser.

Der er efter dialog med Teknologisk Institut blevet anvendt opdaterede grundværdier i beregningen af miljøregnskabet for 2018, hvilket giver én procent større CO₂ reduktion, end hvis de tidligere grundværdier havde været anvendt.

Der har ikke været en større omstilling til hverken fossilfrie eller nulemissionskøretøjer i 2018, hvorfor reduktionen med uændrede beregningsgrundlag ikke er større. Det mindre fald skyldes mindre ændringer såsom anvendelsen af HVO på havnebusserne, og operatørerne har meldt om et generelt lavere dieselforbrug.

Hurtigere reduktion i udledning af NO_x og partikler end forventet i trafikplan 2016

Udledningen af NO_x er i perioden 2008-2018 faldet med 78 pct. og således mere end målet på 69 pct. for 2018. Partikeludledningen faldt i samme periode med 85 pct. mod målet på 76 pct. for 2018. Fra 2017 til 2018 faldt udledningen af NO_x med 3 pct. og PM med 5 pct. Reduktionen i udledningen af NO_x og partikler går hurtigere end forventningen, og der er en klar forventning om, at Movia når målsætningen i 2030.

Reduktionen i partikler skyldes til en vis grad, at havnebusserne i Københavns Havn nu sejler på 100 pct. syntetisk biodiesel (HVO), som giver en 40 pct. partikelreduktion. Fra 1. januar 2020 overgår alle havnebusser til eldrift. Fra 2020 regnskabet vil udledningen af NO_x og PM ligeledes bære præg af en større omstilling af dieselbusser til emissionsfri elbusser.

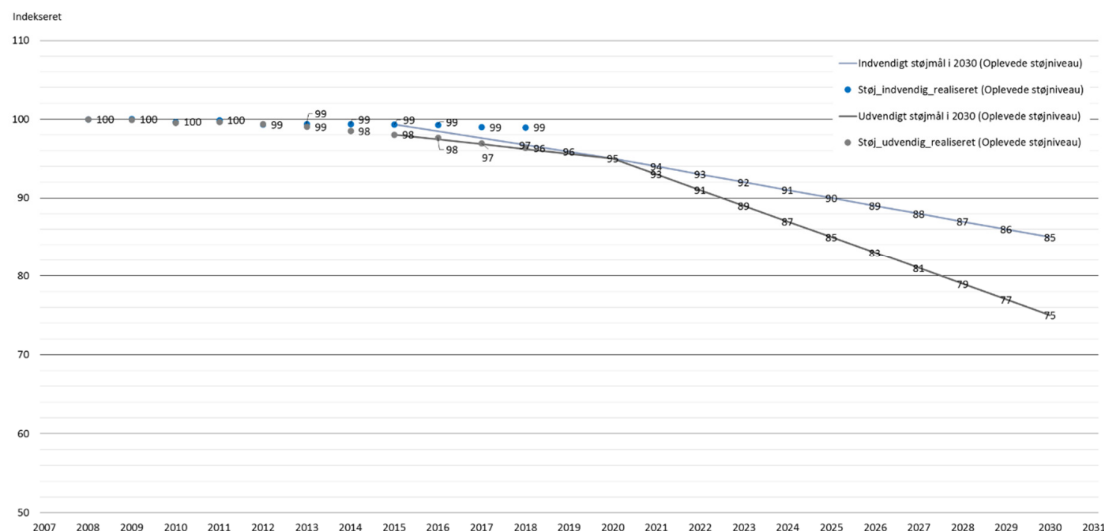
Støjmålene er opfyldt for udvendig, men ikke for indvendig støj

For støjledningens vedkommende er faldet i forhold til den udvendige støj på niveau med målet på 4 pct. fra 2008 til 2018, mens den indvendige støj kun er faldet med 1 pct. og dermed noget mindre end målsætningen på 3 pct.

For støjens vedkommende forventes i de kommende år en reduktion i udledningen, begyndende fra omkring 2020. Denne forventes i høj grad drevet af nye busser fremfor brugte busser, og i særlig grad elbusser.

Figur 6. Udledningsmål for Movia frem mod 2030 – indekseret, Trafikplan 2016

Movias miljømål for ind- og udvendig støj



Anm.: Reduktionen er et udtryk for det faktiske oplevede støjniveau. Bussernes udledning af støj i decibel tager udgangspunkt i en logaritmisk skala. Denne er omregnet til oplevet støj. Omregningen sker med udgangspunkt i, at der opleves en halvering af støj ved en reduktion på 10 decibel. Hver decibel, der reduceres fra busserne, svarer derfor til en reduktion på 5 procentpoint.

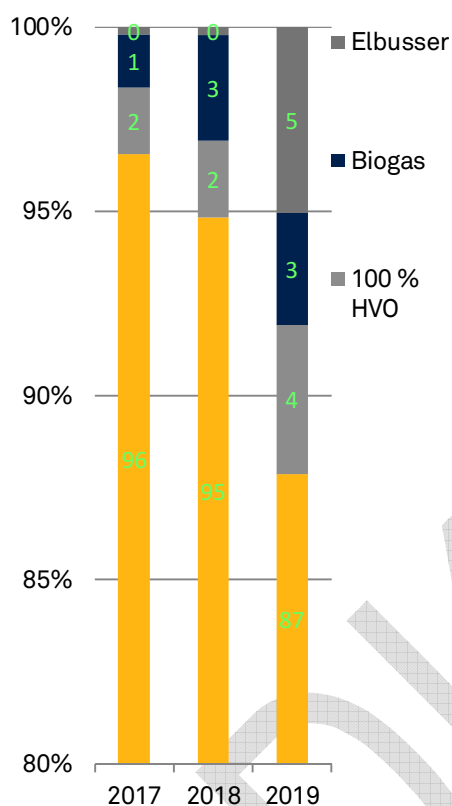
40 procent af busserne er i dag af den skrappeste miljøstandard (jf. Euronormerne)

Figur 7 herunder viser den procentvise fordeling af busser der kører på diesel, HVO, biogas og elektricitet. Fra 2017 til 2018 er der sket et lille fald i antallet af busser, som kører på diesel til fordel for busser, som kører især på biogas. Ved udgangen af 2019 vil være sket en større indfasning af elbusser, hvorved ca. 5 procent af flåden vil være elbusser.

I forlængelse heraf viser figur 8 materielsammensætningen i henhold til Euronormerne. En stor andel af flåden består i dag af Euro 6 busser, enten som nye busser eller retrofittede ældre busser (montering af efterbehandlingssystemer). Der er en tendens til, at operatørerne oftere end tidligere tilbyder nye busser fra kontraktstart. Fra udbud A16 stiller Movia desuden krav om, at brugte busser skal opgraderes til Euro 6 niveau ved hjælp af efterbehandlingssystemer i stil med Luftpakkebusserne.

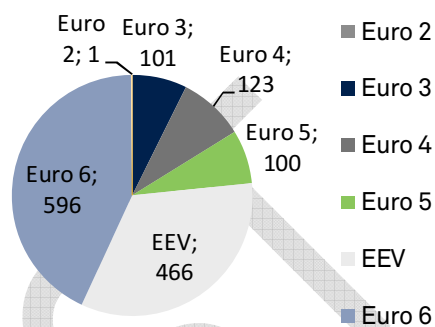
Figur 7. Busflåden fordelt på drivmiddel

Procentvisse fordeling af busser på drivmiddel



Figur 8 Andel busser fordelt på Euronorm

Antal busser - udledningsniveau i forhold til Euronormerne bl.a. som følge opgraderinger



Anm.: Grafen viser andelen af busser, der som følge af den fødte Euronorm eller opgradering af bussens efterbehandlingssystem, lever op til en given Euronorm. En Euro 4 bus, der f.eks. er opgraderet med Movias luftpakkesystem, lever eksempelvis op til Euro 6 normen. Der er busser som er opgraderet i forhold til partikler, men ikke NO_x. Disse busser fremstår ikke separat i grafen. Eksempelvis er alle Euro 2 og Euro 3 busser opgraderet med et partikelfilter. Disse fremgår som Euro 2 og Euro 3 busser.

Bilag 3. Movias samfundsansvar 2018

Movia bærer som en af Østdanmarks betydeligste mobilitetsleverandører et særligt samfundsansvar for at sikre mest mulig mobilitet for pengene overalt på Sjælland. Movia har samtidig påtaget sig ansvaret for at arbejde for, at der er gode mobilitetsløsninger tilpasset de forskellige geografier. Det betyder mobilitetsbidrag til at løse trængselsproblemer, hvor det er aktuelt, men også at sikre de mobilitetsløsninger, som gør det muligt at bo og leve aktive liv i de områder, hvor der ikke bor så mange. Movias mobilitetsopgave indebærer også, at Movias primære mobilitetsprodukter, busser, lokaltog og flextrafik, spiller sammen med nye jernbaner, metro og letbaner.

Movias bestyrelse har med reference til Trafikplan 2016 fastlagt og defineret en række målepunkter for Movias samfundsansvar i 2018. Disse målepunkter retter sig i første række mod Movias primære mobilitetsprodukter busser, lokalbaner og flextrafik i form af faktiske præstationer og bagvedliggende faktorer som kundetilfredshed og relaterer sig til trafikplanens målperiode indtil 2019/2020. Blandt målepunkterne er også bussernes udledning af CO₂, NO_x og partikler central i forhold til kommunernes og regionernes stigende ambitioner på miljø- og klimaområdet.

En række målepunkter knytter sig til eksterne og interne bagvedliggende forudsætninger for, at Movia kan lykkes som mobilitetsgarant. På den eksterne del drejer det sig om enkelte centrale forhold hos leverandører, mens andre målepunkter retter sig mod interne personaleforhold hos Movia, fordi dygtige og motiverede medarbejdere er en forudsætning for at løse mobilitetsopgaverne.

Målepunkterne er så vidt muligt opstillet i kvantificerede mål, men rapporteringen omfatter også målepunkter, som rapporteres kvalitativt.

Busdriftens produktivitet -Passagermål

Movia skal arbejde for kollektiv mobilitet overalt på Sjælland og sikre mest mulig mobilitet for pengene gennem effektiv drift. Denne grundlæggende opgave er samtidig Movias overliggende samfundsansvar. Et mål for varetagelsen af opgaven er produktiviteten opgjort i antallet af passagerer pr. time på buslinjerne i det strategiske net og tilskuddet pr. passager i det øvrige busnet. Produktivitetsmålene er fastsat i forhold til, at Movia skal fastholde produktiviteten – også efter at i første omgang Metroens Cityring i 2019 overtager et stort antal nuværende buspassagerer på nogle af de mest passagertunge strækninger.

I nedenstående figurer ses, at den realiserede produktivitet målt som antal passagerer pr. time i det strategiske net ikke lever op til målene for buslinjerne i Hovedstadsområdet, mens målsætningen for buslinjerne på Sjælland er opfyldt. Omvendt er tilskuddet pr. passager i det øvrige busnet lidt lavere end måltallet i hovedstadsområdet og lidt højere for buslinjerne på Sjælland.

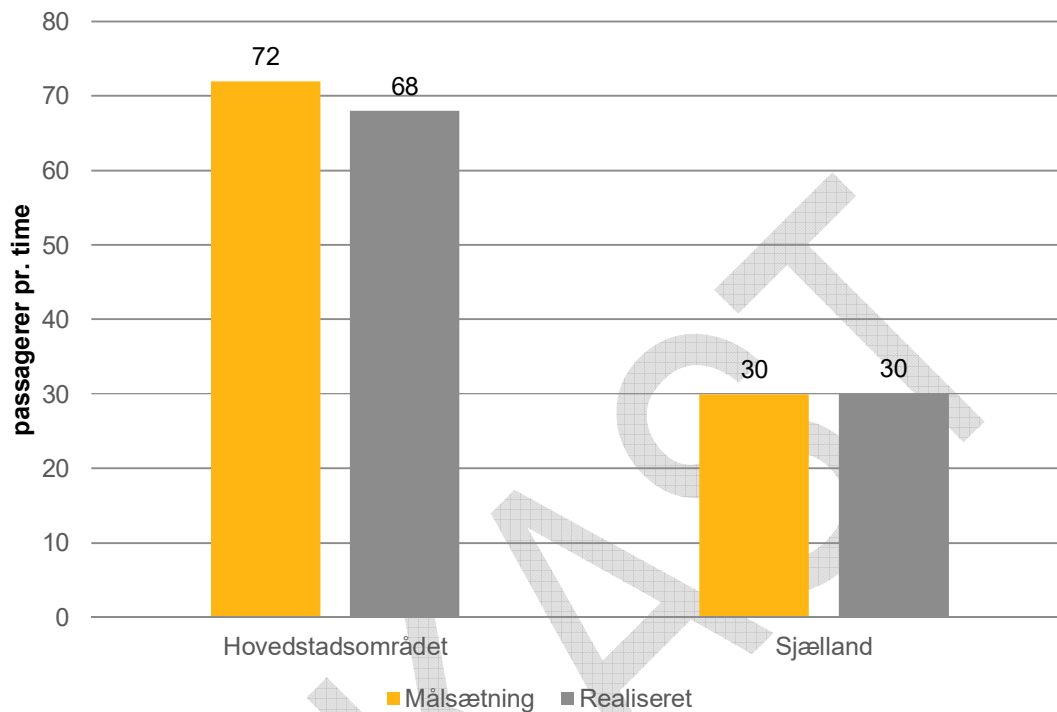
Den manglende målopfyldelse i Hovedstadsområdet kan henføres til såvel passagernedgang i store dele af området og øget drift i Københavns Kommune.

Det lavere tilskud pr. passager i hovedstadsområdet skyldes navnlig fremgang for regionale E-linjer, mens den modsatte tendens på Sjælland ligeledes kan henføres til regionale buslinjer.

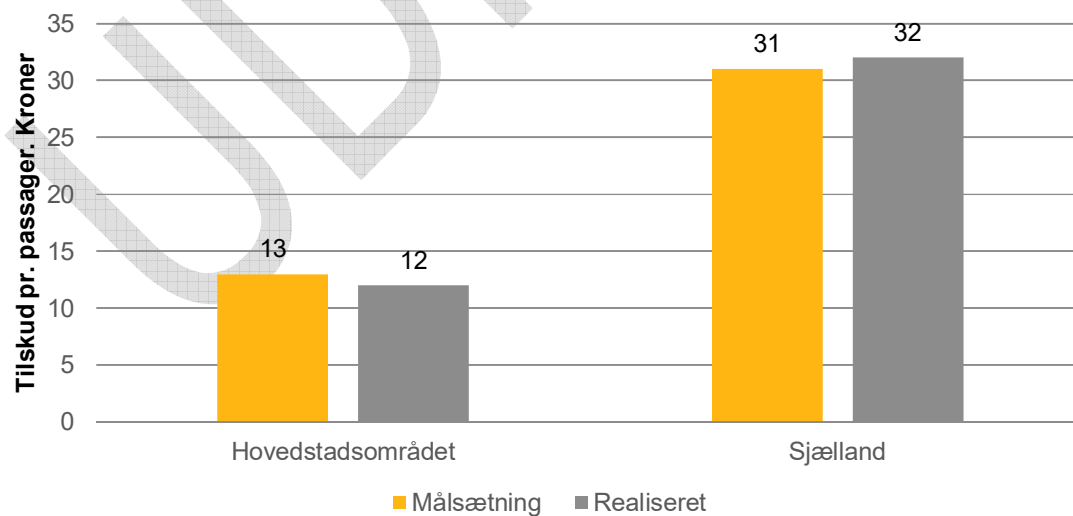
For at nå målsætningen i 2019 på 73 passagerer pr. time i det strategiske busnet i Hovedstadsområdet kræves en vækst i forhold til 2018 på knap 7 pct. Nyt Bynet udgør en betydelig usikkerhedsfaktor i

relation til at nå målet, fordi ændringerne er omfattende, og passagerernes reaktion og adfærd er vanskelige at forudsige.

Figur 9. Passagermål for det strategiske busnet



Figur 10. Passagermål for øvrige linjer



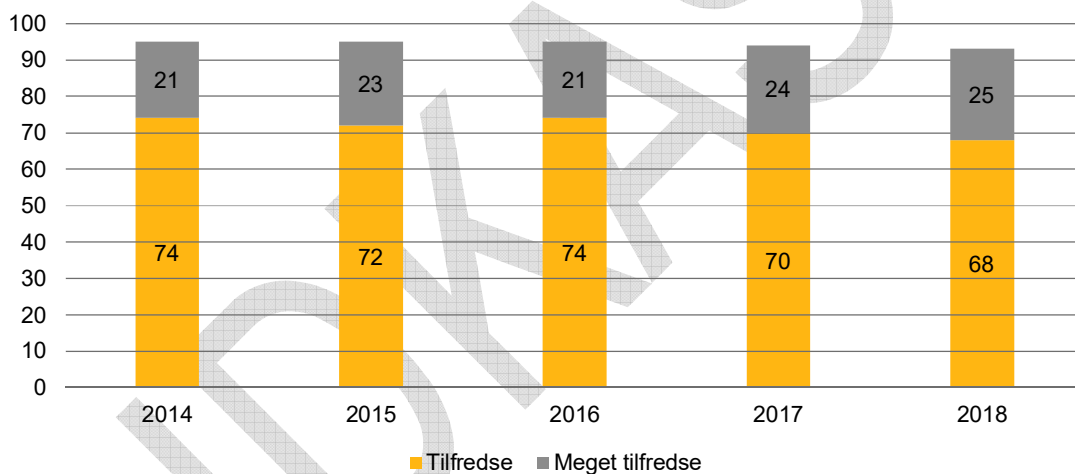
Kundetilfredshed

En grundlæggende, men ikke nødvendigvis tilstrækkelig, forudsætning for, at passagertallene opfylder produktivitetmålene, er, at passagererne er tilfredse, når de bruger Movias busser. Movia kan ikke løse sin overordnede mobilitetsopgave, hvis passagererne er utilfredse. Derfor er kundetilfredsheden et centralt målepunkt i sammenhæng med passagermålene.

Det samlede mål for kundetilfredshed i busserne i 2020 er fastsat til 95 pct., hvoraf 25 pct. skal være meget tilfredse. Målet for 2018 er at fastholde de 95 pct. samlede tilfredse og 24 pct. meget tilfredse. Det ses af nedenstående figur 3, at der i alle årene er en høj kundetilfredshed, om end det samlede tilfredshedsmål på 95 pct. ikke helt er nået i 2018, idet resultatet er 93 pct. samlet tilfredshed. Til gengæld er 2020-målet for meget tilfredse opnået i 2018. De 25 pct. meget tilfredse er således den højeste andel målt i perioden.

Implementeringen af Nyt Bynet i 2019 og ændringer i billetudbuddet må forventes at få indflydelse på kundetilfredsheden, ligesom en mere målrettet kvalitetsopfølgning fra 2019 ligeledes kan få indflydelse. I den forbindelse er den stadig høje tilfredshed et godt udgangspunkt.

Figur 11. Kundetilfredshed i busdriften



Kundetilfredshed i flextrafikken

Kundetilfredshed i flextrafikken er ikke direkte afledt af Trafikplan 2016, men den samlede flextrafik har en central placering i trafikplanen og ikke mindst i den overliggende mobilitetsopgave med følgende målsætning:

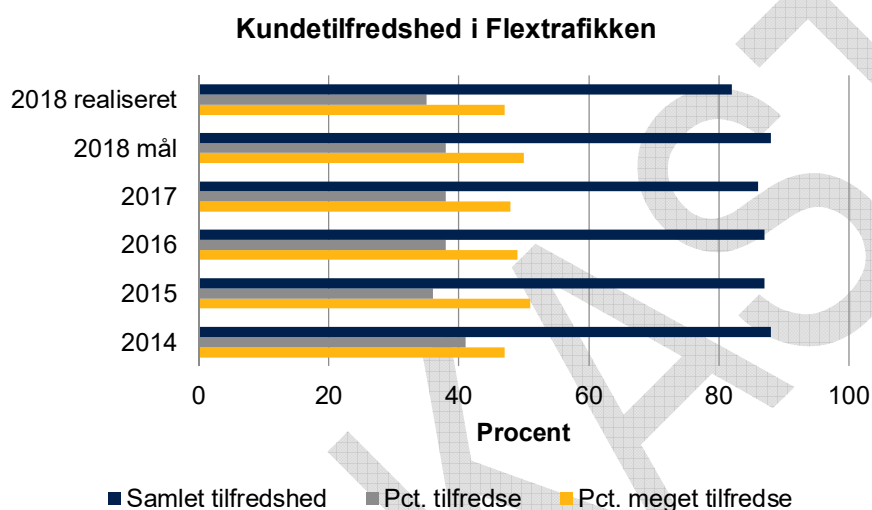
Flextrafik skal i 2020 være et attraktivt valg for den behovsstyrede individuelle kørsel i kommuner og regioner.

På den baggrund omfatter Movias samfundsansvar mål for kundetilfredshed i flextrafikken. Målsætningen i 2018 er som minimum at fastholde den samlede kundetilfredshed på 88 pct., heraf mindst 50 pct. meget tilfredse kunder.

Kundetilfredsheden i flextur nåede i 2018 med en score på 82 i samlet tilfredshed ikke målsætningen på 88 og gik tilmed tilbage i forhold til scoren på 86 i 2017. Faldet i tilfredshed er navnlig udtalt i flex-handicap og flextur, og det er i første række passagerernes oplevelse af service fra Movia, når en vogn er forsinket eller udebliver, der er årsag til tilbagegangen.

Der er igangsat en tættere opfølgning på årsager til ventetider i telefonbetjeningen og Movias service ved forsinkelse. Hertil kommer en forstærket trafikstyring, som skal forbedre rettidigheden ved såvel afhentning som aflevering ved destinationen.

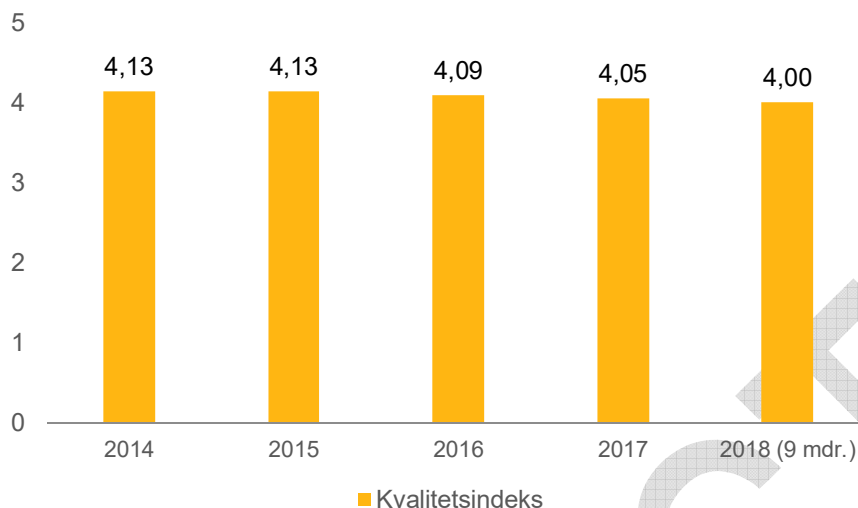
Figur 12. Kundetilfredshed i flextrafikken



Kundetilfredshed i lokalbanerne

Kundetilfredsheden i lokalbanerne opgøres med et samlet kvalitetsindeks som udtryk for kundernes tilfredshed med deres rejse med lokalbanerne. Indekset angives på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er meget utilfreds og 5 er meget tilfreds.

Figur 13. Kundetilfredshed i lokalbanerne

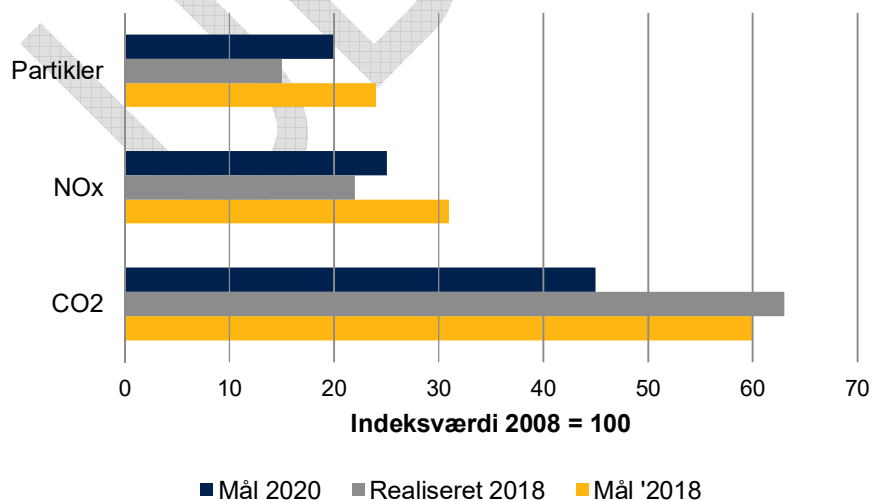


Målsætningen for kundetilfredsheden i lokalbanerne i 2018 er et indekstal på 4,1, og det er ikke nået. En medvirkende faktor til dette vurderes at være, at rettidigheden på Odsherredbanen og Hornbækbanen har været under pres med deraf følgende problemer med overholdelse af korrespondancer. Disse udfordringer forventes elimineret i 2019 med en ny køreplan. Hertil kommer, at Lokaltog A/S i 2019 vil have øget fokus på at forbedre trafikinformationen til passagererne ved driftsforstyrrelser, hvilket også forventes at forøge kundetilfredsheden.

Miljømål for udledning af CO₂, NO_x og partikler

Movias miljøforbedringer har siden 2008 været større end de mål, der er opstillet i Trafikplanerne 2013 og 2016. Ved udgangen af 2017 er status følgende:

Figur 14. Mål og realiseret reduktion i 2018 af partikler, NO_x og CO₂



For partikler og NO_x er måltallet for 2018 nået, mens det ikke er tilfældet for CO₂, som har indekssværdien 63 i forhold til måltallet på 60. Endvidere er 2020-målene for NO_x og partikler også realiseret i 2018. For uddybning henvises til årsrapportens bilag 3 Miljøregnskab 2017.

Nedbringelsen af CO₂ udledningen bæres af indsættelsen af nye og mere klimavenlige busser efter udbud, og det vil efter stilstand i 2018 tage fart i 2019, bl.a. med indsættelse af elbusser i Roskilde og København.

Mobilitetsrådgivning

Mobilitetsrådgivning er et strategisk forretningsområde for Movia og medvirker til, at Movias arbejde for kollektiv mobilitet overalt på Sjælland kan lykkes. Målet for 2018 er som i 2017 at kendskabet til Movias mobilitetsrådgivningsindsats udbredes og dokumenteres. Medio 2018 blev Movias mobilitetsindsats evalueret efter 3,5 år. Hovedkonklusionerne var:

- Medio 2018 havde 87 pct. af Movias kommuner og regioner deltaget ét eller flere mobilitetsprojekter (93 pct. af kommuner i Region Hovedstaden og 78 pct. af kommuner i Region Sjælland)
- Mobilitetsindsatsen har bidraget til udvikling og gennemførelse af mere end 60 konkrete projekter og processer. (Halvdelen af de aktive kommuner har deltaget i 3 eller flere projekter.)
- Gennem den brede mobilitetstilgang er betydningen af kollektiv trafik blevet udbredt til kommunernes erhvervs- og udviklingsafdeling, blandt plan- og miljøfolk samt i kommunikations- og unge/uddannelsesområdet.

Mobilitetsindsats på mange områder

Movias mobilitetsindsats har som overordnet formål at understøtte borgernes mobilitet og muligheder for at transportere sig såvel med nye muligheder i borgernes eksisterende tilværelsesramme som når der sker ændringer for borgerne i deres tilværelse. Det kan være at udnytte ny teknologi, finde nye kombinationsmuligheder, understøtte nye transportbehov eller afhjælpe ændrede vilkår for eksisterende transportmuligheder. Nedenfor omtales eksempler på initiativer udført eller igangsat i 2018.

Nye vejledningsmaterialer:

"Mobilitet til nyt arbejdssted" er værktøjer, der sætter fokus på transport, når en arbejdsplads flytter. Det er udviklet til Moderniseringsstyrelsen ifm. udflytning af statslige arbejdspladser for at kunne gøre folk opmærksom på andre måder at rejse på og derved mindske eller fjerne barrierer, så flere medarbejdere vælger at flytte med, når arbejdspladsen flyttes ud.

"Mobilitet i planlægningen" beskriver den kollektive transports rolle ift. en lang række politiske målsætninger i kommuner og regioner. Dokumentet indgik i dialogen om Mobilitetsplanen, ligesom det er udgangspunkt for møder med interesserede kommuner og eksterne interessenter, blandt andet Erhvervsstyrelsen og Dansk design Center.

Multiskiftet:

En guide til hvordan kvaliteten af stoppesteder og skiftsteder højnes. Målet med [guide](#) og [eksempelsamling](#) er at understøtte udviklingen af stoppesteder og andre trafikale knudepunkter, så linket til nye mobilitetsformer som f.eks. bycykel og delebiler bliver skabt og dermed understøtter first- og last mile til den kollektive trafik. Eksempelvis kunne der konstateres en vækst i antallet af buspåstigere på 20 pct. ved et stoppested i Rudersdal Kommune efter at det blev opgraderet med bedre og overdækket cykelparkering.

Test af førerløse busser:

For at blive klogere på drift og kundeerfaringer gennemføres 3 test af førerløse busser i 2018-2020. I 2018 kørte en førerløs bus i 3 md. med knap 6.000 passagerer i vandrehallen på Køge Sygehus. En række kommuner, særligt Vallensbæk og Hørsholm, fik rådgivning ift at gennemføre egne test. Den kollektive bustrafik er et oplagt mål for den førerløse teknologi, som er egnet til faste ruter. Forsøget på Køge Sygehus viste, at passagererne er parat til at tage imod denne teknologi, og den kan derfor også ses som en mulighed for at opfylde nye transportbehov.

Kollektiv mobilitet udenfor de større byer:

Afsættet er den store udfordring med at give mobilitet i de tyndt befolkede områder, herunder mobilitet on-demand. Mobilitetsprogrammet er en 3 årig indsats med fokus på implementering af kendte løsninger og udvikling af nye i samspil mellem borgere og kommuner/regioner. Finansieres gennem projektmidler fra Movia og Region Sjælland (samlet 5 mio. kr.). Aktiviteten rulles ud i 2019-21. En inspiration i programmet er det lokale samkørselsprojekt i Vordingborg Kommune, "Frøen", hvor kommunen har stillet en minibus til rådighed for borgerne, som ved hjælp af bussen kan arrangere de-lekørsel fra Jungshoved til Præstø. Frøen kan ses som et supplement til flexitur.

FIMO (Fremtidens intelligente Mobilitet i Greater Copenhagen):

Nyopstartet tværkommunalt samarbejde med målet bl.a. at udvikle gode skiftesteder og brug af ITS i de trafikale løsninger. Fokus er på fremtidens stationer, nye kollektive transportløsninger og intelligent trafikinformation. Projektet løber over 3 år, er finansieret via Interreg midler og gennemføres i et samarbejde mellem 7 danske og svenske kommuner, herunder Glostrup, Køge, Lolland og Hvidovre, regionerne Hovedstaden, Sjælland og Skåne 2 universiteter og 2 vidensorganisationer, herunder Movia.

Banelukning på Kystbanen og S-toget:

Eksempel på at sætte fokus på mobilitetsudfordringer ved større infrastrukturændringer, hvor der er behov for at tage andre mobilitetsmuligheder i anvendelse. I forbindelse med sommerens sporarbejder på Kystbanen og Frederikssundsbanen har Movia samarbejdet med DSB, de 12 berørte kommuner og Region Hovedstaden om planlægning, information og mobilitetstiltag, der samlet set har bidraget til en vellykket gennemførelse af sporlukningerne. Mobilitetsaktiviteterne har bl.a. omfattet: Samkørsel, midlertidige lokale arbejdspladser (så man undgår at rejse), udlån af el-cykler som alternativ til tog-bus, 1 måneds ekstra "Vi Cykler Til Arbejde"-kampagne med i alt 15.033 deltagere fra 28 kommuner.

Ungdommens folkemøde 2018, Valby Parken:

Mobilitetsarbejdet har også fokus på at løse transportudfordringer for unge. En undersøgelse i Region Hovedstaden har vist, at transport er en udfordring for mange unge under uddannelse og kan være med til, at mange enten undlader at starte en bestemt uddannelse eller dropper ud. En forudsætning er at komme i dialog med og være synlig for de unge, og et eksempel på dette var at deltage i Ungdommens Folkemøde. Ungdommens Folkemøde blev afholdt for tredje gang med 35.000 unge fra 9. klasse og elever fra gymnasiale- og tekniske skoler fra hele landet. Movia havde Folkemødets største blikfang – en gul 12-m bus – der klart skilte sig ud fra resten af staderne af hvide telte. Der blev gennemført 2 workshops med 100 unge med afsæt i Movia's "Unge viser Vej" materiale. De unge kunne bl.a. tegne deres drømmebus på bussen, bygge en model af deres drømmestoppested og deltage i Bus-banko.

Trafikindkøb. Sikring af løn- og ansættelsesvilkår

Samtlige kontrakter indgået i 2018 indeholder samfundsansvarskrav blandt andet for at sikre forsvarlige løn- og ansættelsesforhold.

For at komme en stigende bekymring over chaufførers løn- og ansættelsesvilkår på flextrafik området i møde har Movias bestyrelse i 2016 besluttet, at Movia skal øge kontrollen med overholdelse af overenskomstforhold i Movias flextrafik-kontrakter.

Et kontrolpanel med deltagelse af arbejdsmarkedets parter har i 2018 gennemgået de 20 stikprøver, som Movia som planlagt har foretaget blandt flextrafik-operatørerne. Ved alle stikprøver har Movia indhentet relevant dokumentation fra operatørerne f.eks. ansættelseskontrakter og de seneste tre måneders lønsedler for samtlige chauffører. Der er også ført kontrol med, om operatøren overholder den overenskomst, han har oplyst at benytte.

Resultatet af årets 20 stikprøvekontroller er:

- Fem operatører havde orden i forholdene, og sagerne blev lukket med det samme.
- Syv operatører har efter kontrollen rettet op på forholdene, og sagerne er lukkede.
- Seks operatører har udfærdiget egne overenskomster, og Movia vurderer, at disse overenskomster ikke lever op til vilkårene i Movias kontrakter efter 1. oktober 2018. Movia indkalder derfor disse seks operatører til opfølgende stikprøvekontrol i løbet af 2019.
- En operatør er, efter at have udarbejdet nye kontrakter, blevet vurderet igen i kontrolpanelet og igen er vurderingen, at kontrakterne ikke lever op til kravene. Sagen er derfor sendt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- En operatør havde ingen kontrakter, og sagen er overdraget til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Movia vil udover modellen for kontrol fortsat have et link på sin hjemmeside, hvor der kan indgives anmeldelse om overtrædelse af overenskomstvilkår.

Indkøbskontrakter med bestemmelser om sikring af løn- og arbejdsvilkår hos leverandørerne

Alle indkøbskontrakter, herunder trafikindkøb, indeholder bestemmelser om, at medarbejderne hos de pågældende leverandører er sikret løn og arbejdsvilkår i henhold til de gældende overenskomster på de pågældende arbejdsområder.

Tilgængelighed til Movias transportformer

At sikre at mennesker med fysiske handicap i videst muligt omfang kan være i stand til at benytte den offentlige transport, er en naturlig og integreret del af arbejdet for kollektiv mobilitet overalt på Sjælland.

Arbejdet i Movias Tilgængelighedsforum fortsætter i sin aftalte form, hvor forummet mødes 4 gange om året og drøfter aktuelle emner. Der opleves en god dialog mellem de forskellige repræsentanter i forummet og Movia.

Movias administration forsøger i vidt omfang at invitere relevante fagpersoner fra Movia med på møderne, således at repræsentanterne i forummet har mulighed for at stille spørgsmål direkte til dem, som har en indgående viden om det relevante emne. I tilgængelighedsforummet deltager repræsentanter for Danske Handicaporganisationer, ÆldreSagen og Faglige Seniorer.

Movias tilgængelighedsforum har i 2018 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 været indbudt til en drøftelse af indretningen af Movias nye havnebusser. Drøftelsen var udbytterig og viste, at inddragelsen af repræsentanter for brugerne på denne måde gav en god belysning af udfordringer og muligheder ved indretningen af havnebusserne.

En planlagt præsentation og gennemgang af den førerløse bus er udsat til 2019 og skal give inspiration til, hvordan fremtidens køretøjer kan indrettes, så der bliver færrest mulige barrierer for personer med funktionsnedsættelser.

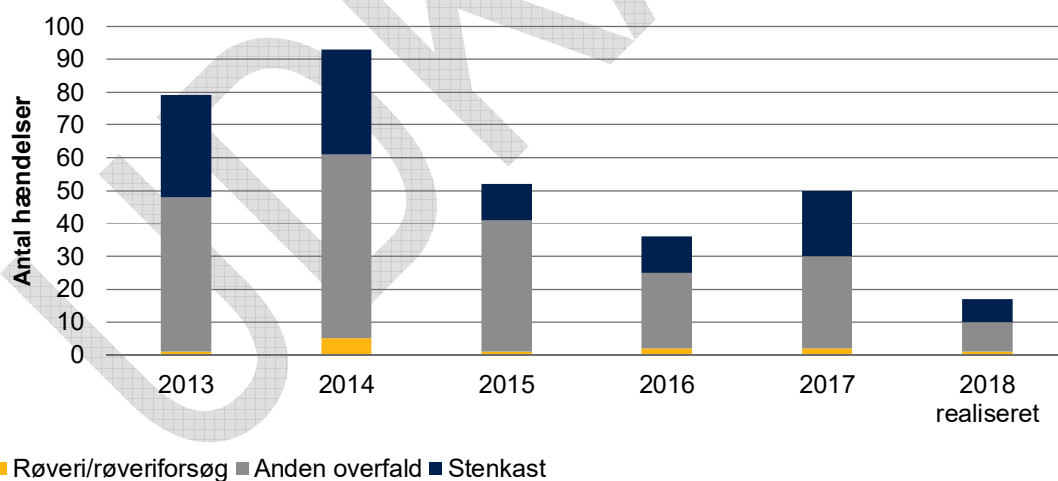
Overfald på chauffører

Buschaufførerne er ikke Movias medarbejdere, men er alligevel bussens væsentligste ansigt udadtil mod passagererne og er således ambassadører for den offentlige bustransport. Movia har derfor interesse i, at chaufførerne har gode og trygge arbejdsforhold, som er forudsætninger for, at de kan være gode chauffører og således være i stand til at bidrage til opfyldelsen af Movias mobilitetsambitioner.

Ambitionen er, at ingen chauffører overfaldes. Historisk har dette mål desværre ikke vist sig realistisk at nå, men overvågning i busserne m.v. er indsatser, som skal reducere risiko for overfald. Movia lægger vægt på, at operatørerne indmelder alle overfaldstilfælde, men det kan ikke udelukkes, at det ikke sker i alle tilfælde.

Der er fra 2017 til 2018 sket et glædeligt fald i antallet af indmeldte hændelser med overfald o.l. fra 50 til 17 hændelser fordelt på kategorierne Røveri, Anden overfald (fysisk eller psykisk) og Stenkast. Der kan ikke peges på bestemte geografiske områder med særlige problemer.

Figur 15. Overfald på chauffører

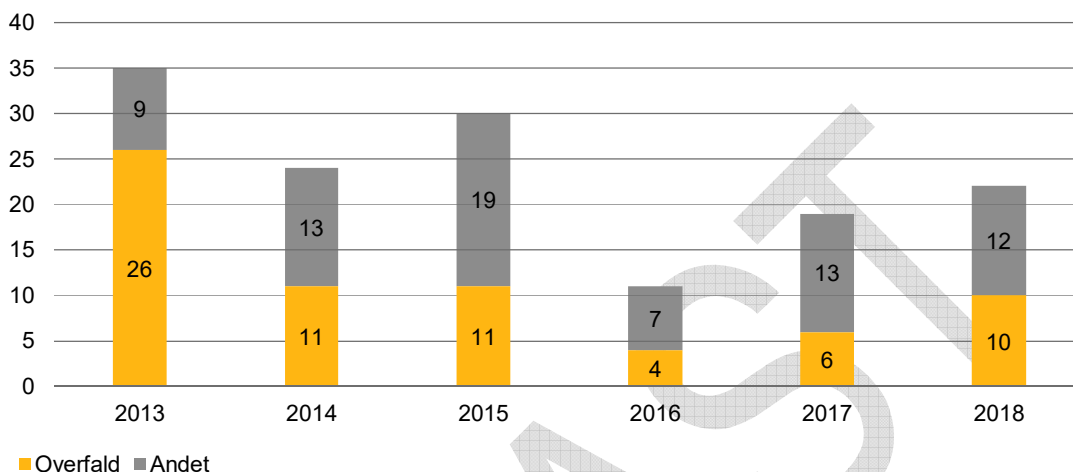


Anmeldte arbejdsskader

Der er i 2018 anmeldt 22 arbejdsskader, hvoraf 10 vedrører overfald på billetkontrollører. Antallet af overfald er steget mere, end den øgede billetkontrol tilsiger. Således har Movias billetkontrollører ud-

skrevet godt 40 pct. flere afgifter end i 2017, men overfald, som er indmeldt som arbejdsskade, er steget med 66 pct. Et øget fokus på konflikthåndtering i billetkontrollen iværksættes i 2019 og skal føre til, at konflikter ikke eskalerer og udvikler sig til voldsepisoder.

Figur 16. Anmeldte arbejdsskader - overfald og andet



Episodesedler i billetkontrollen

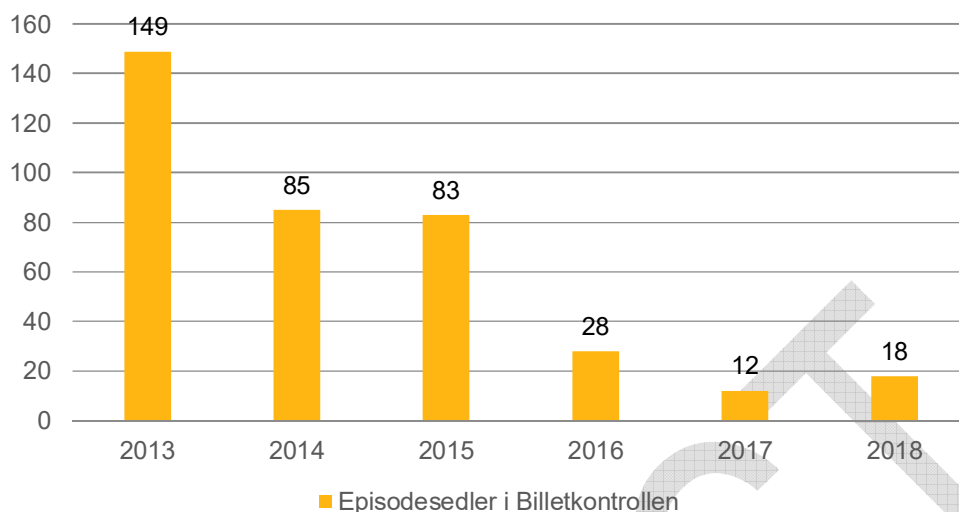
Movia har fokus på, at alle oplevede hændelser og "nær-ved hændelser", hvor medarbejdere i billetkontrollen har oplevet fysisk eller psykisk overfald, trussel om overfald eller anden tilskadekomst under billetkontrollen registreres. Det sker ved udfyldelse af en såkaldt episodeseddel. Denne registrering er et element i efterlevelsen af arbejdsmiljølovgivningens almindelige bestemmelser om arbejdsgiverens pligt til at sikre, at arbejdsforholdene sikkerheds- og sundhedsmæssigt er fuldt forsvarlige.

Med 18 registrerede episodesedler i Movias interne billetkontrol er målsætningen om et maksimalt antal på 18 i 2018 opfyldt. Målsætningen var højere end det opnåede resultat i 2017, men baggrunden herfor er, at kontrolpersonalet blev udvidet med 40 pct. i 2018. En episode kan udløse mere end én episodeseddel, fordi der er mere end en kontrollør i bussen. De 18 episodesedler dækker over 11 hændelser, hvoraf tre ikke har at gøre med selve billetkontrolarbejdet, men andet uheld.

13 episodesedler omfatter hændelser, som også er anmeldt som arbejdsskade. Tallet dækker over ni hændelser, hvor der er anmeldt arbejdsskade. Hvis man sætter antallet af episodesedler i relation til aktivitetsniveauet, såsom antallet af udskrevne afgifter, er der en mærkbar udvikling over årene. Hvor der i 2015 blev skrevet en episodeseddel for hver 181 udskrevne afgifter, var det tilsvarende tal i 2018 på 1791 udskrevne afgifter. Det er en lille nedgang i forhold til 1.871 i 2017.

Et videnskabeligt studie i 2018 af de mekanismer, der fører til, at en billetkontrolsituation udvikler sig til en konflikt, vil i 2019 være afsæt for en forstærket indsats for at løfte billetkontrollørernes evne til konflikthåndtering, inden potentielle konflikter opstår og eskalerer.

Figur 17. Antallet af episodesedler i billetkontrollen

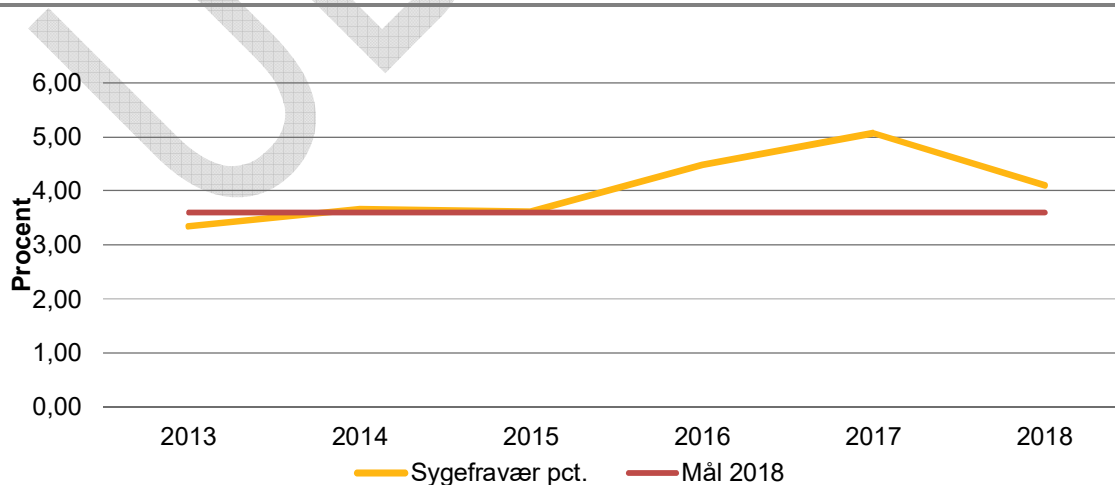


Sygefravær

Sygefraværet blandt Movias medarbejdere er målt 12 måneder bagud pr. 31. december 2018 på 4,1 pct. svarende til 9,1 dage pr. medarbejder i gennemsnit. Sygefraværet er således siden udgangen af 2017 faldet med 1,0 pct. point svarende til 2,1 dage pr. medarbejder. Selv om målet om 3,6 pct. sygefravær således ikke er fuldt indfriet, er der sket et bemærkelsesværdigt fald i sygefraværet. Faldet er fortrinsvis sket i de personaletunge områder med medarbejdere i driftsfunktioner, som også trak sygefraværet op, da fraværet steg relativt stejlt i 2016 og 2017.

Movias drift har fra 2018 haft forstærket fokus på sygefraværet og har taget en række initiativer til at nedbringe fraværet. Samtidig er antallet af langtidssyge faldet på grund af fratrædelse, herunder pensionering, med en tilsvarende mindre andel af langtidssygdom som konsekvens. Der forventes derfor en yderligere nedgang i 2019.

Figur 18. Gennemsnitligt sygefravær - procent fravær



Praktikpladser

Movia har i 2018 i lighed med 2017 haft 6 elever inden for fem forskellige specialer: IT, catering, kontoruddannelse, økonomi og HR. Movia ønsker fortsat at tilbyde en variation i indholdet af elevpladser med henblik på at specialisere eleverne til stillinger og dermed sikre Movias elever bedre jobmuligheder efter endt uddannelse. Specialiseringen af elevuddannelserne virker efter hensigten.

Job på særlige vilkår

I 2017 havde Movia medarbejdere i løntilskuds- og flexjobordninger. Medarbejderne varetager forskellige funktioner i huset, og flere af dem har været ansat i mange år. Movia har også i 2018 beskæftiget et antal medarbejdere i job på særlige vilkår som for eksempel virksomhedspraktik. Endvidere har Movia løbende haft studerende fra videregående uddannelser i praktikforløb.



Udgivet af:

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
Telefon 36 13 14 00

CVR nr. 29 89 65 69
1. januar - 31. december 2018

www.moviatrafik.dk

06 Godkendelse af årsrapport 2018

Indstilling

Administrationen indstiller,

- At bestyrelsen godkender Movias årsrapport 2018 som overdraget til revisionen under punkt 4
- At revisionsprotokollatet udsendes til repræsentantskabet forud for repræsentantskabsmødet 6. marts 2019.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Under henvisning til dagsordenens punkt 4 og 5 forelægges årsrapport 2018 med revisionens bemærkninger til bestyrelsens godkendelse.

I forlængelse af årsrapportens godkendelse sendes denne til Ankestyrelsen, jf. Movias vedtægter §31, stk. 3, ligesom årsrapporten med mundtlig gennemgang af revisionens bemærkninger forelægges repræsentantskabet til orientering, jf. § 31, stk. 4.

Repræsentantskabet modtager med den godkendte årsrapport en udgave af revisionsprotokollatet til egen orientering. Administrationen vurderer, at det foreliggende revisionsprotokollat i sin helhed kan sendes til repræsentantskabet, uden at Movias forretningsmæssige interesse påvirkes.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Årsrapport 2018 med specifikationer til kommuner og regioner offentliggøres på Movias hjemmeside.

Årsrapporten sendes til Ankestyrelsen.

07 Opdatering af Movias regnskabsregulativ, Bilag 1 Revisionsregulativ

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender, at punkt 11 i Regnskabsregulativets "Bilag 1 Revisionsregulativ" opdateres, således at den administrerende direktør bemyndiges til at indgå aftaler med Movias revision om rådgivning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I henhold til Bekendtgørelse om kommunal og regional revision af 28. juni 2016 skal en kommunes revisionsudvalg godkende rådgivningsopgaver, som varetages af revisor og dennes virksomhed, med henblik på at sikre revisors eller dennes virksomheds uafhængighed.

Da Movia ikke har et revisionsudvalg, har administrationen drøftet en løsning med revisionen, hvorefter bestyrelsen bemyndiger direktionen til at vurdere og godkende rådgivningsopgaver hos Movias revision inden de igangsættes, herunder påse at disse ikke er i konflikt med revisors og dennes virksomheds uafhængighed forud for, at aftale om revisionsarbejde indgås. Det kunne eksempelvis være aftale om revisionspåtegning af nye puljeprojekter eller bistand til optimering af CSR-proces i Movia.

Det foreslås, at bemyndigelsen indarbejdes under punkt 11 i Regnskabsregulativets bilag 1, hvor den understregede tekst tilføjes til det regulativ, som bestyrelsen besluttede 31. oktober 2018.

"11. Udvidelse af revisionen og andre revisionsopgaver

Revisionen har pligt til at udvide revisionen ud over det, der er anvist i dette regulativ, såfremt revisionen bliver opmærksom på forhold, der bør undersøges nærmere. Ved udvidelser af revisionsarbejdet aftales omfanget og finansieringen heraf med Movia, da revisionsaftalen kun omhandler den lovpligtige revision af Movia.

Movia kan i øvrigt indgå aftale med revisionen om at udføre andre opgaver og undersøgelser af revisionsmæssig, regnskabsmæssig eller driftsøkonomisk art samt særlige forvaltningsrevisionsanalyser, end foreskrevet i dette regulativ. Bestyrelsen bemyndiger direktionen til at kunne indgå aftaler herom med Movias revision.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

08 Godkendelse af forslag til dagsorden for repræsentantskabsmøde 6. marts 2019

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender forslaget til dagsorden for ordinært repræsentantskabsmøde 6. marts 2019.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I henhold til Movias årshjul godkendt af bestyrelsen 28. februar 2018 afholdes der møde i Movias repræsentantskab 6. marts 2019 kl. 9.00-11.00 hos Movia i Valby med orientering om aktuelle sager og Movias årsrapport.

Siden årshjulets vedtagelse er der kommet tre udspil fra regeringen, som griber ind i Movias, kommunernes og regionernes arbejde og organisering: Det gælder regeringens udspil om miljø og klima fra oktober 2018, lovforslag om sammenlægning af rejseplanen og rejsekortet og forslaget om en ændret organisering af den kollektive transport i hovedstadsområdet. Der foreslås at direktionens beretning. Endvidere foreslås der afsat tid til at orientere om digitale tiltag, herunder erstatning af trykte køreplaner på stoppesteder med liveopdateret trafikinformation.

Af øvrige emner foreslås orientering om Movias regnskab, som foreskrevet i vedtægten tillige med direktionens beretning. Endvidere er der behov for at udpege en ny suppleant for Per Hovmand, idet Mogens Schwensen, som blev udpeget i forbindelse med konstitueringen af Movias bestyrelse 15. januar 2018, ikke er medlem af repræsentantskabet, og derfor ikke er valgbar.

Administrationen indstiller herudover, at der sættes et emne om styrket mobilitet i områder med lav befolkningstæthed med særligt fokus på en præsentation af plustur i rejseplanen, som vil være et tilbud for alle kommuner fra 1. juli 2019.

Administrationen foreslår, at bestyrelsen vælger Per Hovmand som mødeleder.

Forslag til dagsorden/program:

Kl. 09.00-09.05

Valg af mødeleder

Bestyrelsen indstiller næstformand Per Hovmand.

Kl. 09.05-09.10

Konstatering af fremmødte

v/bestyrelsesformand Kirsten Jensen

Kl. 09.10-09.15	Valg af suppleant til Movias bestyrelse v/bestyrelsesformand Kirsten Jensen
Kl. 09.15 – 09.40	Direktionens beretning v/administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen
Kl. 09.40 – 10.10	Digitalisering af Movias services, herunder status for køreplaninformation på stoppesteder og mulighederne for liveopdateret trafikinformation v/kommunikationsdirektør Camilla Struckmann
Kl. 10.10 – 10.20	Orientering om Movias årsregnskab for 2018 v/ressourcedirektør Eskil Thuesen og revisor Jens Thordahl Nøhr, Ernst & Young Punktet omfatter også revisionens arbejde og bemærkninger til regnskabet.
Kl. 10.40 – 11.00	Hvordan styrker vi mobiliteten der, hvor der er længere mellem huse? v/produktchef Niels Agerbo og kommunikationsdirektør Camilla Struckmann Præsentation af plustur samt Movias mobilitetsprogram, som skal øge samspil med borgere om nye mobilitetsløsninger.
I forlængelse af repræsentantskabsmødet inviteres medlemmerne af repræsentantskabet til at deltage i en præsentation af rapporten "Mobilitet for fremtiden", som Movias mobilitetschef Anette Enemark deltog i udarbejdelsen af. Emnet blev udskudt på seneste repræsentantskabsmøde. Der kræves særskilt tilmelding til præsentationen, som foregår fra 11.05 – 11.35 med efterfølgende mulighed for frokost i Movias kantine.	
Kl. 11.05-11.35	Præsentation af rapporten "Mobilitet for fremtiden" v/mobilitetschef Anette Enemark
Kl. 11.35-12.00	Frokost i Kantinen

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

09 Udmøntning af Anlægspuljen

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- At tre projekter til samlet 612.500. kr. fra anlægspuljen godkendes i 3. ansøgningsrunde
- At anlægspuljen herefter lukkes, samt at restpuljen på ca.100.000 kr. fordeles mellem kommuner og regioner i Region Sjælland, når alle anlægspuljeprojekter er afsluttet.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movia har modtaget tre ansøgninger til anlægspuljen om stoppestedsforbedringer fra henholdsvis Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune og Køge Kommune. Det samlede ansøgte beløb er 612.500 kr. Der kan bevilges 50 pct. medfinansiering, og alle tre ansøgninger om stoppestedsprojekter opfylder de formelle tildelingskriterier. Det indstilles, at alle tre ansøgninger imødekommes.

- *Det ansøgte projekt i Vordingborg kommune*
Kommunen har i en årrække haft opmærksomheden rettet mod kommunens R-linje stoppesteder. Det ansøgte projekt ligger i forlængelse heraf med 10 stoppesteder på de kommunalt finansierede linjer 664 og 667.
- *Det ansøgte projekt i Køge Kommune*
Projektet indebærer opsætning af en informationsskærm på et udvalgt stoppested. Administrationen foreslår, at der i tilsagnsskrivelsen bedes om en grundig analyse af passagergrundlaget ved det pågældende stoppested.
- *Det ansøgte projekt i Guldborgsund Kommune*
Kommunen ansøger om medfinansiering til opgradering af to stoppesteder, men peger ikke på to konkrete stoppesteder. Administrationen foreslår, at Movia bidrager med rådgivning til at udpege to egnede stoppesteder og med rådgivning om cykelparkeringsfaciliteter ved stoppesteder.

Ved udmøntning af ovenstående vil restpuljen udgøre 100.000 kr. Der er ikke på nuværende tidspunkt udsigt til nye engangsindtægter i Movia, som kan overføres til anlægspuljen. På den baggrund indstilles anlægspuljen nedlagt efter udmøntningen af 3. runde. Ubrugte midler foreslås fordelt mellem kommuner og regioner i den sjællandske region, når alle projekter, der har modtaget støtte fra anlægspuljen, er afsluttet og tilskud er udbetalt.

Tabel 1. Samlet oversigt med gennemsnitlig score og indstilling

Score	Ansøger	Titel	Ansøgt beløb	Indstillet beløb
2,6	Guldborgsund Kommune	To superstoppesteder (bedre skift mellem cykel og bus)	110.000 kr. (50 pct. medfinansiering)	110.000 kr. (50 pct. medfinansiering)
4,0	Vordingborg Kommune	Bedre venteforhold med kollektiv trafik (10 stoppesteder)	375.000 kr. (50 pct. medfinansiering)	375.000 kr. (50 pct. medfinansiering)
4,4	Køge Kommune	Styrkelse af skiftemulighed mellem fire buslinjer i Ejby (to stoppesteder)	127.500 kr. (50 pct. medfinansiering)	127.500 kr. (50 pct. medfinansiering)
I alt				612.500 kr.

Baggrund om Anlægspuljen

Anlægspuljen blev etableret på beslutning af Movias bestyrelse i oktober 2015 med det formål at støtte anlægsprojekter, der understøtter og forbedrer bus- og lokaltogdriften og sammenhængen i det samlede net. Det kan f.eks. være projekter inden for terminal- eller stoppestedsområdet, anlæg der bidrager til grøn omstilling af busdriften og fremkommelighedsprojekter. Puljen har bestået af et salgspøvenu på 3,6 mio. kr. fra salg af en ejendom i Rødovre og er administreret efter en fordelingsnøgle baseret på bustimer, hvor 70 pct. eller 2,5 mio. kr. blev øremærket projekter i Region Hovedstadens område og 30 pct. eller 1,1 mio. kr. blev øremærket projekter i Region Sjællands område.

Første ansøgningsrunde blev gennemført i 2016 med udmøntning af samlet 2,9 mio. kr. og med fuld udmøntning i Region Hovedstadens område. I anden ansøgningsrunde i 2017 modtog Movia ingen forslag, og det blev derfor besluttet at gennemføre en tredje ansøgningsrunde i 2018. Rammebeløbet er på 725.000 kr. De ekstra 25.000 kr. er tilbageløb af ubrugte midler til anlægspuljen fra et afsluttet projekt i Sorø Kommune, der fik støtte i den første ansøgningsrunde. Fristen for ansøgninger til tredje ansøgningsrunde var 1. december 2018.

Økonomiske konsekvenser:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia, da der er tale om en udmøntning af allerede reserverede midler i Movias budget.

Kundemæssige konsekvenser:

Projekterne forventes at have en mindre passagereffekt eller øget serviceoplevelse for kunderne i den kollektive transport på de udvalgte stoppesteder.

Miljømæssige konsekvenser:

Indstillingen har ingen miljømæssige konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Lukket punkt, idet bestyrelsens udmøntning af anlægspuljen ikke bør være offentlig tilgængelig før kommunerne har modtaget et svar på deres ansøgning og en pressemeddelelse om udmøntningen af anlægspuljen er sendt ud (se under kommunikation). Punktet åbnes når dette sket.

Kommunikation:

På baggrund af bestyrelsens beslutning om udmøntning af anlægspuljen skriver administrationen svarbreve til de tre kommuner, der har ansøgt puljen. Dette følges op af en pressemeddelelse til offentlighedsrådgørelse på Movias hjemmeside primo marts 2019.

11 Mandat til aftale med Holbæk Kommune om gratis buskørsel i uge 11

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen giver Movias administration mandat til at indgå aftale med Holbæk Kommune om betalt kørsel i uge 11 for passagerer i busser, der kører i Holbæk Kommune.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Holbæk Kommune har rettet henvendelse til Movias administration, fordi kommunen som led i en klimauge i Holbæk i uge 11 ønsker at gøre transport på alle buslinjer gratis for passagerer, der kører i og gennem kommunen. Administrationen har meddelt Holbæk Kommune, at beslutning herom er et takstspørgsmål, som afgøres af Movias bestyrelse.

Kommunens ønske er fremsat med forbehold for politisk vedtagelse i kommunalbestyrelsen.

Kommunens forvaltning forventer således at lægge alternative forslag op til politisk beslutning. Administrationen har meddelt Holbæk Kommune, at indtægtstabet er beregnet til 78.600 kr. pr. dag, hvilket dækker det beregnede indtægtstab fra de ca. 7.000 passagerer, som dagligt benytter de 29 buslinjer, som kører i eller gennem Holbæk Kommune. Der er i beløbet inkluderet op til 3.000 kr. til dækning af eventuelt tab i DSB.

Ved tidligere lignende tilfælde, hvor en kommune har ønsket at finansiere buskørsel for passagererne fuldt ud i en tidsbegrænset periode, har Movia forudsat, at kommunen fuldt ud betaler de manglende billetindtægter og eventuelle øvrige omkostninger. Indtægtstabet beregnes af Movia.

Det er administrationens vurdering, at betalingsfriheden for passagererne for en buslinje af praktiske grunde skal gælde hele linjen og ikke kun den del, hvor der køres inden for kommunegrænsen. Det anses ikke for praktisk muligt at håndhæve til- og frakobling af betalingssystemer ved kommunegrænsen.

Holbæk Kommune vil således blive opkrævet et beløb svarende til de beregnede mistede indtægter, og beløbet fordeles på alle de berørte buslinjer. Derved holdes buslinjernes økonomi uændret, således at de kommuner og regioner, der deler de enkelte linjer ikke påvirkes af Holbæk Kommunes eventuelle ønske om gratis transport for passagerer.

Økonomiske konsekvenser:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

Kundemæssige konsekvenser:

Der er ikke evidens for, at kortvarige "gratisordninger" har en mærkbar positiv langtidsvirkning på passagertallet.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Holbæk Kommune varetager den lokale markedsføring af initiativet.

Administrationen varetager den nødvendige information af operatører og chauffører, billetkontrollører og kundecenteret, ligesom der vil blive orienteret på DOT's hjemmeside. Administrationen varetager ligeledes dialogen med DSB om eventuel kompensation.

12 Movia høringssvar til "Forslag til Fingerplan 2019"

Indstilling

Administrationen indstiller, at administrationen afgiver høringssvar der bakker op om fastholdelse af et stærkt stationsnærhedsbegreb, forsøgsordningen med BRT og stationsnærhed og klare kriterier for BRT samt evaluering af de gennemførte forsøg.

Beslutning:

Resume:

"Forslag til Fingerplan 2019" er det statslige landsplandirektiv, der sætter de planmæssige rammer for den fysiske planlægning i hovedstadsområdet. Erhvervsstyrelsen offentliggjorde forslaget i januar og det er i høring frem til medio marts 2019. Af særlig betydning for mulighederne for udvikling af den kollektive busstrafik er forslaget om en forsøgsordning med mulighed for stationsnærhed omkring standsningssteder på op til i alt tre BRT linjer med op til tre standsningssteder pr. linje.

Sagsfremstilling:

Fingerplanen fastsætter de planmæssige rammer for byudviklingen af Hovedstadsområdet, og revideres hvert 4. år. Erhvervsministeriet har i januar 2019 sendt "Forslag til Fingerplan 2019" i høring i en otte ugers periode.

Regionplanlægningen for hovedstadsområdet har siden 1989 haft udgangspunkt i stationsnærhedsprincippet, der sætter rammerne for placeringen af større kontor- og serviceerhverv, og har derigennem fremmet en miljørigtig lokalisering af intensive byfunktioner. Hidtil har stationsnærhedsprincippet omfattet områder i tilknytning til statslige baner (metro, S-tog, regionaltog og Kystbanen samt den kommende letbane i Ring 3). Dermed har områder ved stationer langs sammenhængende banestrækninger fået tildelt stationsnærhed.

Erhvervsstyrelsen har i "Forslag til Fingerplan 2019" åbnet for en forsøgsordning, hvor standsningssteder på BRT-linjer kan udpeges til nye stationsnære kerneområder. Erhvervsstyrelsen lægger op til en forsøgsordning med tre BRT-linjer med op til tre standsningssteder pr. linje. Forslaget til Fingerplan 2019 og perspektiverne vedrørende forsøgsordningen rummer en række elementer, som administrationen foreslår anføres i Movias høringssvar til Erhvervsstyrelsen. Nedenstående gennemgang er administrationens vurdering af de centrale elementer i et kommende høringssvar.

Forslag om forsøgsordning med stationsnærhed ved BRT-linjer

Stationsnærhedsprincippet er et centralt styringsredskab i byudviklingen i hovedstadsområdet, og har haft en vigtig betydning for velfungerende udvikling. Det er vigtigt, at princippet fastholdes i fremtiden. Med en forventet befolkningstilvækst i hovedstadsområdet på 200.000 frem mod 2030 er det dog ligeledes centralt, at der kigges på, om princippet kan moderniseres og tilpasses til fremtidens udviklingsbehov.

Administrationen finder det positivt, at der åbnes for mulighed for stationsnærhed ved BRT-standsningsteder. Movias og DTUs analyser viser, at det ikke er afgørende, hvilken type af kollektiv trafik der betjener et bestemt område, men i stedet om det højklassede kollektive transporttilbud har potentialet til at overflytte bilister til kollektiv trafik, og at den kollektive trafikbetjening har varig karakter.

Denne mere funktionelle tilgang vurderes at kunne styrke stationsnærhedsprincippet. Med forsøgsordningen bliver det muligt at få testet, om BRT-løsninger i hovedstadsområdet kan danne den kollektive trafiks ramme for den fokuserede byudvikling. I en analyse, som Movia gennemførte i samarbejde med DTU i 2016, blev det påvist, at dette har været tilfældet ved en række internationale BRT-løsninger.

Det foreslås, at det i Movias høringssvar anbefales at fastholde stationsnærhedsprincippet som et vigtigt styringsprincip for trafik og byudvikling i hovedstadsområdet og, at tildelingen af stationsnærhed ved standsningsteder langs BRT-linjer fastsættes til kun at udløse stationsnære kerneområder inden for 600 meter mod 600-1.000 meter for en S-togstation.

Erhvervsstyrelsen lægger op til en tilgang i forhold til BRT-linjerne i forsøgsordningen i form af krav til bl.a. linjeføring, frekvens, hastighed og opkobling til det overordnede banenet, således BRT-betjeningen får permanent status i den kollektive trafik. Erhvervsstyrelsen lægger således også op til, at der først kan gives stationsnærhed, når der er sikkerhed for, at projektet kan gennemføres.

Det foreslås, at Movia i høringssvaret erklærer sig enig i, at der stilles nogle klare krav til de forsøgsordninger, som skal gennemføres. Dette gælder især i forhold til karakteren af BRT-infrastrukturen, der skal opfylde Vejdirektoratets vejregler for BRT, og til sikring af gode forhold ved de udvalgte standsningsteder (herunder gode adgangsforhold til stoppestederne, fastlæggelse af parkeringsnormer m.m.).

Erhvervsstyrelsen har i forslaget til Fingerplan 2019 ikke klart defineret, hvad en BRT-linje er. Det er administrationens vurdering, at der bør lægges vægt på, at BRT-linjerne i forsøgsordningen forbinder de med BRT tildelte stationsnære områder med de eksisterende baner. BRT-linjerne kan således understøtte det eksisterende kollektive net ved dels at sikre en højklasset last-mile løsning til områder, som ikke ligger tæt på en station, og ved dels at tilbyde højklasset kollektiv trafik i korridorer uden banebetjening.

Et muligt forsøgsområde er betjeningen af Lautrupgård i Ballerup Kommune. Movia gennemfører samme med Ballerup Kommune og støtte fra Trafikstyrelsen en undersøgelse af muligheden for etablering af en eventuel førerløs BRT-strækning fra Malmparken S-togsstation til Lautrupgård.

Erhvervsstyrelsen lægger op til én samlet ansøgningsrunde i forsøgsordningen og anfører i høringsmaterialet, at de vil igangsætte denne proces i slutningen af 2019. Det er administrationens vurdering, at ansøgningsfristen skal fastlægges, så der er tilstrækkeligt med tid til, at potentielle ansøgerkommuner kan nå at projektmodne de respektive projekter, herunder nå at træffe de fornødne politiske beslutninger om bl.a. finansiering.

Det foreslås derfor, at der i høringssvaret lægges op til en ansøgningsproces, hvor ansøgningerne skal fremsendes medio 2020. Dette vil give kommunerne og Movia mulighed for at indgå i en dialog om potentielle ansøgninger samt i rådgivningen om indholdet i disse.

Forslag om særlige lokaliseringsområder

Der åbnes i forslaget til ny fingerplan op for placering af intensive byfunktioner i udvalgte, særlige lokaliseringsområder (Forskerparken, Nærum, Kvistgård og Vallensbæk). Erhvervsstyrelsen lægger samtidig op til, at kommunerne i givet fald skal sikre trafikal adfærd svarende til, at områderne var lokaliseret indenfor gangafstand til en station på det overordnede banenet. Det er administrationens vurdering, at en sådan tilgang er fornuftig, da den vil understøtte de grundlæggende tanker i fingerplanen og stationsnærhedsprincippet, så byudviklingen foregår, hvor der er god kollektiv betjening.

Movias administration har indledt drøftelser med Rudersdal Kommune om mulige forbedringer af busbetjeningen i Forskerparken og ved Nærum St.

Forslag om transportkorridorer

I forslagets forord samt i §24 om transportkorridorer nævnes regeringens planer om planlægningsundersøgelser af udvidelser af en række større hovedveje (bl.a. Ring 3, Ring 4, Øresundsmotorvejen), samt i forbindelse med undersøgelser af anlæg af en ny vejforbindelse i Ring 5.

Administrationen foreslår, at Movia i høringssvaret fremhæver, at der i planlægningsundersøgelser på de benævnte veje generelt bør indgå analyser, som forbereder større vejanlæg for såvel individuel som kollektiv trafik. Med udsigten til mærkbart stigende trængsel er det vigtigt at tænke trafikale løsninger som udnytter infrastrukturen og pladsen bedst muligt, som f.eks. anlæg af særlige busbaner eller udnyttelse af nødsporet til kørsel med busser.

Evaluerings af forsøg

Administrationen foreslår at Movia i høringssvaret anbefaler, at der tages konkret stilling til hvilke analyser og øvrige evalueringer, der bør gennemføres i forbindelse med såvel BRT-forsøgsprojekter som udmøntning af kravene til kollektiv betjening af særlige udviklingsområder.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen konsekvenser.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen konsekvenser.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

14 Orientering om forslag til ændring af lov om trafiksselskaber

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om forslag til ændring af lov om trafiksselskaber til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Transport-, bygnings- og boligministeren fremsatte 19. december 2018 forslag til lov om ændring af lov om trafiksselskaber (Fremme af digitale mobilitetstjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbusser m.v.).

Lovforslaget blev førstebehandlet 18. januar og forventes 3. behandlet den 21. februar. Fra regeringspartierne og DF er der støtte til forslaget. S er overordnet positiv, men bekymret for økonomien, og SF er imod forslaget samlet set. Den største uenighed vedrører forslaget for så vidt angår reguleringen af fjernbusser, mens der generelt er tilslutning til ideen om at sammenlægge Rejsekort og Rejseplan – forudsat regningen ikke blot udskrives til trafiksselskaberne. De radikale stillede forslag om, at lovforslaget blev delt op, så sammenlægning af Rejsekort og Rejseplan blev et forslag for sig, hvilket der var støtte til fra Alternativet. Deadline for input til betænkning er fastsat til 21. februar 2019.

Lovforslaget var forinden fremsættelsen i offentlig høring med udløb 22. november 2018. Movia afgav høringssvar, som bestyrelsen blev orienteret om på mødet 28. november. Nedenfor gives en kort opsummering af de steder, hvor der er ændringer i forhold til høringsudgaven og eller hvor ministeriet har haft bemærkninger til Movias høringssvar.

Vedrørende det fælles selskab "Rejsekort og Rejseplanen A/S

Regeringen foreslår sammenlægning af Rejsekortet og Rejseplanen i én fælles digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én bestyrelse og én direktion. Tredjepart skal have mulighed for at få mobilitetstilbud vist på det samlede rejseplan- og rejsekortsystem. Trafiksselskaberne skal vederlagsfrit stille udvalgte billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart. Der skal ikke betales provision til tredjepart og tredjepart må ikke tage højere pris end trafiksselskaberne. Endelig skal tredjepart gives adgang til data, hvortil en række minimumskrav vil blive defineret.

Såvel Movia som Trafiksselskaberne i Danmark skrev i deres høringssvar, at udviklingen af de nye tekniske løsninger i det fælles selskab er omkostningstung, men at udkastet til lovforslag ikke var videre specifikt, når det kom til finansieringen af udviklingsomkostninger og afledte driftsomkostninger. Der blev i den forbindelse henvist til det sammenfattende skema i udkastet, hvor Transportministeriet

nævnte, at der ville være implementeringsomkostninger for de offentlige trafikvirksomheder i forbindelse med videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemets datastyresystemer.

I det fremsatte lovforslag er dette taget ud og i stedet fokuseres på, at videreudviklingen er et naturligt og nødvendigt udviklingsskridt for Rejsekort og Rejseplanen, og at det vil føre til øget brug af den kollektive trafik på en anslået passagertilvækst på 5 pct., svarende til en øget billetindtægt på 475 mio. kr. om året. Ministeriet vurderer, at disse gevinster mere end udligner de omkostninger, der vil være forbundet med lovforslaget, omkostninger der i øvrigt ikke er nærmere specificeret.

Movia pegede i høringssvaret endvidere på, at den samlede digitalisering af den offentlige sektor er et fælles kommunalt, regionalt og statsligt anliggende og foreslog derfor, at de overordnede samfundsmæssige hensyn fastlægges i et samspil mellem selskabet, kommuner, regioner og staten. I høringssnotatet bemærker.

Transportministeriet har ved mail af 31. januar til Rejsekortselskabets bestyrelse meddelt, at man i lyset af de indkomne høringssvar sender en analyseopgave i eksternt udbud. Formålet med analysen er at få skitseret potentielle udviklingsspor for sammenlægningen af rejseplanen og rejsekortet henimod en samlet digital mobilitetstjeneste, hvor også de tekniske udviklingsbehov og økonomiske forhold vil blive nærmere belyst. Analysen vil have karakter af en "fase 1"-analyse, som vil kunne anvendes som input til selskabets videre konkrete tilrettelæggelse af videreudviklingen i henhold til lovforslaget. KL og Danske Regioner er sammen med Trafikselskabsforeningen inviteret til at deltage i arbejdet.

Movias administration anslår, at sammenlægningen af Rejseplanen og Rejsekortet i en fælles digital mobilitetstjeneste på de vilkår, som i øvrigt er skitseret i lovforslaget, vil medføre en udviklingsomkostning på et trecifret mio. beløb. Der er ikke endnu etableret en økonomisk bæredygtig MaaS-løsning, som Movia er bekendt med. Det bedste eksempel er indtil videre fra Finland, hvor der er opnået en samlet abonnementsbase på 15.000 kunder. Der er således tale om en yderst tvivlsom businesscase på nuværende tidspunkt. Movias administration og de øvrige trafikselskaber i TiD bistår KL og Danske Regioner i de videre økonomiske forhandlinger med ministeriet på baggrund af forslaget.

Movias formand og administrerende direktør havde på vegne af Trafikselskaberne i Danmark 7. februar 2019 foretræde for Trafikudvalget, hvor trafikselskabernes bekymring over udgifterne blev gjort klart.

Vedrørende mulighed for ikke-private virksomheders tilkøb af ekstra buskørsel

Movia foreslog i sit høringssvar, at adgangen for private virksomheder til at tilkøbe nye busruter eller ekstra afgang også burde være til stede for ikke-private virksomheder. Dette forslag er ikke medtaget i lovforslaget, idet det er ministeriets vurdering, at offentlige institutioners og virksomheders behov bør kunne dækkes af den almindelige offentlige servicetrafik, som finansieres af kommuner og regioner.

Vedrørende hjemmel for trafikselskaber til at indgå aftaler med kommuner om at varetage mindre opgaver mod betaling

Movia opfordrede til at præcisere en hjemmel til, at trafikselskaber kan indgå aftale med kommuner om at varetage mindre opgaver mod betaling, herunder udstedelse og optankning af Rejsekort til gavn for blandt andet digitalt svage borgere. Opfordringen er ikke imødekommet i lovforslaget og er ikke kommenteret i høringsnotatet.

Vedrørende reklamesalg i Rejseplanen

Movia bemærkede i høringssvaret, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det gennem loven fastlægges, at Rejseplanen ikke skal finansieres af indtægter fra reklamesalg. Ministeriet fandt ikke anledning til ved lov at indskrænke muligheden for reklamesalg i Rejseplanen.

Baggrunden for Movias forslag var, at Rejseplanen er sektorens væsentligste trafikinformationskanal, og der er derfor et betydeligt hensyn til at sikre, at borgerne har nem og hurtig adgang til trafikinformation og ikke ved brug af Rejseplanen forstyrres af uvedkommende og forstyrrende reklamer.

Hertil kommer, at at værdiansættelsen af Rejseplanen alt andet lige vil være højere, hvis selskabet kan have kommercielle aktiviteter i form af reklamesalg. Det skyldes, at det i forbindelse med værdiansættelse af Rejseplanen A/S vil skulle indregnes, hvad en privat køber af Rejseplanen A/S ville kunne tjene ved at udnytte data og reklamemuligheder.

Hvis der i loven var blevet lagt begrænsninger i de kommercielle muligheder, ville det have begrænset den skattemæssige værdi af selskabet, og dermed den avancebeskatning, en skattepligtig fusion ville udløse for blandt andre Movia og dermed for kommuner og regioner.

Vedrørende liberalisering af afstandskrav til fjernbusser

Movia tilsluttede sig i høringssvaret et forslag fra Trafikselskaberne i Danmark om en minimumsafstand på 100 km i stedet for lovforslagets 75 km. Forslaget er ikke imødekommet i lovforslaget. Formanden for Trafikselskaberne i Danmark, Midttrafiks bestyrelsesformand, har bl.a. kritiseret dette i DR 27. januar 2019.

Økonomiske konsekvenser:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia. Det vurderes at lovforslaget som det forventes vedtaget vil lægge et betydeligt pres på Movias økonomi.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Ingen kommunikation.

Bilag:

1. Ændring af Lov om Trafikselskaber, Foretræde 7. februar 2019



Ændring af Lov om Trafiksekskaber Foretræde 7. februar 2019

Claus Wistoft

formand for Trafiksekskaberne i Danmark, formand for Midttrafik samt
viceborgmester i Syddjurs Kommune (V)

Kirsten Jensen

formand for Movia, bestyrelsesmedlem i Trafiksekskaberne i Danmark
samt borgmester i Hillerød Kommune (A)

Ændring af lov om trafikelskaber

TRAFIKSELSKABERNE



Vi vil digital udvikling af infrastrukturen

Trafikvirksomhederne har udviklet og finansieret:

- **Rejsekort**, der er udstedt over 2,5 mio. rejsekort
- **Rejseplanen**, der har over 3,5 mio. downloads

Internationalt unikt, at tjenesterne kan bruges på kryds og tværs af alle kollektive transportformer i hele landet

Ejerne har besluttet at slå rejsekort og rejseplanen sammen for at sikre besparelser og koordinering

Rejseplanen udvides med indenrigsfly, Plustur, taxaer, delebiler og bycykler



Trafiksekskaberne er fokuserede på at få rejsekortomkostningerne bragt ned

1000 kr.	Lån til rejsekort pr. 31.12.2018	Tilgodehavende ansvarligt lån	Abonnementsbetaling til Rejsekort 2018
Movia	323.200	115.096	85.938
NT	55.784	15.720	14.539
Midttrafik	111.800	47.207	30.891
Sydtrafik	-	15.014	10.618
Fynbus	-	12.149	9.009
I alt	490.784	205.186	150.995

Ændring af lov om trafikskaber

TRAFIKSELSKABERNE



Om udvikling af fælles app

Trafikskaberne vurderer:

At det vil være komplekst at levere, kræve investeringer for et mindre trecifret millionbeløb samt have driftsomkostninger for et mindre tocifret millionbeløb pr. år.

Transportministeren sagde under 1. behandlingen:

”Vi har set i Sverige, at lignende reformer har ført til øgede billetindtægter på 25 pct. – 25 pct. Hvis blot vi får øgede billetindtægter i Danmark på 5 pct., så giver det øgede billetindtægter på næsten ½ mia. kr. Det kan godt finansiere den her lille øvelse”

Transportministerens har i besvarelsen af spørgsmål 2 skrevet:

”Internationale erfaringer fra pilotprojekter på digitale mobilitetstjenester har også vist en stigning i brugen af offentlig transport. Et forsøg udført i Göteborg viste f.eks. en stigning på over 25 pct.”



Göteborgforsøg har selektionsbias

Ministerens rådgiver gør opmærksom på: *"Bemærk, påvirket af selektionsbias"*:
Brugerne var særligt udvalgt, projektet gik målrettet efter en begrænset målgruppe, og brugerne skulle opmagasinere deres privatbil i testperioden.

"Det betyder grundlæggende, at du ikke kan bruge de resultater til at svare på, om MaaS-løsninger får flere til at benytte kollektiv trafik, for resultaterne kan netop være en effekt af, at der udelukkende er tale om nogle testpersoner, der på forhånd havde tænkt sig at droppe egen bil og i stedet benytte kollektiv transport."

sagde økonomiprofessor Mogens Fosgerau i Ingeniøren 14. januar 2019



Lov om trafiksekskaber

Göteborgforsøget er andet koncept med få brugere

Forsøget i Göteborg få brugere (knap 200) – og kun 36 af dem har deltaget i vurderingen af, hvor meget mere, de bruger kollektiv transport.

Ministerens ekspertgruppe fra april 2018 skelner mellem fuld MaaS-løsning og MaaS light:

- "Abonnement MaaS er en ordning, hvor transport er en service, man køber på abonnement, helt som man kender det fra mobiltelefonabonnementer...
- Pay-as-you go MaaS er en light udgave af MaaS, hvor tilbuddene er samlet på én platform, hvor trafikanterne booker og betaler via platformen for hver transportydelse de forbruger...

Forsøget i Göteborg var en fuld MaaS-løsning. Ændringen af trafiksekskabsloven sigter på at etablere en Maas Light. *Derfor kan det ikke sammenlignes.*

Ændring af lov om trafikselskaber

TRAFIKSELSKABERNE



Hvor skal pengene komme fra?

"Hvis man nu var en privat virksomhed, som havde en markedsanalyse på det her niveau, ville man nok ønske sig en mere solid undersøgelse, før man kastede sig ud i en investering på et trecifret millionbeløb."

sagde økonomiprofessor Mogens Fosgerau i Ingeniøren 14. januar 2019

Hvis passagertallet kunne stige 25 pct. ved at lave en app, hvorfor er det så ikke blevet udbredt i hele verden?

Der er nok fordi flere passagerer kræver hårdt arbejde: øget rejsehastighed, frekvens og regularitet. Billetter betyder meget lidt.

Med lovforslaget sendes en millionregning til trafikselskaberne, uden sikkerhed for at pengene kommer ind igen.

Ændring af lov om trafikselskaber

TRAFIKSELSKABERNE



Trafikselskabernes bekymringer

Effekt af krav i loven om, at vi skal udvikle fælles app, uden der følger penge med:

- Rejsekortselskabet er et aktieselskab, der skal fungere som en forretning. Selskabet kan blive tvunget til at træffe beslutninger, der ikke har en god business case, men alene har til hensigt at opfylde loven.
- Trafikselskaberne er ejet af kommuner og regioner: Rejsekort koster allerede mange penge – statsligt krav om bestemte (ikke-rentable) investeringer i rejsekortet risikere at betyde mindre busdrift.

Ændring af lov om trafikselskaber

TRAFIKSELSKABERNE



Hvad nu?

Trafikselskaberne vil opfordre til, at det af betænkningen fremgår, at:

- Investeringer i en ny mobilitetstjeneste kun gennemføres, hvis det kan dokumenteres, at trafikselskaberne får pengene ind igen, så trafikselskabernes trafikale service ikke påvirkes.
- Alternativt kan staten finansiere udviklingsomkostningerne ved fælles app



Baggrundsmateriale



Lovforslag om én mobilitetstjeneste

§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab, benævnt Rejsekort & Rejseplan A/S, drive og udvikle et elektronisk rejseplansystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 9. Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som skal indeholde en strategi for: 1) at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste, 2) at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og 3) at skabe bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejsekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder om finansieringen af driften og udviklingen, prioriteringen af udviklingsindsatserne og objektive betingelser for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet.



Artikel fra Ingeniøren 14. januar 2019

Det har en pris at videreudvikle rejseplan- og rejsekortsystemet, lyder vurderingen blandt andet fra Trafikselskaberne i Danmark og Danske Regioner.

Helt konkret ventes sammenlægningen at koste et trecifret millionbeløb, lyder vurderingen, og regningen er hverken trafikselskaberne eller regionerne villige til at betale, som [MobilityTech tidligere har beskrevet](#).

Nu lyder det dog fra Transportministeriet, at investeringen vil kunne tjene sig selv hjem, fordi flere vil få lyst til at bruge offentlig transport som følge af regeringens lovforslag.

Det skriver ministeriet i sit [notat](#) kort før jul om de høringssvar, der blev indsamlet til lovforslaget.

»Udviklingen af integrerede, digitale mobilitetstjenester, der kan etableres som følge af datadeling, gør det nemmere for passagererne at finde og foretage den samlede rejse, hvilket vil føre til øget brug af den kollektive trafik,« lyder det blandt andet.

Analyse viser stigning i brugen af kollektiv trafik Ministeriet henviser til, at man har fået foretaget en ekstern analyse, der viser en 'markant stigning' i brugen af offentlig kollektiv transport i forbindelse med digitale mobilitetstjenester.

Man henviser blandt andet til pilotprojektet i Finland, der for eksempel viste en stigning i brugen af den offentlige kollektive trafik 'på over 25 procent, mens et lignende pilotprojekt i Gøteborg viste en stigning i brugen af delebiler og offentlig transport på 50 procent'.

»Den samlede offentlige kollektive trafik i Danmark har årligt billetindtægter for cirka 9,5 milliarder kroner. Ved et konservativt antagelse skøn med en stigning på 5 procent som følge af øget brug af offentlig kollektiv transport, vil de offentlige trafikvirksomheders øgede billetindtægter således kunne beløbe sig til cirka 475 millioner kroner årligt,« skriver ministeriet.

»Det vurderes på den baggrund rimeligt at antage, at gevinsterne for trafikvirksomhederne mere end udligner de omkostninger, der vil være forbundet med lovforslaget.«

Her hæfter ministeriet sig desuden ved, at grundstrukturen i de digitale løsninger allerede eksisterer i dag med rejsekortet og rejseplanen, hvilket også gælder de bagvedliggende datasystemer.

Trafikselskaber: Du bygger heller ikke motorvej uden at have pengene Formand for Trafikselskaberne i Danmark Claus Wistoft siger, at man fra selskabernes side deler ønsket om at udvikle rejseplanen og rejsekortet, men trafikselskaberne kan ikke bruge penge, de ikke har.

»Det kommer næppe som en overraskelse, for alle ved, at it-udvikling ofte koster mange penge. Transportministeren kan heller ikke lave aftaler om for eksempel mere motorvej uden at have pengene. Heller ikke selvom det er en samfundsøkonomisk god idé,« siger han.

Trafikselskaberne kender ikke transportministerens grundlag for at sige, at der kan komme flere indtægter til trafikselskaberne og DSB, siger Claus Wistoft.

»Det vi har forstået er, at lige nu er der i Finland investeret et trecifret millionbeløb i den type teknologi, som ministeren vist gerne vil have. Det har givet 15.000 brugere. Trafikselskaberne er ikke bekendt med, at disse brugere har købt flere billetter til busser eller tog.«

MobilityTech har spurgt professor i transportøkonomi ved Københavns Universitet Mogens Fosgerau, om det er rimeligt med den dokumentation, ministeriet henviser til, at forvente en stigning i brugen af kollektiv trafik.

Problemet er ifølge Fosgerau, at det er vanskeligt at overføre de svenske og norske erfaringer til en dansk kontekst.

Citatet fra ministeriet henviser til den analyse, som Quartz har foretaget for ministeriet, om muligheder og barrierer for MaaS i dansk kontekst pba. erfaringer fra eksisterende projekter.

I Quartz-rapporten peges der på, at 49% af deltagerne i UbiGo-projektet, hvor en række husstande testede en fuldt integreret MaaS-løsning i Gøteborg, svarede, at de brugte offentlig transport mere, mens de deltog i forsøget.

Samtidig henviser analysen til, at "offentlig transports andel af ture steg med +26 p.p. efter Whim-lanceringen (finsk MaaS-tjeneste, red.)."

Men i rapporten fremgår det også, at 'selektionsbias vil påvirke resultaterne', påpeger Mogens Fosgerau.

»Det betyder grundlæggende, at du ikke kan bruge de resultater til at svare på, om MaaS-løsninger får flere til at benytte kollektiv trafik, for resultaterne kan netop være en effekt af, at der udelukkende er tale om nogle testpersoner, der på forhånd havde tænkt sig at droppe egen bil og i stedet benytte kollektiv trafik,« siger Mogens Fosgerau.

Professor ville ønske sig mere solid undersøgelse

Det bekræftes i rapporten Developing the 'Service' in Mobility as a Service: experiences from a field trial of an innovative travel brokerage, hvor det fremgår, at det svenske forsøg henvendte sig til brugere, der stod til at have en særlig fordel ved at benytte tjenesten. Det gælder for eksempel husstande, der havde en bil, de sjældent benyttede, eller husstande, der måske allerede brugte delebiler, hvorfor de var særligt interesserede i et sådant tilbud.

»Det er vigtigt, at forsøgspersonerne er tilfældigt udvalgt, og at man observerer dem, både før og efter at man laver et kontrolleret eksperiment,« siger Mogens Fosgerau.

Med hensyn til Whim-projektet er der desuden kun fokus på en udvalgt storby, siger han.

»Og der er selvfølgelig meget stor forskel på storbyer og hele lande. Derfor kan man ikke sådan overføre det til en dansk kontekst, for der er kæmpe stor forskel på at køre i Helsinki og i tog mellem Aarhus og Aalborg, eller rutebiler ude på landet.«

Det er derfor et usikkert grundlag at basere sig på, mener Mogens Fosgerau.

»Hvis man nu var en privat virksomhed, som havde en markedsanalyse på det her niveau, ville man nok ønske sig en mere solid undersøgelse, før man kastede sig ud i en investering på et trecifret millionbeløb,« siger Mogens Fosgerau.

Minister: Pilotprojekter kan være forbundet med usikkerhed

Transportminister Ole Birk Olesen (LA) kalder digitale mobilitetstjenester for et naturligt led i den digitale udvikling på transportområdet, og en sammenlægning af rejsekortets og rejseplanens funktioner i én mobilitetstjeneste vil ifølge ministeren ikke bare betyde flere valgmuligheder for de rejsende, men vil også gøre det nemmere at anvende kollektive trafiktilbud.

»Jeg mener, det må være rimeligt at antage, at det alt andet lige vil bidrage til et bedre og mere attraktivt produkt for de rejsende.«

Ministeren medgiver dog, at resultater fra pilotprojekter kan være forbundet med usikkerhed, som det er nødvendigt at tage højde for.

»Af den grund er der i ministeriets regneeksempel lagt en meget konservativ stigning på 5 procent til grund - men selv en stigning i brugen af offentlig transport på bare 5 procent vil føre til øgede billetindtægter for de offentlige trafikvirksomheder for et trecifret millionbeløb.«

Fra evalueringen af Göteborg-forsøget

TABLE 1 Overview of Changes in Travel Mode

Mode	Self-Reported Use and Change in Pretrial Use (BQ, $n = 164$); Change in Use (% less–equal–more use), and Change in Attitude Toward (% less–equal–more positive) (EQ, $n = 160$)	Change in Use (travel diaries, before $n = 40$, during $n = 36$)	
		Percentage of Trips Before Trial	Percentage of Change During Trial
Walk or run	BQ, 36% walk at least 3–5 times/week EQ, walk use change 6% – 73% – 21% EQ, walk attitude change 2% – 82% – 16%	25	–5
Private bicycle	BQ, 16% use private bicycle at least 3–5 times/week EQ, private bicycle use change 19% – 65% – 16% EQ, private bicycle attitude change 3% – 83% – 14%	10	+35
Bikesharing	BQ, 6% use bikesharing at least 3–5 times/week EQ, bikesharing use change 16% – 61% – 23% EQ, bikesharing attitude change 1% – 57% – 42%		
Private car	BQ, 19% use a car at least 3–5 times/week EQ, private vehicle use change 48% – 48% – 4% EQ, private vehicle attitude change 23% – 74% – 3%	25	–50
Carsharing	BQ, NA, but 35% were carsharing members EQ, carsharing use change 6% – 37% – 57% EQ, carsharing attitude change 3% – 36% – 61%	2	+200
Car rental	BQ, NA EQ, car rental use change 13% – 59% – 28% EQ, car rental attitude change 4% – 75% – 21%	NA	NA
Taxi	BQ, 1% use taxi at least 3–5 times/week EQ, taxi use change 12% – 68% – 20% EQ, taxi attitude change 6% – 76% – 18%	NA	NA
Tram	BQ, 65% use bus/tram at least 3–5 times/week EQ, bus/tram use change 4% – 46% – 50% EQ, bus/tram attitude change 2% – 46% – 52%	15	+5
Bus (local)		15	+35
Bus (express)	NA	3	+100
Train (local or long-distance)	BQ, 9% use local trains at least 3–5 times/week EQ, local train use change 15% – 78% – 7% EQ, local train attitude change 3% – 89% – 8%	2	+20

NOTE: NA = not available.

15 Orientering om plan for arbejdet i Movias politiske styregruppe

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om plan for arbejdet i Movias politiske styregruppe til efterretning.

Sagsfremstilling:

Det første møde i Movias politiske styregruppe blev afholdt 29. november 2018. Her blev fremlagt et arbejdsprogram med fokus på fire centrale emner: En strategi for at styrke DOT frem til 2023, en strategi for at sikre og udvikle sammenhængen mellem individuel og kollektiv mobilitet, en ny strategi for grøn omstilling og fossilfri kollektiv transport og en strategi for at få fuld samfundsmæssig værdi af udbygningen af den kollektive transport. Styregruppen bakkede op om arbejdsprogrammet, som sigter på konkrete resultater. Programmet vedlægges til bestyrelsens orientering.

Arbejdet i styregruppen vil blive tilrettelagt således, at de fire emner behandles efter behov, så der både sikres en opsamling på tidligere beslutninger og drøftelser og en retning med nye drøftelser af de enkelte emner. Det planlægges to møder i 2019, henholdsvis efter påske og efter efterårsferien.

Bestyrelsen vil løbende blive orienteret om arbejdet i den politiske styregruppe.

Siden arbejdsprogrammets drøftelse er der sket en del på den kollektive transportsektors område. Særligt er regeringen i supplement til sit sundhedsudspil i januar kommet med forslag om en ændret organisering i hovedstadsområdet (HOT) + et trafikselskab for de 11 kommuner udenfor HOT, som, hvis det bliver omsat til lov, vil få afgørende indflydelse på Movias organisering og den fremtidige strategi for DOT. Herudover har regeringen fremsat lovforslag om sammenlægning af Rejsekort og Rejseplan med henblik på, at der skal etableres en samlet digital mobilitetstjeneste, hvortil tredjepart omkostningsfrit skal have adgang til data, adgang til at sælge sine mobilitetsydeler og visse billetter.

Dette vil også have betydning for det arbejde, som skal foregå i den politiske styregruppe. Næste møde i styregruppen er efter påske, hvor det sandsynligvis vil være afklaret, om forslaget om HOT vil kunne samle flertal i Folketinget. Til den tid vil det også være mere klart, om der skal arbejdes videre med en ny strategi for DOT, eller om der i stedet skal fokuseres på det nye HOT og trafikselskabet for de 11 øvrige kommuner, og hvad det betyder for den samlede mobilitetsudvikling på Sjælland.

Regeringens lovforslag om sammenlægningen af Rejseplanen og Rejsekortet forventes 3. behandlet 21. februar i år. Kravet om udvikling af en samlet digital mobilitetstjeneste vil lægge et betydeligt udviklingspres på Movias økonomi. Det vil både påvirke mulighederne for at udvikle andre mobilitetsløsninger, ligesom der i givet fald skal sikres en strategi om en sådan ny tjeneste, så der både tilgodeses hensyn til borgernes mobilitet og til lønsomhed for trafikvirksomhederne.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen økonomiske konsekvenser.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen kundemæssige konsekvenser.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen miljømæssige konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

1. Arbejdsprogram for Movias politiske styregruppe 2018/2019
2. Referat fra mødet den 29. november 2018 i Movias politiske styregruppe

Arbejdsprogram for Movias politiske styregruppe 2018/2019

Movias politiske styregruppe udgøres af KKR Sjælland, Region Sjælland, KKR Hovedstaden, Region Hovedstaden og Københavns Kommune. Styregruppen skal styrke koordineringen på tværs af kommuner og regioner i væsentlige sager, der vedrører mobilitet på Sjælland. Baggrunden for arbejdet er det fælles notat "et styrket DOT gearet til helhedstænkning i Greater Copenhagen" fra september 2017. Styregruppens arbejdsprogram for 2018/2019 foreslås at have følgende indhold:

A. En strategi for at styrke DOT frem til 2023

DOT er begyndt at skabe resultater ud fra den første langsigtede DOT-strategi.

Hvordan kan Movia sammen med kommuner og regioner arbejde for, at ambitionen for sammenhæng på tværs af bus, tog og metro styrkes yderligere i DOT's kommende strategi fra 2020?

B. En strategi for at sikre og udvikle sammenhængen mellem individuel og kollektiv mobilitet

Nye teknologier som førerløs drift og Mobilty as a Service (MaaS) vil styrke den kollektive mobilitet for borgere og virksomheder. Men behovet for service i områder med længere mellem husene og mindre service skal også løses. Man skal kunne bo, arbejde og drive virksomhed på hele Sjælland.

Hvordan kommer der politisk fokus på at sikre en god sammenhæng mellem individuel og kollektiv mobilitet, der både styrker og udvikler betjeningen i tæt befolkede områder og de områder, der har en lav befolkningstæthed, på et økonomisk bæredygtigt grundlag?

C. En ny strategi for grøn omstilling og fossilfri kollektiv transport

Kommuner og regioner har allerede i Movias Trafikplan 2016 besluttet, at busdriften skal være fossilfri i 2030. Roskilde, København, Frederiksberg, Ballerup og Egedal har som de første kommuner bestilt 0-emissionselbusser. Region Hovedstaden vil gennemføre forsøg med brintbusser. Regeringens klimaudspil sætter en dagsorden, som kræver hurtigere omstilling end 2030.

Hvordan kan kommuner og regioner med afsæt i regeringens klima- og luftudspil samarbejde om et revideret ambitionsniveau for den grønne omstilling af bus, tog og flextrafik og sikre finansiering?

D. En strategi for at få fuld samfundsmæssig værdi af udbygningen af den kollektive transport

I de kommende år udvides det kollektive transporttilbud med Cityringen, København-Ringsted banen, Sydhavns Metro, Hovedstadens Letbane samt landanlæg til Femern Bælt forbindelsen. Arbejdet pågår med at sikre en sammenhængende mobilitet for borgerne, mens anlægsarbejderne står på. Fremadrettet skal kommuner og regioner arbejde sammen for at få fuld effekt af disse investeringer for at understøtte vækst, arbejdsmarked og bosætning i hele den danske del af Greater Copenhagen.

Movia skal efter trafikselskabsloven udarbejde en trafikplan i samarbejde med kommuner og regioner der skal indeholde et strategisk net med tilhørende flerårigt budget. Hvordan sikres at Movias kommende trafikplan bliver en fælles mobilitetsplan, der sikrer sammenhæng i den kollektive transport og

fuld effekt af infrastrukturinvesteringer på hele Sjælland?

E. Eventuelle øvrige spørgsmål

Notat

Dokumentnummer

574147

Dato

19.12.2018

Sagsbehandler:

PBM

Direkte: +45 36 13 17 28

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Referat fra mødet 29. november 2018 i Movias politiske styregruppe

Deltagere:

Kirsten Jensen, Movia

Per Hovmand, Movia

Steen Christiansen, KKR Hovedstaden

Karsten Søndergaard, KKR Hovedstaden (deltog ikke)

Niels Hörup, KKR Sjælland

Carsten Rasmussen, KKR Sjælland (deltog ikke)

Frank Jensen, Københavns Kommune

Sophie Hæstorp Andersen, Region Hovedstaden

Jens Mandrup, Region Hovedstaden

Heino Knudsen, Region Sjælland (afbud)

1. Velkomst og godkendelse af dagsorden

Kirsten Jensen, Movia bød velkommen og dagsorden blev godkendt. Næstformændene fra KKR havde ved en beklagelig fejl først fået invitationen samme dag, så de havde ikke mulighed for at være tilstede.

2. Forslag til arbejdsprogram for politisk styregruppe 2018/2019

Der var opbakning til oplægget til arbejdsprogram. Der var enighed om, at det udstikker de rigtige fælles retninger for det videre arbejde i styregruppen. Styregruppen ønsker, at der sigtes på konkrete resultater.

Movia vil i samarbejde med parterne udarbejde oplæg, så resultater kan formidles og kommunikeres.

A. En strategi for at styrke DOT frem til 2023

Der var tilfredshed med, at de fælles anstrengelser med DOT begynder at kaste resultater af sig, og samtidig et ønske om, at særligt DSB går mere aktivt ind i samarbejdet.

Parterne ønsker, at der ses helhedsorienteret på trafikale knudepunkter, så der sikres øget fokus på den samlede passageroplevelse fra A til B, hvor skift mellem mobilitetsformer prioriteres ved at sikre korte gangveje, god cykelparkering, tydelig vejvisning og trafikinformation i realtid.

B. En strategi for at sikre og udvikle sammenhængen mellem individuel og kollektiv mobilitet

Det er vigtigt, at Movia fortsat arbejder med førerløse busser, herunder samler op på de erfaringer fra igangværende forsøg. Selvom der er et stykke vej endnu, før førerløse busser kan indsættes i ordinær drift, så er det centralt at tænke de nye teknologier ind i udformningen af byrummet.

Movia vil fortsætte samarbejdet med Metroselskabet om førerløse busser, bl.a. for at sikre læring på tværs. Movia har en særlig opgave med at gøre borgerne trygge teknologien og ser gode muligheder for at bruge førerløse busser i områder med lav befolkningstæthed, hvor kompleksiteten i trafikken er mindre.

Movia orienterede om den planlagte fusion af Rejseplanen og Rejsekort, der samler planlægning, booking og betaling i en digital løsning. Alle trafikvirksomheder finder, at det er en god idé, men også at det udestår en væsentlig og dyr udviklingsopgave.

C. En ny strategi for grøn omstilling og fossilfri kollektiv transport

Se punkt 3.

D. En strategi for at få fuld samfundsmæssig værdi af udbygningen af den kollektive transport

Trængsel er en stor udfordring for ikke mindst den kollektive bustransport. Løsningerne kræver dialog og samarbejde på tværs af kommuner og regioner. Kompleksiteten i opgaveløsningerne er høj og processerne kræver tid.

Der bør være fokus på at binde mobilitetsnettet sammen på Sjælland, hvor cyklisme og gang ses i sammenhæng med kollektive transport, så der ses på mobilitet frem for hver enkel transportform for sig.

3. Grøn omstilling og fossilfri kollektiv transport

Den grønne omstilling af bustrafikken er kommet godt i gang, drevet af konkrete ønsker fra kommuner og regioner, med godt grundlag i det fælles mål om fossilfrihed i 2030 i Movias Trafikplan 2016. Kommuner og regionen står derfor godt rustet til en forhandling med Regeringen om klima- og luftudspillet.

Parterne er enige i at det er godt, at Regeringen nu sætter mål, men finansieringen skal ikke komme fra takststigninger. Der skal arbejdes med interessevaretagelse med udgangspunkt i, at målsætningerne om nulemission og fossilfri drift føres ud i livet.

Movia sender udkast til fælles materiale til styregruppens kommentering.

I den sammenhæng bør indgå, at den midlertidige afgiftsnedsættelse for strøm til bustrafikken

skal være permanent, så der ikke være forskellige afgifter for offentlige transportmidler. Elbusser er ikke nødvendigvis den rigtige løsning på lange ruter, og opstilling af ladeinfrastruktur kan besværliggøre senere omlægninger af linjeføringen. Herudover kan omkostningen til omlægningen til fossilfri busser områder med lav befolkningstæthed være så høj, at der er risiko for, at linjerne nedlægges. Endelig blev det nævnt, at busoperatørerne er optaget af, hvilket eftermarked der vil være for brugte dieselbusser og førstegenerations elbusser i de kommende år.

4. Kommende bestillinger af kollektiv transport i Region Hovedstaden

Region Hovedstaden ønsker en bedre dialog med kommunerne ift. det regionale bus- og banelinjenet. Regionen planlægger derfor møder med alle kommunerne i løbet af foråret 2019 om, hvordan processen for trafikbestillingen kan blive bedre. Regionen ønsker bl.a. at drøfte ansvarsfordelingen mellem lokale og regionale busser.

Movias erfaring fra arbejdet med Nyt Bynet tilsiger, at tidlig involvering af tekniske direktører er et godt udgangspunkt for at finde fælles løsninger.

5. Kollektiv trafik i Region Sjælland

Punktet udgik.

6. Eventuelt

Ingen yderligere bemærkninger.

17 Orientering om status for Movias forretningsplan 2018-2021

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om status for Movias forretningsplan til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I forlængelse af orienteringen på bestyrelsesmødet 6. september 2018 under dagsordenens punkt 22, har arbejdet med implementering af Movias forretningsplan været orienteret mod den eksterne forankring. Invitationen fra repræsentantskabet til at komme på besøg hos kommuner og regioner er taget op, og indtil nu har administrationen holdt møder med udvalg eller byråd hos Furesø, Guldborgsund, Hillerød, Københavns, Lejre, Næstved, Roskilde og Vordingborg kommuner og Region Hovedstaden. Der er yderligere planlagt fem møder i Ballerup, Dragør, Fredensborg, Gribskov og Solrød kommuner.

Møderne tilrettelægges i dialog med forvaltningerne og Movias respektive kommunerådgivere, så det sikres, at der tages afsæt i aktuelle debatter og tematikker i sammenhæng med forretningsplanen. Møderne fungerer godt, og det er administrationens opfattelse, at udvalgene oplever det som positivt, at Movia kommer på besøg og styrker dialogen med ejerne.

Ses på udmøntningen af selve forretningsplanen er en væsentlig leverance at udvikle Movias trafikplan til en mobilitetsplan, som viser værdien af kollektiv transport i hele den sjællandske geografi for borgere og virksomheder. 12 arbejdsnotater om mobilitet, miljø, førerløs teknologi, samfundsnytte af kollektiv transport, kundetilfredshed, udviklingsmuligheder i det strategiske net mv. har været sendt i administrativ høring blandt kommuner og regioner. Og det var, som det fremgik af seneste status til bestyrelsen i september 2018, administrationens forventning, at mobilitetsplanen kunne behandles i bestyrelsen i løbet af foråret 2019. Med de seneste regeringsudspil er denne tidsplan ikke længere realistisk. Der sigtes på en proces, hvor mobilitetsplanen kan sendes i høring i september i år på baggrund af en indledende drøftelse i bestyrelsen.

Et væsentligt strategisk fokus i forretningsplanen er, at Movia skal arbejde for kollektiv mobilitet overalt på Sjælland. Et bidrag hertil bliver tilbuddet om plustur til alle kommuner fra 1. juli i år. Movia har endvidere med økonomisk bistand fra også Region Sjælland etableret et Mobilitetsprogram, som skal sikre grobund for mobilitetsløsninger på tværs af det offentlige og private i områder med længere mellem husene. Programmet vil blive præsenteret på repræsentantskabsmødet i marts i år og forventes iværksat i efteråret 2019.

Movia skal også sikre mobilitet i områder, hvor stigende trængsel udgør en udfordring. Movias samarbejder med Ballerup Kommune om førerløs BRT mellem Malmparken og industrikvarteret Lautrupparken, og parterne går nu sammen med DTU om at komme med som test site i et stort EU projekt om førerløse busser. Her vil parterne teste førerløse busser på det almindelige vejnet (evt. BRT infrastruktur hvis den bliver bygget) som en integreret del af den eksisterende bustrafik i området nord for Malmparken Station. Test-sitet vil indgå i en større EU ansøgning, ledet af UITP, som skal indsendes til april 2019 med testperiode i 2022-2023. Målet er at teste flere størrelser busser i både rute- og on-demand drift. Ambitionen er, at det vil være uden fører ombord og med fokus på at løfte serviceniveauet for virksomhederne i området f.eks. med forbedret betjening om aftenen.

Regeringen har netop også sendt et forslag til en revideret Fingerplan i høring. Som noget nyt åbnes der op for, at der i tilknytning til standsningssteder med tre buslinjer i egen busbane (BRT) kan udpeges nye stationsnære kerneområder for at styrke erhvervsudviklingen ved travle BRT-linjer. Københavns Kommune har for nogle år siden anlagt den "Den kvikke Vej" på Tagensvej, Nørre Allé og Lyngbyvej, som et rigtig flot eksempel på en BRT-infrastruktur. Der er tale om en forsøgsordning, men muligheden for stationsnær planlægning er samtidig et meget vigtigt element i at udbrede BRT som transportservice og gøre det attraktivt for kommunerne at investere i.

For at styrke sammenhængen i den kollektive transport har Movia taget teten i DOTs opgave med at sikre koordination på tværs under anlægsarbejdet til Letbanen i Ring 3. Samtidig har Movia fra årsskiftet overtaget formandskabet for DOT. Der er enighed i DOT om, at det er væsentligt, at DOT vedbliver med at levere resultater, som også kan ses politisk, og at det er god timing at kalibrere DOTs strategi i år. Denne proces er nu sat i gang, og der kan dermed sikres korrespondance til arbejdet i Movias politiske styregruppe om de næste skridt for DOT.

En central leverance i forretningsplanen er kravet om, at Movia kan dele viden og stille åbne data til rådighed. Movia har taget et vigtigt skridt på vejen til at omsætte data til bedre service med vores rejsekortdataportale, hvor rejsekortdata kombineres med tælledata og andre data og bruges som grundlag for at tilrettelægge servicen, som det f.eks. er brugt i forbindelse med sporarbejdet på Frederiksbundsbanen. Her viste Movias datamodel, at en del af erstatningskørslen med togbusser kunne løftes ved at øge frekvensen i den eksisterende busbetjening, ligesom analysen af rejseplanen viste, at nogle togbusstrækninger med fordel kunne lægges på tværs af det eksisterende banenet, fordi det service-rede kundernes rejsestrømme bedre. Analysemodellen har stort potentiale og søges nu udbygget med yderligere datadeling i DOT. Regeringens lovforslag om sammenlægning af rejsekort og rejseplanen med krav om videregivelse af data til tredjepart vil også kræve et stort fokus fra Movia.

For at drive innovation og test af nye teknologier har Movia ønsket at iværksætte et projekt med test af beacon-teknologi, således at kunderne automatisk får de digitale afgangsskærme på deres mobiltelefon, når de står på stoppestedet. Næstved Kommune vil være en god testkommune. Projektet skulle have været gennemført i efteråret/vinteren med Rejseplanen, men grundet forhold i Rejseplanen er projektet udsat. Rejseplanens opgaveportefølje er generelt presset, og administrationen undersøger nu en plan B med gennemførelse af projektet uden om Rejseplanen i regi af DOT. En allerede gennemført pilottest med en mock-up indikerer en betydelig interesse for en sådan service blandt kunderne, som også tilkendegiver at se det som et stort teknologiløft, og det vil være et godt tiltag i forlængelse af udfasningen af de trykte køreplaner.

Som led i at bidrage til øget innovation, samarbejder Movia med Region Sjælland, Region Hovedstaden og Metroselskabet om at blive klar til fase 2 af forsøget om brug af førerløse busser på Slagelse

sygehus, som – hvis alt går glat med hensyn til ansøgningen – forventes igangsat i sommeren 2019.

Klimaforandringer og et forsvarligt miljøaftryk er et stigende krav fra omverdenen og er også en klar del af Movias forretningsplan. I 2019 sættes der i alt 76 nye el-busser og 27 fossilfri busser i drift. Det er et meget stort spring fra de indtil nu tre el-busser, der har kørt i forsøg på linje 3A i København. Det er en væsentlig leverance i henhold til Movias forretningsplan, at vi som selskab også evner at idriftsætte ny teknologi, så borgere og virksomheder kan have tillid til, at det virker. Det er derfor også en meget stor og vigtig opgave for Movia at følge op og understøtte driften med særligt el og de fossilfrie busser på bedst mulig vis. Der arbejdes endvidere med at sikre grøn omstilling i de kommende udbud, hvor der ses en stor efterspørgsel hos kommunerne for brug af grønnere drivmidler – både i og uden for byerne.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen yderligere bemærkninger.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen.

18 Orientering om status for Nyt Bynet

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om status for Nyt Bynet til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

På baggrund af den sammenhængende politiske beslutning i de berørte kommuner og region om Nyt Bynet i maj 2018 er der igangsat en række aktiviteter, som skal sikre en god introduktion af den nye betjening, når Cityringen åbner i sommeren 2019.

Det er aftalt med Metroselskabet, at de fastlægger den endelige åbningsdato i april, og Movia har på administrativt niveau aftalt med Københavns og Frederiksberg Kommuner, at Nyt Bynet åbner tidligst 4. august og senest 29. september, samt at åbningsdatoen fastlægges senest tre måneder før åbning. Sidstnævnte af hensyn til at overholde krav til varsel i henhold til Movias kontrakter med operatørerne af busdriften.

Der er en løbende dialog om fremdriften i Nyt Bynet med de direkte berørte kommuner, særligt ved løbende møder med de tekniske direktører og med de informationsansvarlige i forhold til den borgerrettede informationsindsats, som også indebærer lokale markedsførings- og mobilitetsindsatser. Størstedelen af de direkte berørte kommuner har valgt at investere i en lokal DOT-informationskampagne, som tilrettelægges i dialog mellem kommunerne og Movias administration. Derudover tilbyder Movia kommunerne en erhvervsrettet mobilitetsindsats, som skal øge opmærksomheden omkring nye transportmuligheder i Nyt Bynet for virksomhedernes medarbejdere.

Der er indgået tillægsaftaler med operatørerne, som blandt andet indbefatter aftaler om indøvning af de nye ruter med chauffører, og der er drøftelser om, hvordan samarbejdet mellem operatører og Movia kan tilrettelægges i overgangen til Nyt Bynet, herunder brug af chauffører ved et særskilt arrangement inden åbningen, evt. brug af chauffører som stoppestedsværter ved åbningen osv. Det er samtidig aftalt, at grundlaget for operatørernes vagtplanlægning sendes tidligere end sædvanligt, så operatørerne får de bedst mulige rammer for at fortsætte en effektiv drift i Nyt Bynet. Det sker senest 1. februar. Den endelige startdato meddeles som nævnt ovenfor til operatørerne senest tre måneder før driftstart.

Movia gennemfører i foråret et beredskabsudbud, som giver adgang til beredskabsbusser, der kan indsættes med kort varsel efter åbningen af Nyt Bynet. Beredskabsbusserne kan bruges i tilfælde af

en ændret åbningsdato, driftsvanskeligheder på Cityringen, eller såfremt der efterlades passagerer som følge af et underdimensioneret busnet.

Der har på administrativt niveau været dialog med såvel Metroselskabet som kommunerne omkring opfølgning på driften i Nyt Bynet. Administrationen har fremlagt forslag til en databaseret opfølgning på driften, som vil have fokus på passagerdata og driftsafvikling. Det giver mulighed for at iværksætte beredskabsbusserne på et oplyst grundlag for at sikre en stabil og pålidelig busdrift i tilfælde af uforudsete hændelser umiddelbart efter åbningen.

Åbningen af Metro Cityringen medfører usikkerhed om udviklingen i passager- og indtægtsstrømme, da passagerernes adfærd i et sammenhængende transportsystem med Cityring og Nyt Bynet er vanskelig at forudsige. Tilskudsbehovet afhænger bl.a. af passagerernes konkrete valg af transportform. Da førstebehandlingen af budget 2020 udarbejdes inden åbningen af Cityring og Nyt Bynet, vil budget 2020 ikke være underbygget af konkrete data om passagerernes valg, ligesom eventuelle justeringer i driften efter åbningen af Nyt Bynet ikke vil være kendte ved udarbejdelsen af budgettet.

Informationsindsatsens første fase er gennemført

I efteråret 2018 gik første fase af informationsindsatsen i gang med lancering af et særligt informations-site, NytBynet.dk, trykte linjespecifikke foldere, og informationsvideoer på bussernes digitale informationsskærme. Epinion har evalueret indsatsen, som viser, at kampagnen har en samlet høj budskabsforståelse på 92 pct., samt at budskabet er nået ud til ca. halvdelen af passagererne på nuværende tidspunkt. Kunderne oplever, at vi er ude i god tid, og finder informationsmaterialet brugbart. Samtidig ses god interaktion med nytbynet.dk, hvor den enkelte besøgendes anvendte tid på sitet er høj – det indikerer, at de besøgende finder informationen relevant.

I marts indledes anden fase af informationsindsatsen med lanceringen af en særlig Nyt Bynet version af Rejseplanen, som giver passagererne mulighed for at søge på deres konkrete rejser efter åbningen af Nyt Bynet og Cityringen. Muligheden for at få information om de mange nye rejseveje i god tid i kombination med geografisk kortmateriale skal hjælpe de mange kunder i den kollektive transport med at få skabt et overblik over det nye samlede transportsystem. Det er således også et eksempel på, hvordan viden fra den antropologiske undersøgelse "Hvorfor transporterer vi os, som vi gør" bruges konkret til at hjælpe kunderne godt gennem store forandringer i busdriften. Nyt Bynet-versionen af rejseplanen markedsføres i DOTs kommunikationskanaler og følges op af en aktiv informationsindsats frem mod åbningen af Nyt Bynet, herunder med kommunikation om nye rejseveje og fri ind- og udstigning af alle døre i alle busser.

Tabel 1. Milepæle frem mod åbning af Nyt Bynet

Grundlag for vagtplanlægning sendes til operatørerne	Februar 2019
Lancering af den særlige Rejseplan	Marts 2019
Udmelding om åbningsdata fra Metroselskabet	April 2019

Udmelding om endelig åbningsdato for Nyt Bynet	Maj 2019
Lancering af informationskampagne om Nyt Bynet	Juni – august 2019
Lancering af Nyt Bynet	Juli – august 2019
Aftalt periode for åbning af Nyt Bynet	4. august – 29. september 2019
Driftsopfølgning	August – december 2019
Evaluering	Forår 2020

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Fremgår af sagsfremstillingen.

19 Orientering om samarbejde om trafikinformation under anlæg af letbanen i Ring 3

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager administrationens orientering om samarbejde om trafikinformation og mobilitetsaktiviteter under anlæg af letbanen i Ring 3 til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Anlæg af letbanen forventes at vare fra efteråret 2018 til 2025. I de perioder, hvor anlægsarbejdet er mest omfangsrigt, påvirkes samlet set 100.000 passagerer i den kollektive transport dagligt. DOT har ansvaret for informationen til passagererne under anlægsfasen, og i DOT-samarbejdet er Movia ansvarlig for trafikinformation under anlægget af letbanen, mens kommunikationsopgaverne om projektet og anlægsarbejder er placeret hos Hovedstaden Letbane (HL).

For Movia indebærer det et ansvar for at sikre information om ændringer i den vante rejse til nuværende og potentielle kunder i DOT. Samtidig bistår Movia kommunerne og Region Hovedstaden med lokal trafikinformation og øvrige mobilitetstiltag, der kan få den samlede trafik til at glide lettere. Indsatsen udføres efter samme model, som blev brugt i forbindelse med sporklukningen af Frederikssundbanen i sommeren 2018. Målet er at fastholde passagergrundlaget i busserne i perioden og fremadrettet også for letbanen.

Movia er i løbende dialog med HL om forventningerne til anlægsarbejdets tidsplan og konsekvenser. I samarbejde med de berørte kommuner tilpasser Movia busdriften under anlægsarbejdet. Det er Movia, der har indsigt i anlægsarbejdernes konsekvenser for bustrafikken, og det er derfor også Movia, der vurderer behov for trafikinformation generelt som lokalt. På baggrund af Movias plan for trafikafvikling samt den kvartalsvise "Kommune- og regionsorientering" fra Hovedstadens Letbane til ejerne af den kommende letbane, udvikler Movia planer for mobilitetstiltag og lokal trafikinformation.

Trafikinformation vil i ideal-situationen blive givet i god tid og i en bred vifte af informationskanaler. Det skal sikre, at kunderne – uanset om de er pendlere eller lejlighedsvis rejsende ved Ring 3 – kender til de konsekvenser anlægsarbejdet har for busserne, samt de alternative rejseveje og anvisninger. Trafikinformationen rettes mod nuværende kunder som de potentielle kunder, der med fordel vil kunne skifte til bussen under anlægsarbejderne og vil være at finde ved stoppestederne, på skærme, stationer, arbejdspladser langs Ring 3. Lokalannoncering og kommunernes informationskanaler m.v. vil endvidere blive anvendt. Administrationen har indtil videre holdt møder med tre kommuner (Herlev, Brøndby og Glostrup) om samarbejde om trafikinformation og mobilitet under anlægsarbejdet, og planlægger tilsvarende bilaterale møder med alle berørte kommuner. Der planlægges endvidere fælles seminar for de berørte kommuner og Region H vedrørende trafikinformation og mobilitet i 1. kvartal 2019.

Kundernes reaktion på ændringer i den daglige rejse påvirkes af, i hvor god tid de informeres om ændringen. Jo bedre tid vi har til at planlægge trafikinformation og eventuelle mobilitetstiltag, jo flere kanaler kan bringes i spil, og jo større er chancen for, at kunderne ser informationen og er forberedt på konsekvenserne, inden de starter deres rejse. Figuren nedenfor viser, de kanaler Movia kan bringe i spil afhængigt af varslene om ændringen.

Kanal	Information om ændringer med 1-3 dages varsel	Information om ændringer med 2-6 ugers varsel	Information om ændringer med +2 måneders varsel
dinoffentligetransport.dk	X	X	X
Information på countdown moduler	X	X	X
Driftsinformation på infotainment	X	X	X
Informationspot på infotainment		X	X
Plakater/flyers i busser		X	X
Informationspakke til kommuner (til web, mail, biblioteker mv.)			X
Lokal annoncering (print)			X
Outdoor information ved stoppesteder			X
Mobilitetstiltag med kommuner/region			X
Information til chauffører (opslag og vores movia)		X	X
Basis trafikinformation i hele perioden (info på web, følg rejse/rejseplan)	X	X	X
Eksempler på scenarie	Akutte ændringer og omlægninger pga. kort varslene vejarbejde, ulykker, arbejdsnedlæggelser	Alm. planlagte ændringer som køreplansskift og omlægninger pga. arrangementer	Nyt Bynet, sporlukning på Frederikssundbanen 2018

Økonomiske konsekvenser:

Movias arbejde med trafikinformation er indeholdt i det administrative budget.

Kundemæssige konsekvenser:

En sammenhængende og relevant trafikinformation under anlæg af letbanen bidrager til at forventningsafstemme med passagererne om gener for rejsen samt skabe tryghed og viden om alternativer under arbejdet. En velfungerende trafikinformation og mobilitetsindsats i samarbejde med kommuner og region vil bidrage til at fastholde kunderne i den offentlige transport og dermed passagergrundlaget for bussen og på sigt letbanen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Der udsendes pressemeddelelse til lokalaviserne om trafikinformationsindsatsen.

20 Orientering om status for transportplanprojekterne i Halsnæs, Hillerød, Frederikssund og Ringsted kommuner

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om status for transportplanprojekterne til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movia igangsatte i efteråret 2017 fire nye såkaldte transportplanprojekter i samarbejde med henholdsvis Halsnæs, Hillerød, Frederikssund og Ringsted kommuner. Formålet med projekterne er at opnå effektiviseringer for kommunerne samtidig med en forbedret service i den kollektive transport for borgerne ved at samle betjening af både åbne og visiterede kørsler.

Transportplanprojekter gennemføres efter en fast projektmodel, og de to første faser (kortlægningsfasen og løsningsfasen) er nu gennemført.

Figur 1: Projektmodel for transportplanprojekter



Udbyttet af de første faser er konkrete anbefalinger og løsningsforslag til hver kommune.

Til Halsnæs Kommune anbefales, at en række nuværende kommunale kørselsordninger med både skolebørn og ældre fremover udbydes af Movia. Samtidig lægges op til en forenkling af den ordinære kollektive transport. Det indebærer forslag om nedlægning af den lokale bybus i Frederiksværk, fordi de fleste har adgang til anden kollektiv transport i forvejen, til gengæld opgraderes den øvrige betjening med blandt andet flere afgangene om aftenen og i weekenden. Dette vil samlet styrke den kollektive transportservice i kommunen.

I Hillerød Kommune var et af målene at anvise effektiviseringsgevinster, som kunne bidrage til at finansiere indførelse af flextur. Som konsekvens heraf justeres driften på skolelinjer til kun at køre skoleafgangene, mens der lægges op til samtidig styrket betjening med linje 324 i Meløse og St. Lyngby, som opgraderes med øget frekvens og videreførelse af linjen til Frederiksværk.

I Frederikssund Kommune er der fundet besparelеспotentiale ved at benytte kommunebusser til skolekørsel i stedet for flexrutekørsel, ligesom der også er fundet effektiviseringer ved genudbud af den øvrige flexrutekørsel i kommunen. Betjeningen i den vestlige del af Hornsherred styrkes, idet alle afgange med linje 315 videreføres ind til Frederikssund.

I Ringsted Kommune har man valgt at dele projektet i to, således at forslag, der vedrører forbedringer i den kollektive transport, gemmes til senere, mens forslagene vedrørende effektiviseringer i de visiterede kørsler gennemføres nu.

De konkrete forslag er til politiske behandlinger i kommunerne, hvor de behandles endeligt i løbet af februar og marts måned. De konkrete ændringer kan implementeres til efteråret.

Figur 2: De samlede effekter af løsningsforslagene i Halsnæs, Hillerød, Frederikssund og Ringsted kommuner

Halsnæs Kommune

Estimeret passagereffekt	+ 35.000 passagerer
Besparelse	800.000 kr.

Hillerød Kommune

Estimeret passagereffekt	+ 20.000 passagerer
Indførelse af Flextur	+ 15.000 passagerer
Besparelse	Uændret økonomi

Frederikssund Kommune

Estimeret passagereffekt	+ 5.000 passagerer
Besparelse	2.000.000 kr.

Ringsted Kommune

Estimeret passagereffekt	Ingen
Besparelse	Ikke endeligt estimeret

Nye projekter på vej

Nu, hvor planlægningsfaserne er overstået for de første fire kommuner, igangsættes yderligere to transportplanprojekter med henholdsvis Helsingør og Næstved kommuner, som begge har ønsket et transportplanprojekt. Også Sorø Kommune har meldt interesse med henblik på projektstart til næste år.

Økonomiske konsekvenser:

Der er ingen økonomiske konsekvenser for Movia. For kommunerne er der tale om 2,8 mio. kr. i sparede driftsudgifter om året (Ringsted ikke medregnet pt.).

Kundemæssige konsekvenser:

Det estimeres, at projekterne samlet giver 60.000 flere passagerer pr. år i den almindelige kollektive transport samt 15.000 flexture.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

22 Orientering om udvikling i kundehenvendelser vedrørende chaufførernes kørsel

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om udvikling i kundehenvendelser vedrørende chaufførens kørsel til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

I forlængelse af drøftelse om kundetilfredsheden med Movias service gives her en nærmere orientering om passageruheld i bussen, klager til Movia om chaufførers kørsel og tilfredsheden med chaufførens kørsel i bus og flextrafik.

Movia gennemfører løbende kundetilfredshedsmålinger baseret på 30.000 årlige passagerinterviews, hvor tilfredsheden med den aktuelle busrejse måles. Der gennemføres årligt 900 interviews i flextrafikken.

Generelt er tilfredsheden med chaufførernes kørsel høj. I 2018 er 94,4 pct. af buspassagererne tilfredse eller meget med chaufførens kørsel, mens kun 1 pct. er utilfredse. 0 pct. er meget utilfredse. Også i flextrafikken er der i tilfredshedsmålingerne overvejende tilfredshed med chaufførernes kørsel. I 2018 er 95 pct. af passagererne i flextrafikken helt enige eller delvis enige i, at chaufføren kørte forsvareligt, mens kun ca. 4 pct. var delvis eller helt uenige.

Tilsvarende har Movia meget få indberetninger fra operatørerne om uheld. På busområdet har Movia i 2018 i alt modtaget 18 indberetninger, hvoraf tre vedrørte passagerers fald inde i bussen under opbremsning. I to af disse tilfælde blev der tilkaldt ambulance.

Movias backoffice modtager årligt i alt ca. 17.000 klager. Her ligger klager over chaufførens kørsel typisk på en 3. til 5. plads. I årene 2016 til 2018 er der i gennemsnit registreret 1.443 henvendelser vedrørende chaufførens kørsel og med stigende tendens over årene. I 2018 var der samlet 1.638 henvendelser om chaufførens kørsel. I disse tal indgår også henvendelser fra andre end buspassagerer, eksempelvis andre trafikanter, der har følt sig generet af en bus. Det registreres ikke, om klager over chaufførernes kørsel vedrører opbremsning, kørsel for rødt osv., men ud fra en løbende gennemgang er de typiske klageemner, at der er kørt over for rødt, for hurtigt, der er bremset eller accelereret for kraftigt, eller andre trafikanter er blevet chikaneret.

Sammenholdes andelen af klager, som handler om chaufførens kørsel med den generelle målte kundetilfredshed med samme, er det tydeligt, at chaufførens kørsel er et vigtigt serviceparameter for kunderne.

Ved klager over kørsel for rødt, forelægges klagen for den operatører, hvor chaufføren er ansat. Movia har ikke registreret, at chauffører har samtykket i at skulle have kørt over for rødt. Mange steder er der særlige lyssignaler for busser, som giver bussen prioritet i trafikken. Det kan derfor for almindelige trafikanter godt se ud som om, at bussen kører ud for rødt, selvom den via det særlige bussignal har fået lov til at køre.

Gennem de senere år er kompleksiteten i trafikafviklingen i navnlig København og Frederiksberg og tilgrænsende kommuner steget betragteligt. Der er mange store anlægsarbejder, som indsnævrer vejarealet, der er flere på veje og cykelstier, og i kombination med andre trafikanters ofte uventede adfærd vil det uvægerligt føre til situationer, hvor chaufføren er nødt til at bremse op pludseligt for at undgå alvorlige trafikuheld, f.eks. nedkørsel af en cyklist. Det kan være en forklaring på, at antallet af klager til Movia om chaufførens kørsel er steget samtidig med at den generelle kundetilfredshed er fastholdt på samme meget høje niveau.

Det bemærkes, at undervisning i passagervenlig kørsel indgår som del af chaufføruddannelsen og i øvrigt er den mest energibesparende kørestil. Endvidere indgår passagerernes vurdering af chaufførens kørsel i kvalitetsstyringssystemet og har dermed indflydelse på den kvalitetsbonus, som operatøren kan opnå, hvis der leveres højere kvalitet end aftalt i kontrakten.

Også i flextrafikken registreres kundeklager over chaufførernes kørsel, og også her er der tale om en stigende tendens i det faktiske antal klager. I 2018 modtog Movia 270 klager om dette mod 87 i 2015. Målt i andel af de samlede klager er der i alle årene tale om, at chaufførens kørsel tegner sig for knap 10 pct.; dog udgør chaufførklageandelen 15,3 pct. i 2018. Stigningen i klageantallet overgår langt stigningen i passagerantallet. De typiske klageemner er, at chaufføren sms'er eller ser Ipad/video under kørslen eller kører for hurtigt, hvilket er forbudt, eller ikke holder begge hænder på rattet. Det er ærgerlige kritikpunkter, da de alle er meget enkle at lade være med. Alle sager som omhandler chaufførernes kørsel og opførsel, bliver sendt til udtalelse hos den pågældende operatør, som har chaufføren ansat. Det forventes i den forbindelse, at klagen drøftes internt hos operatøren, og at der tages ved lære af de fejl, der til tider begås. I Movia følger vi op på de klagesager, som vi bliver gjort bekendt med, idet operatørerne bliver indkaldt til samarbejds møde i Movia, hvis en operatør har fået tre klager på samme vognløb/chauffør inden for en måned, eller hvis klagen er af så alvorlig karakter, at der er behov for en personlig drøftelse af hændelsesforløbet.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen særskilte bemærkninger.

Kundemæssige konsekvenser:

Passagervenlig kørsel styrker serviceoplevelsen i den kollektive transport.

Miljømæssige konsekvenser:

Passagervenlig kørsel reducerer brændstofforbrug, hvilket bidrager til en mere miljøvenlig drift.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.