

01 Dagsorden til bestyrelsesmøde 25. februar 2020

Dagsorden og meddelelser:

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

Sager til beslutning:

4. Afgivelse af Årsrapport 2019 til revision
5. LUKKET PUNKT
6. Godkendelse af Årsrapport 2019
7. Godkendelse af Movias rapport om samfundsansvar 2019
8. LUKKET PUNKT
9. LUKKET PUNKT
10. Godkendelse af mandat til at indgå i forsøg med fri cykelmedtagning Guldborgsund og Lolland
11. LUKKET PUNKT
12. Godkendelse af opdatering af Movias vedtægt
13. Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde 4. marts 2020
14. Godkendelse af leje af brintbus og tankinfrastruktur
15. LUKKET PUNKT

Sager til orientering/drøftelse:

16. LUKKET PUNKT

17. Orientering om evaluering af risikobaseret kontrol i kvalitetsopfølgningen
18. Orientering vedrørende videre proces og tilpasninger i forbindelse med Nyt Bynet
19. Orientering om igangsættelse af projektet Busnet 2025
20. Orientering om fremdriften i Movias forretningsplan
21. Orientering om DOTs benchmark af offentlig transport i europæiske storbyer
22. Evt.

04 Afgivelse af Årsrapport 2019 til revision

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender:

- At Movias udkast til årsrapport 2019 overdrages til EY til revisionsbehandling.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Årsrapport 2019 indstilles overdraget til revisionen på bestyrelsesmødet 25. februar 2020, hvor årsrapporten også fremlægges til bestyrelsens godkendelse, jf. dagsordenens punkt 6.

Regnskab 2019 viser et tilfredsstillende resultat med et samlet tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 2.976 mio. kr. mod et budgetteret tilskudsbehov på 2.867 mio. kr. Tilskudsbehovet er dermed samlet set 109 mio. kr. højere end budgettet fordelt på en stigning på 91 mio. kr. i de løbende betalinger fra kommuner og regioner i året og en netto efterregulering fra kommuner og regioner på 18 mio. kr. svarende til 0,6 pct. af det budgetterede tilskudsbehov.

Kommuners og regioners betalinger til Movia er øget med 91 mio. kr. i forhold til budgettet, idet anlægsudgifter vedr. lokalbaner på 40 mio. kr. ikke er omfattet af budgettet, men er betalt i løbet af året. Herudover betales flextrafik efter forbrug, og betalingerne for flextrafik er øget med 34 mio. kr. i løbet af året. Endvidere er enkelte kommuners og regioners a conto betalinger for busdriften efter aftale øget 17 mio. kr., hvilket typisk skyldes ændring i driftsomfang i forhold til det budgetterede.

Det samlede tilskudsbehov på i alt 2.976 mio. kr. er tæt på det, der blev forventet i Movias seneste økonomiestimat for 2019 (estimat 2 2019) med en lille reduktion i tilskudsbehovet på 6 mio. kr.

Tabel 1. Regnskab 2019 (1.000 kr.)

	R2018	B2019	R2019	Forskel R2019-B2019	Pct.
Passagerindtægter	-1.982.620	-1.973.191	-1.930.184	43.008	-2,2
Operatørudgifter	4.210.435	4.193.220	4.249.894	56.674	1,4
Andre driftsudgifter	573.803	600.475	567.793	-32.681	-5,4
- Heraf kørselssupport	131.024	138.344	139.224	880	0,6
- Heraf passagerservice	279.194	276.854	280.911	4.057	1,5
- Heraf administration	163.585	185.277	147.658	-37.619	-20,3
Pensioner	23.512	24.593	24.209	-384	-1,6
Finansielle poster	38.435	21.800	23.962	2.162	9,9
Anlæg - bane	1.032	0	40.143	40.143	-
Tilskudsbehov i alt	2.864.597	2.866.896	2.975.818	108.921	3,8
Faktureret	-2.916.567	-2.866.896	-2.957.641	-90.744	3,2
Resultat før efterregulering	-51.970	0	18.177	18.177	-
Efterregulering	51.970	0	-18.177	-18.177	-
Resultat	0	0	0	0	-

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

Anm. 2: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, flex, bane og fællesudgifter findes i tabel 7 i afsnit 3 Årsregnskab 2019.

Anm. 3: Alle projekter budgetlægges på "Administration", men udmøntes i løbet af regnskabsåret på alle 3 underkategorier, hvilket giver en forskydning mellem underkategorierne i regnskabet.

Stigningen på 109 mio. kr. i kommuners og regioners samlede tilskudsbehov dækker over ændringer i både indtægter og udgifter, jf. tabel 1.

Passagerindtægterne er 43 mio. kr. svarende til 2,2 pct. lavere på grund af færre passagerer i busserne og lavere indtægter fra kontrolafgifter pga. periodeforskydning i de kontrolafgifter, som inddrives via Gældsstyrelsen.

Operatørudgifterne er 57 mio. kr. eller 1,4 pct. højere. Der er 2 hovedårsager til udgiftsstigningen:

- Operatørudgifterne til flextrafik er 31 mio. kr. eller 5 pct. over det budgetterede, hvilket skyldes Movias nye krav til operatørernes overenskomstmæssige forhold indført i oktober 2018. Der blev i Movias løbende estimer i 2019 forventet en yderligere stigning i operatørudgifterne fra oktober 2019. Denne stigning er udeblevet, hvilket bl.a. kan tilskrives, at optimering af udnyttelsen af vognene og opfølgning på performance har modvirket en del af prisstigningerne. Operatørudgifterne er således 2,2 pct. lavere end forventet ved seneste estimat i 2019.
- Operatørudgifterne til busdrift er 23 mio. kr. eller 0,8 pct. højere end budgetteret, da driftsomfanget for busdrift er øget 1,6 pct. pga. udskydelsen af Nyt Bynet. Modsat har der været en lavere realiseret prisudvikling i de indeks, der anvendes til operatørafregningen - særligt løn og rente - end den prognose fra Nationalbanken, som lå til grund for budgettet.

Andre driftsudgifter viser et mindreforbrug på 33 mio. kr., hvilket bl.a. skyldes, at størstedelen af administrationens ressourcer har været fokuseret på implementering af Nyt Bynet, hvorfor der er igangsat færre andre udviklingsaktiviteter. Hertil har der været en række succesfulde effektiviseringstiltag, som

enten er trådt i kraft tidligere eller med større effekt end forventet ved budgettets vedtagelse. Sidstnævnte er bl.a. afskaffelse af betaling af salgsprovision mellem trafikselskaberne og en besparelse i DOT som følge af bedre leverandøraftaler for mobilbilletsalg.

I regnskab 2019 indgår bevillingsoverførsel vedrørende omstillingspuljen fra regnskabsåret 2019 til 2020 på 14,5 mio. kr. Overførslen omfatter disponerede midler til projekter, der er godkendt af bestyrelsen og finansieret af Movias omstillingspulje.

Finansielle poster er 2,2 mio. kr. højere end budgetteret. Den væsentligste årsag er, at Rejsekort og Rejseplan A/S' tilbagebetaling af ansvarlige lån ydet fra Movia er 6 mio. kr. mindre end budgetteret pga. øgede udgifter til fusionen af Rejsekort A/S og Rejseplan A/S til Rejsekort og Rejseplan A/S. Movia har desuden i forbindelse med fusionen indskudt 1,1 mio. kr. i aktier for at sikre, at Movia har uændret ejerandel i det fortsættende selskab. Omvendt er bl.a. Movias indtægter fra rykkergebyrer højere end budgetteret pga. indsættelse af flere kontrollører i busserne.

Anlægsudgifterne vedr. lokalbanerne udgør i regnskab 2019 40 mio. kr. Anlægsudgifter bevilles løbende af regionerne og indgår derfor ikke i Movias budget, hvorfor hele udgiften er en afvigelse fra budget. Anlægsudgifterne afregnes særskilt med regionerne og påvirker derfor ikke efterreguleringen. Af de 40 mio. kr. vedrører 39 mio. kr. anlægsprojekter på lokalbanestrækninger i Region Hovedstaden.

Pensionsforpligtelser (udvikling i Movias egenkapital)

Movias pensionsforpligtelse genberegnes i overensstemmelse med regnskabsreglerne minimum hvert 5. år. Siden sidste aktuarberegning er vejledningen til at beregne tjenestemandspensionsforpligtelser ændret. Movia har fået foretaget en opdateret aktuarberegning til regnskab 2019, som giver en tjenestemandspensionsforpligtelse på 1.113 mio. kr.

Genberegningen har medført en stigning i pensionsforpligtelsen på 478 mio. kr., idet forpligtelsen er steget fra 636 mio. kr. - på baggrund af seneste aktuarberegning fra 2015 - til 1.113 mio. kr. ultimo 2019. Dette afspejles i Movias egenkapital, som er faldet til -599 mio. kr. pr. 31. december 2019.

Ved etableringen af Movia i 2007 overgik alle pensionerede tjenestemænd til regionerne, mens aktive tjenestemænd blev overført fra HUR til Movia. Langt hovedparten af Movias tjenestemænd var dermed aktive, da den første aktuarberegning blev foretaget ultimo 2007. Den daværende vejledning fra Økonomi- og Indenrigsministeriet til beregning af pensionsforpligtelsen tog ikke hensyn til fremtidige tilskrivninger af anciennitet, lønstigninger, levealder mv. Dette er en del af årsagen til, at Movia også tidligere har oplevet svingninger i tjenestemandspensionsforpligtelsen. Movia oplevede fx en stigning i 2012 på 170 mio. kr.

I juli 2017 opdaterede Økonomi- og Indenrigsministeriet vejledningen om beregning af tjenestemandspensionsforpligtelsen. Bl.a. skal der i beregningerne nu indarbejdes forventede anciennitetsstigninger, forventninger til fremtidige levetidsforbedringer samt ændret renteniveau. Særligt har de ændrede renteforudsætninger haft stor betydning for genberegningen af Movias tjenestemandspensionsforpligtelse, idet denne ændring alene har bevirket en stigning på ca. 417 mio. kr.

Indtægtsdelingsmodellen i hovedstadsområdet – dobbeltfaktormodellen

Den nuværende indtægtsdelingsmodel i hovedstadsområdet betyder, at Metroselskabet I/S modtager en andel af den samlede passageromsætning, der overstiger metroens andel af det samlede antal rejser i hovedstadsområdet. Den nuværende indtægtsdelingsmodel har en utilsigtet negativ effekt på Movias indtægter.

I 2019 gælder en midlertidig løsning på uhensigtsmæssighederne knyttet til dobbeltfaktormodellen, jf. bekendtgørelse 456 af 10. maj 2018 om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Transport- og Boligministeriet har i 2020 forlænget den midlertidige løsning via en ny bekendtgørelse (bek. 1369 af 11/12/2019). Movia kompenseres hermed for størstedelen af indtægtstab, men har fortsat et utilsigtet årligt indtægtstab på ca. 12 mio. kr. i 2019. Det forventes i overensstemmelse med ministeriets tidligere udmeldinger, at der snarest sikres en varig løsning på indtægtsdelingsmodellens uhensigtsmæssigheder, og at det årlige indtægtstab, som Movia i dag må tåle, ophører.

Fordelingen af billetindtægter i DOTs område forventes at overgå til en mere databaseret model pr. 1.1.2021, hvor billetindtægternes fordeling primært baseres på rejsekortdata.

Økonomi:

Regnskab 2019 giver en netto efterregulering fra kommuner og regioner til Movia på 18 mio. kr. Heraf har 26 kommuner og 2 regioner indbetalt i alt 35 mio. kr. for lidt, mens 19 kommuner har indbetalt i alt 17 mio. kr. for meget.

Efterreguleringen sker primo januar 2021. Kommuner og regioner modtager besked fra Movia om efterreguleringen umiddelbart efter bestyrelsens vedtagelse af årsregnskabet 25. februar 2020.

På kommune og regionsniveau mærker særligt kommunerne i det tidligere takstområde Syd og Region Sjælland et fald i indtægterne. Indtægtsfaldet vurderes i høj grad at kunne henføres til det omfattende sporarbejde på Sydbanen samt et lavere salg af ungdomskort.

Derudover har en fejl i forbindelse med indregning af udbud A16 givet for lave faste omkostninger. Det har i regnskab 2019 effekt i alle kommuner og regioner med drift omfattet af udbud A16, men rammer særligt Roskilde kommune, hvor operatørudgiften er 1,4 mio. kr. højere end budgetteret.

Endvidere har administrationen efter revisionens gennemgang af regnskabet fundet en fejl i passager-tallene på de 13 buslinjer, som kører på tværs af de tidligere takstområder, hvor der i opgørelsen i regnskab 2019 mangler samlet 163.300 passagerer. På linjer i Region Sjælland er der opgjort 175.600 passagerer for lidt, mens der på kommunale linjer er 12.300 passagerer for meget. Region Sjællands tilskudsbehov for 2019 er derfor 2,4 mio. for højt i regnskabet, mens tilskudsbehovet for de berørte kommuner samlet set er 0,7 mio. kr. for lavt, og afvigelsen på kommuneniveau er op til 0,1 mio. kr.

Administrationen vil i forbindelse med den endelige opgørelse af 2019-indtægterne i forhold til indtægtsfællesskabet med Metroselskabet I/S og DSB korrigere passagertallet. Indtægterne på linjeniveau og dermed regionernes og kommunernes betalinger vil blive korrigeret i regnskabsåret 2021, samtidig med at efterreguleringen effektueres i januar 2021.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Årsrapport 2019 med specifikationer til kommuner og regioner offentliggøres på Movias hjemmeside og sendes til repræsentantskabet med henblik på orientering ved repræsentantskabsmødet den 4. marts 2020.

Bilag:

1. Årsrapport 2019



Movia årsrapport 2019

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
2. Ledelsesberetning	12
Bus og Bane	13
Flextrafik	18
Efterfølgende begivenheder	22
3. Årsregnskab 2019	24
Regnskabsopgørelse	24
Balance	25
Noter	26
Anvendt regnskabspraksis	33
Ledelseserklæring	37
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	38
4. Fordelingsregnskab 2019	43
Regionalt tilskud og efterregulering	43
Kommunalt tilskud og efterregulering	44
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab	51
Ledelseserklæring	55
Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2019	56
Bilag	59
Bilag 1 Låneforpligtelse pr 31. december 2019	59

Tabel- og figuroversigt

Tabel 1 Movias regnskab 2019 (1.000 kr.).....	12
Figur 1 Fordeling af udgifter i Movias regnskab 2019 i mio. kr. og i pct.....	13
Tabel 2 Tilskudsbehov bus og bane (1.000 kr.)	13
Tabel 3 Nøgletal for bus og bane	14
Tabel 4 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)	20
Figur 2 Passagerer og tilskudsbehov fordelt på flextrafik-ordninger (pct.).....	20
Tabel 5 Flextrafik nøgletal	21
Tabel 6 Flextrafik tilskudsbehov (1.000 kr.).....	22
Tabel 7 Regnskabsopgørelse 2019 (1.000 kr.)	24
Tabel 8 Balance 2019 (1.000 kr.).....	25
Figur 3 Udvikling i likviditet 2019 (mio. kr.)	29
Tabel 9 Region Hovedstaden (1.000 kr.)	43
Tabel 10 Region Sjælland (1.000 kr.)	43
Tabel 11 Kommunalt tilskud og efterregulering (1.000 kr.)	44
Figur 4 Fordelinger af fællesudgifter i fordelingsregnskabet.....	54
Tabel 12 Låneforpligtelse fordelt på kommuner og regioner 31. dec. 2019 (1.000 kr.).....	60

1. Indledning



Vejen til et nyt årti er lagt

2019 blev på mange måder et forandringsår for Movia. Mere klimavenlig transport, større sammenhæng mellem busser, tog og metro, ny flerårig mobilitetsplan i høring, ny strategi for DOT frem til 2023 og mere liveopdateret trafikinformation. Alt sammen tiltag, som skal gøre det mere attraktivt for borgerne at vælge kollektiv transport som transportform, og styrke oplevelsen af en rettidig, pålidelig og troværdig service i busser, lokalbaner og flextrafik.

De store forandringer gennem året betyder også, at det strategiske fundament for Movias virke som politisk fællesskab og virksomhed de kommende år er lagt: Der er kommet bredt politisk fokus på behovet for at reducere trængsel og styrke mobilitet i byer såvel som i områder, hvor der er langt mellem husene. Delebaserede mobilitetsformer og udvikling af digitale services hen mod MaaS-løsninger har åbnet øjnene for, at sammenhængen mellem kollektiv transport og biler, cykler og gående skal styrkes på en klog måde. Og endelig stod det også gennem året klart, at klimakrisen er reel, og at der er opbakning politisk, folkeligt og blandt virksomhederne til en ambitiøs klimaindsats. Det gælder ikke mindst i kommunerne og regionerne på Sjælland.

I 2020 skal der forhandles en klimahandlingsplan, som kan sikre det bindende mål om 70 pct. reduktion af drivhusgasudledningerne i 2030 ift. 1990 og det langsigtede mål om klimaneutralitet i senest 2050. I 2020 skal der også forhandles en grøn mobilitetsplan i Folketinget, hvor retningen for Statens investeringer i infrastrukturen aftales. Begge dele er centralt for udviklingen af den kollektive mobilitet på Sjælland, hvor 70 pct. af den kollektive transport leveres.

Klimaambitioner og skub i grøn omstilling

Først og fremmest markerede 2019 et væsentligt skridt i den grønne omstilling af Movias busdrift. Hele 76 elbusser blev sat på gaden i 2019 som en flot markering af, at kommunerne har taget fællesmålet fra Trafikplan 2016 om fossilfri busdrift i 2030 helt ind under huden.

Det er en stor omstilling, som kommuner og regioner er i gang med sammen med Movia. Og der er grund til at anerkende de kommuner, der går forrest – og høster erfaringer, som kommer alle i Movia og hele landet til gode.

Der er også grund til at anerkende, at ambitionerne i 2019 rakte længere end til fossilfrihed. På den måde blev 2019 også året, der markerede, at kommuner og regioner tænker grøn omstilling i et bredere, emissionsfrit perspektiv, med fokus på støjfrihed og 0-udledning af partikler og NOx'er til gavn for klima og byrum.

Første store skridt i den emissionsfrie retning blev taget, da Roskilde Kommune i april satte 20 nye elbusser ind på alle byens interne buslinjer. Særligt imponerende har det været, at idriftsættelsen af de mange busser kunne gennemføres fra den ene dag til den anden uden udsving på den mobilitetsservice og kvalitet, som leveres til Roskilde Kommunes borgere. Københavns og Frederiksberg kommuner fulgte trop med introduktion af 48 elbusser på de passagertunge linjer 2A og 18, sammen med Ballerup og Egedal kommuner, som indsatte 8 elbusser på de tre buslinjer 147, 156 og 157 fra december 2019.

Det emissionsfrie perspektiv er siden udmøntet som et forslag til en fælles grøn ambition i den mobilitetsplan, som Movia sendte i høring i november 2019. Her stilles forslag om, at halvdele af Movias busdrift i 2030 også skal være emissionsfri – foruden at være fossilfri. Dertil kommer forslag om, at Movias flextrafik, som årligt transporterer 3,7 mio. borgere, skal køres

i elbiler senest i 2030, samt at alle nye tog, der indkøbes i Lokaltog, skal være eldrevne.

I 2020 fortsætter den grønne omstilling endvidere, når Københavns Kommune udskifter de fem populære havnebusser i Københavns havn med nye, eldrevne skibe.

Det fælles mål om fossilfri busdrift i 2030 er således godt på vej i hele Movias område. Miljøregnskabet for 2019 viser, at Movia fastholder udviklingen fra tidligere år med at nedbringe udledningen af CO₂, som er reduceret med 39 pct. siden 2008. Udledningen af NO_x er i samme periode reduceret med 81 pct., og har dermed udviklet sig mere positivt end forventet for året. Samme gælder for partikeludledningen, som er reduceret med 86 pct. fra 2008 til 2019 mod en målsætning på 78 pct.

Test af bæredygtighed i lokalbanetrafikken

Et væsentligt led i den grønne omstilling af bandedriften er at afprøve ny teknologi, herunder batteribaseret drift. Movia har derfor i 2019 i samarbejde med Transport- og Boligministeriet og DSB gennemført en analyse af batteritogsdrift i Nordvestsjælland. Analysen viser, at lokalbanestrækningen Holbæk - Nykøbing Sjælland er velegnet til batteritog, og at en omlægning af driften vil give økonomisk mening fra omkring 2025, hvor der formentlig vil være behov for næste udskiftning af dieseltog.

Med en efterfølgende indsættelse af batteritog mellem København og Kalundborg vil der kunne etableres samdrift mellem Nordvestbanen og Odsherredbanen, som muliggør en helt ny direkte togforbindelse mellem Nykøbing Sjælland og København.

Batteritogene skal i første omgang afprøves på strækningen mellem Helsingør og Hillerød. På den baggrund vil leverandørerne af batteritog på skift blive indbudt til prøvekørslen, som forventes afholdt i sidste del af 2020 og første halvdel af 2021.

Nyt Bynet sikrer værdi af metro og tog i større geografi

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, flextrafik og plustur spiller godt sammen med det statslige jernbanenet, metro og den kommende letbane.

Med åbningen af de 17 nye metrostationer i hovedstaden i september 2019, var der også blevet mange nye steder, busserne skulle køre hen. Cityringen åbnede 29. september, og to uger efter – 13. oktober, omlagde Movia i tæt samarbejde med de 13 berørte kommuner og regionen i hovedstadsområdet godt 30 ud af 65 buslinjer i et nyt busnet, kaldet Nyt Bynet. Omlægningen er historisk stor, og den berører derfor også rigtig mange menneskers hverdag og rejsemønstre – både dem, der pendler i det daglige, og dem, der bare rejser en gang i mellem. Kendte linjer er lagt geografisk om, så der sikres god sammenhæng til Cityringen, og andre metro- og toglinjer. Det har betydet, at mange passagerer har skullet vænne sig til at bruge en anden bus, end de plejer, for at komme f.eks. i skole eller på arbejde, mens andre har skullet bruge metro noget eller hele vejen. Med åbningen af Nyt Bynet blev det samtidig muligt at gå ind og ud ad alle dørene i A-busserne i Storkøbenhavn. Målet med Nyt Bynet er, at det samlet skal give hurtigere rejser til de omkring 300.000 dagligt rejsende i Storkøbenhavn.

For at hjælpe kunderne godt i gang med de mange nye buslinjer, har medarbejdere fra Movia og en række buschauffører været på gaden for at hjælpe med spørgsmål og vejvisning på over 30 udvalgte stoppesteder i uge 41 til 44. Det har været en god oplevelse med fin dialog, og det har givet god viden til trafikplanlæggerne i Movia at have så mange øjne på gaden til at bistå kunderne og observere eventuelle udfordringer i driften. Godt 1.100 chauffører skulle

lære nye ruter, og det har krævet et tæt samarbejde med Movias mange operatører at skabe en så gnidningsfri omlægning, som tilfældet er.

Informationsindsatsen rettet mod kunderne har været en anden betydelig opgave, som Movia har skullet løfte. Informationsindsatsen blev indledt allerede i august 2018 med stigende intensitet frem mod åbningen i oktober 2019, og indeholdt alt fra kortmateriale til en særlig version af rejseplanen, så man i god tid kunne finde ud af, hvordan og med hvilke transportmidler, man skulle komme til arbejde, skole og andre gøremål.

Med så mange ændringer på én gang er det naturligt, at det tager tid, før passagererne har vænnet sig til de nye ruter, og før alle de nye buslinjer kører uden børnesygdomme. Det tager også tid, før de nødvendige trafikdata er tilvejebragt, så man kan begynde at se på, om der er steder, hvor der skal foretages justeringer.

Overordnet set er Nyt Bynet lykkedes, og driften af de mange nye buslinjer forløber planmæssigt. De steder, hvor der har vist sig at være for lav kapacitet, er der gennemført ændringer. Movia ser nu sammen med de berørte kommuner grundigt på, om køreplanen skal tilrettes yderligere, eller om der skal sættes ekstra kapacitet ind, eksempelvis i myldretiden.

17 kommuner har styrket mobiliteten uden for de større byer med plustur

Hver femte borger på Sjælland bor i en landsby eller på landet, men den enkeltes behov for mobilitet bliver ikke mindre af at bo længere fra en større by. For at styrke mobiliteten der, hvor der ikke kører så mange busser og tog i timen, har Movia med virkning fra 1. juli 2019 lanceret et nyt mobilitetsprodukt i Rejseplanen – plustur, som skal forbinde den enkelte borgers dørtrin med det samlede kollektive transportnet. Ved udgangen af 2019 havde 15 kommuner tilsluttet

sig plustur og 2 yderligere kommuner har allerede truffet beslutning om at tilbyde ordningen til deres borgere i 2020.

Plustur er et såkaldt first-mile/last-mile mobilitetsprodukt, som koordineres via Rejseplanen. Plusturen forbinder havelågen med udvalgte skiftesteder – enten busstoppesteder eller stationer med mere højfrekvent service, hvorfra borgerne kan komme videre. Fordelen ved at koordinere den samlede mobilitetsservice via Rejseplanen er, at der dermed sikres den mest optimale rejse. I de få tilfælde, hvor det ikke er muligt at tage bussen eller toget på dele af rejsen, får man tilbudt plustur hele vejen. De steder, hvor der er tilstrækkelig service med bus eller tog, tilbydes borgerne ikke plustur. Herved adskiller plustur sig som produkt fra Movias flextur.

Erfaringerne med plustur er gode. Kunderne udtrykker stor tilfredshed med at få tilbudt bedre sammenhæng og mere mobilitet, og den kommunale udgift er beskeden.

Samtidig er det erfaringen, at plustur appellerer til en yngre målgruppe end flextur, som mange kommuner også tilbyder som et mobilitetsforstærkende produkt i geografier med længere mellem husene. Gennem flextur-ordningen står borgere 70+ for 65 pct. af turene, mens de 20-39-årige er den aldersgruppe, som står for de fleste plusture. At tiltrække en yngre målgruppe med et nyt mobilitetskoncept ser Movia som særligt positivt.

Samlet plan for mobilitet skal sikre fælles udvikling og investering på hele Sjælland

Grøn omstilling af busser, flextrafik og lokalbaner inden 2030, mindre trængsel i de store byer, mere mobilitet der, hvor der er længere mellem husene, nemmere pendling til og fra arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner og bedre sammenhæng mellem busser, tog, metro, cykler, biler, og fodgængere. Det er afsættet for det

forslag til mobilitetsplan, som Movia i november 2019 sendte i høring hos de 45 kommuner og 2 regioner på Sjælland, samt en lang række interesse- og forbrugerorganisationer og samarbejdspartnere.

Formålet med Movias forslag til mobilitetsplan er klart: De store nationale dagsordener om klima, trængsel og mobilitetsmangel i yderområder forudsætter, at kommuner og regioner løser opgaverne sammen – i et tæt politisk og økonomisk samspil med blandt andre staten. Derfor er der behov for én fælles retning for hele Sjælland, når der skal udvikles politik og investeres i den kollektive transport i årene.

Movia har i konsekvens heraf erstattet selskabets fireårige trafikplan med en egentlig mobilitetsplan for hele det sjællandske område. Mobilitetsplanen indeholder forslag til 12 konkrete indsatser, som vil styrke sammenhæng, grøn omstilling og mobilitet overalt på Sjælland.

Og opgaven med at sikre fælles mobilitetsløsninger på tværs af den store sjællandske geografi trænger sig på. 70 pct. af den kollektive transport afvikles på Sjælland, og over halvdelen af passagererne rejser med bus. Siden 2010 er trængslen for hovedstadsområdets busser steget med 17 pct., mens trængslen på vejene er steget med 25 pct. Det resulterer i et samfundsøkonomisk tab på op til 2 mia. kr. årligt. Derfor er det godt, at den kollektive transport udbygges med den nye bane mellem København, Køge og Ringsted, hurtigere banetrafik på Sydbanen og Metrocityringen i hovedstaden, Sydhavnsmetroen og den kommende letbane i Ring 3.

Forslaget til mobilitetsplanen er i høring frem til marts 2020, og der er god gang i dialogen om planen allerede.

Nyt BRT-koncept skal sikre klimavenlig trængselsfri transport til by- og erhvervsområder

Hvis man skal kunne passe et arbejde, skal man kunne komme hen til det – til tiden. Bekymrende mange spilder hver dag tid i trængslen på vejene.

Der bliver 120.000 flere i hovedstadsområdet i 2030. Der er derfor behov for, at flere transportere sig sammen, og her kan mere mobilitetsservice i stordriftsskala være med til at løse trængslen. BRT er et internationalt anerkendt og anvendt mobilitetskoncept, men i Danmark mangler vi endnu at tage løsningen i brug.

I 2019 har Movia derfor haft opmærksomheden rettet mod at udvikle et BRT koncept og belyse, hvordan BRT kan være med til at løse trængselsudfordringer. Der er behov for at styrke de største busstrækninger i det strategiske net i hovedstaden med BRT-løsninger, så vækst, uddannelse, beskæftigelse og bosætning sikres. De pendlingskritiske linjer 400S, 150S, 200S og 250S er i den sammenhæng særligt oplagte til BRT.

BRT står for Bus Rapid Transit og kan bedst beskrives som en slags metro i gadeplan. Internationalt er konceptet anerkendt til byer med stigende transportbehov og brug for at reducere særligt trængsel. Konceptet har nogle af de samme fordele som metro og letbane og kan transportere op til 300 passagerer pr. enhed. Så BRT er et godt supplement til mere traditionelle baneløsninger. Fordelene ved BRT er navnlig, at BRT er hurtigere og billigere at anlægge end skinner. Løsningen er el-dreven, og med hurtig anlægstid bidrager BRT som en slags genvej til øget bæredygtig samtransport, hvilket kan være en væsentlig faktor i forhold til at indfri den nationale klimadagsorden om 70 pct. CO₂-reduktion inden 2030. Endelig er BRT designet til gaden og moderne byrum med klimavenlige og støjsvage transportenheder. BRT kører i egne vejbaner og er derfor også oplagt til førerløs drift.

Klar til fase 2 af test med førerløse busser

Førerløse busser åbner for nye mobilitetsløsninger for borgerne: De er fleksible, kan køre hele døgnet, er sikre i trafikken – og de kan tilkaldes efter behov. Alt sammen elementer, der

kan være med til at give mere mobilitet til borgerne. Derfor er Movia, Region Sjælland, Region Hovedstaden og Metroselskabet optaget af at afdække potentialet i den førerløse teknologi. I 2018 gennemførtes det første forsøg med førerløs drift med en førerløs bus i vandrehallen på Sjællands Universitetshospital, Køge. Evalueringen viste, at borgerne er trygge ved at køre med busser uden chauffør, men at der går noget tid, inden teknologien er klar til drift i større skala.

Næste fase af forsøget er test af en førerløs bus på åben vej på Slagelse Sygehus arealer. Her skal bussen bringe patienter og pårørende rundt på det store sygehusareal og fra decentrale parkeringspladser til de forskellige afdelinger på sygehuset. Den førerløse bus skal også fragte ansatte mellem afdelingerne. Forberedelser og procedurer omkring etablering og godkendelse af tests er omfattende, og i 2019 har Movia sammen med de øvrige testpartnere forberedt anden forsøgsrække.

Forsøget forventes godkendt først i 2020, hvorefter forsøget kan gennemføres i 2020. Forsøgsruten er på offentlig vej, hvor der også er trafik udefra til og fra sygehuset. Bussen kører op til 18 km/t og ruten er ca. 2,3 km lang og har seks stop. Forsøget skal særligt afdække, hvordan det fungerer, at bussen både kører i rute og kan tilkaldes fra stoppestederne. Tilkaldemuligheden forventes at gøre driften mere effektiv, da bussen uden for myldretiden kun kører mellem de stop, hvor passagererne skal til og fra.

Liberalisering af billetmarkedet og tredjeparters adgang til at sælge DOT billetter

Folketinget vedtog 28. februar 2019 en ændring af lov om trafikselskaber, der blandt andet betyder, at private aktører skal have adgang til at sælge billetter og periodekort i DOTs område. Selskaberne i DOT ser et potentiale i at styrke billetsalget til den offentlige transport gennem private aktører. Men DOT er et kundecentreret samarbejde, og derfor er parterne i DOT også

optaget af at sikre, at kunderne stilles lige så godt ved køb af billet hos en privat aktør, som hvis kunderne havde købt billetten hos DOT.

Interessen for at udstede billetter til den kollektive transport kender ingen endnu, men mange forskellige slags billetprodukter kan som udgangspunkt forvirre de kunder, der sætter pris på at få et hurtigt overblik over produkter og priser.

Movia har gennem DOT arbejdet på at udvikle en model for, hvordan DOT kan opfylde trafikselskabslovens nye bestemmelse, så der så vidt muligt sikres et minimum af kvalitet, service og gennemsigtighed, så kunderne ikke kommer i klemme. Samtidig er det væsentligt, at DOT og selskabernes omkostninger til billetudstedelse ikke forøges.

Det er forventningen, at DOT kan åbne for salget i løbet af 2020 efter gennemførelsen af pilotdrift.

Ny DOT-strategi: Flere skal transportere sig sammen

DOT – Din Offentlige Transport – er en af Movias højest prioriterede samarbejdsplatforme. I DOT sikres fælles udvikling og ensretning på centrale kundeleverancer, som selskaberne ikke kan løfte hver for sig, men som alle bidrager til, at borgernes oplevelse af servicen i bus, tog og metro styrkes. Det gælder trafikinformation, billetsalg, køreplanlægning, kundeservice, skilte og skærme, markedsføring og meget andet.

I 2019 har Movia haft formandskabet i DOT, og opmærksomheden har været rettet mod at udvide DOT i samarbejdet med DSB og Metroselskabet med fokus på at levere på nye lovkrav og sikre en ny vækstorienteret strategi. I sidste halvdel af 2019 blev parterne i DOT enige om en strategi. Movias bestyrelse aftalte med Movias politiske styregruppe det mandat, Movia gav for den nye strategi.

70 pct. af den kollektive transport afvikles i DOTs område, og dagligt foretages der knap 1 mio. rejser med bus, tog og metro. Befolkningstilvæksten har været stigende de seneste mange år og vil fortsat stige betragteligt frem til 2030. Når vi bliver, flere stiger behovet for mobilitet. Hvis det skal lykkes at indfri Danmarks ambitiøse klimamål, skal det stigende transportbehov i DOTs område løftes bæredygtigt og miljørigtigt. Det forudsætter, at flere vælger at transportere sig sammen til gavn for klima og trængsel. Som udbydere af offentlig transport er parterne i DOT derfor optaget af at sikre, at den offentlige transport kan geares til at tiltrække sin del af kundevæksten.

Afsættet for vækst er at mindske afstanden mellem den service, den offentlige transport kan levere, og kundernes efterspørgsel.

Den fælles strategiske indsats i DOT vil derfor være centreret om at bringe de væsentligste barrierer for kundernes brug af den offentlige transport ned via fokuserede og konkrete indsatser på tværs af DSB, Metroselskabet, Movia og andre aktører, som f.eks. Banedanmark og Rejseplanen. Samtidig skal DOT udnytte, når ændringerne i borgernes transportbehov opstår, så den kollektive transport øger sin tilstedeværelse som attraktivt tilvalg for eksisterende og nye kunder.

For at reducere kundebarrierer og skabe grundlag for vækst og mersalg fokuseres DOTs strategi om fem pejlemærker med en række konkrete aktiviteter inden for følgende områder:

1. Kunderne efterspørger trafikinformation, de kan stole på. Derfor skal DOT give bedre trafikinformation – særligt ved driftsforstyrrelser – og bygge bro på tværs af organiseringen i den kollektive transport.
2. Kunderne skal opleve, at det er problemløst at skifte mellem bus og tog. Derfor skal DOT sikre gode skift – så det bliver en god oplevelse at skifte mellem alle transportformer.
3. Kunderne efterspørger, at bussen venter, når toget kører ind på perronen. Derfor skal DOT arbejde for at etablere korrespondancegaranti – så sidste bus kan vente på sidste tog i udvalgte geografier, på udvalgte tider af døgnet eller på udvalgte skiftsteder.
4. Kunderne skal opleve, at det er nemt at vælge mellem billettyper. Derfor skal DOT sikre priser og billetter, som er til at forstå for kunderne – så det bliver nemmere at købe den kollektive transportservice.
5. Kunderne skal opleve, at de kan købe det produkt, de har brug for. Derfor skal DOT arbejde strategisk med prissætning – så den kollektive transport har de rigtige produkter til den rigtige pris og kan følge med udviklingen i kundernes transportbehov.

Hvidovre Ho

2. Ledelsesberetning



Ledelsesberetning

Regnskabet viser et tilfredsstillende resultat med et tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 2.976 mio. kr. Den samlede efterregulering udgør 18 mio. kr. i alt svarende til 0,6 pct. af det budgetterede tilskudsbehov. 19 kommuner har indbetalt i alt 17 mio. kr. for meget i tilskud, som de får tilbage i januar 2021. 26 kommuner og 2 regioner har indbetalt i alt 35 mio. kr. for lidt, som de derfor skal betale til Movia i januar 2021. Fordelingen af efterreguleringen på kommuner og regioner er opgjort i "Fordelingsregnskab 2019", som kan læses på side 43 og frem.

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

Tabel 1 Movias regnskab 2019 (1.000 kr.)

	R2018	B2019	R2019	Forskel R2019-B2019	
					Pct.
Passagerindtægter	-1.982.620	-1.973.191	-1.930.184	43.008	-2,2
Operatørudgifter	4.210.435	4.193.220	4.249.894	56.674	1,4
Andre driftsudgifter	573.803	600.475	567.793	-32.681	-5,4
- Heraf kørselssupport	131.024	138.344	139.224	880	0,6
- Heraf passagerservice	279.194	276.854	280.911	4.057	1,5
- Heraf administration	163.585	185.277	147.658	-37.619	-20,3
Pensioner	23.512	24.593	24.209	-384	-1,6
Finansielle poster	38.435	21.800	23.962	2.162	9,9
Anlæg - bane	1.032	0	40.143	40.143	-
Tilskudsbehov i alt	2.864.597	2.866.896	2.975.818	108.921	3,8
Faktureret	-2.916.567	-2.866.896	-2.957.641	-90.744	3,2
Resultat før efterregulering	-51.970	0	18.177	18.177	-
Efterregulering	51.970	0	-18.177	-18.177	-
Resultat	0	0	0	0	-

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

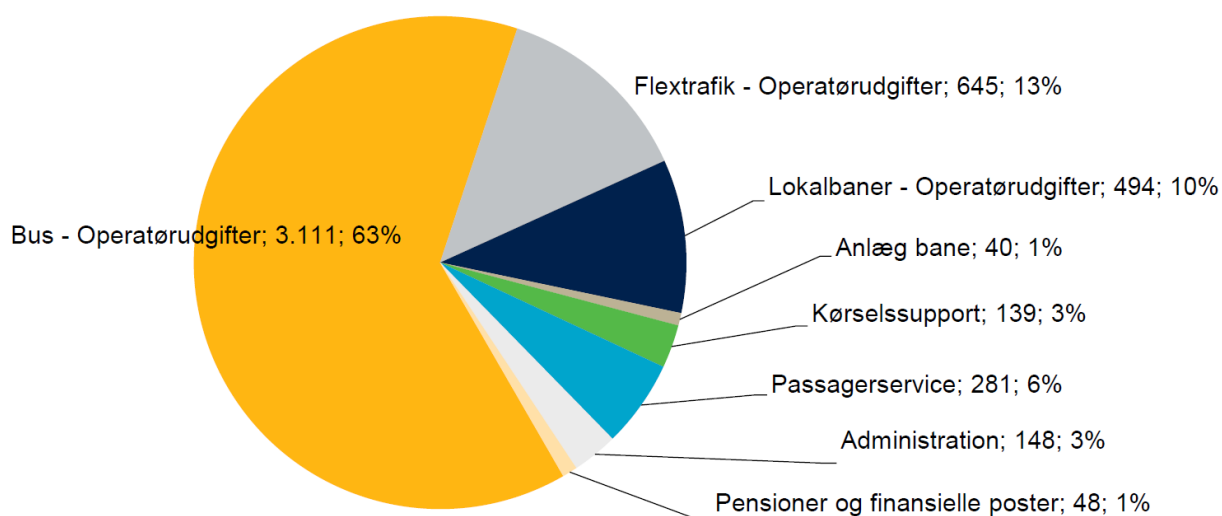
Anm. 2: Regnskabsopgørelsen med opdeling på bus, flex, bane og fællesudgifter findes i tabel 7 i afsnit 3 Årsregnskab 2019.

Anm. 3: Alle projekter budgetlægges på "Administration", men udmøntes i løbet af regnskabsåret på alle 3 underkategorier, hvilket giver en forskydning mellem underkategorierne i regnskabet.

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.

Der gøres opmærksom på, at i tabeller og tekst kan afrunding medføre, at tallene ikke summer til to-talen.

Langt størstedelen af Movias udgifter bruges på kerneforretningen, som er bustrafik, lokalbanetrafik og flextrafik, der samlet udgør 87 pct. af udgifterne, jf. figur 1. 3 pct. af udgifterne anvendes på administration.

Figur 1 Fordeling af udgifter i Movias regnskab 2019 i mio. kr. og i pct.

Bus og Bane

Kommunernes og regionernes tilskud til bus og bane i regnskab 2019 er 77 mio. kr. højere end budgetteret. Ca. 40 mio. kr. er anlægsudgifter vedrørende lokalbaner, idet der i Movias budgetter ikke budgetteres med anlægsudgifter.

Den øvrige stigning i tilskudsbehovet på 37 mio. kr. i forhold til budgettet skyldes, at passagerindtægterne er ca. 42 mio. kr. lavere end budgetteret svarende til 2,2 pct., mens operatørudgifterne er 26 mio. kr. eller 0,7 pct. højere end budgetteret. Hertil er der et mindreforbrug på 33 mio. kr. svarende til 6,2 pct. på andre driftsudgifter. Finansielle poster er 2 mio. kr. højere end budgetteret.

Udviklingen i indtægter og udgifter fremgår samlet i tabel 2, og der redegøres nærmere for udviklingen i de følgende afsnit, som er opdelt på forretningsområder.

Tabel 2 Tilskudsbehov bus og bane (1.000 kr.)

	R2018	B2019	R2019	Forskel R2019-B2019	Pct.
Passagerindtægter	-1.938.191	-1.916.367	-1.873.934	42.434	-2,2
Operatørudgifter	3.609.582	3.579.329	3.604.858	25.528	0,7
Andre driftsudgifter	501.257	528.934	496.255	-32.678	-6,2
Pensioner	23.512	24.593	24.209	-384	-1,6
Finansielle poster	38.435	21.800	23.962	2.162	9,9
Anlæg - bane	1.032	0	40.143	40.143	-
Tilskudsbehov i alt	2.235.626	2.238.288	2.315.493	77.205	3,4

Anm. 1: Anlægsudgiften er ikke budgetteret og er afregnet særskilt med regionerne og påvirker derfor ikke efterreguleringen.

Tabel 3 giver et overblik over udviklingen i udgifter og indtægter på forretningsområderne bus og bane.

Tabel 3 Nøgletal for bus og bane

	R2018	B2019	R2019	Forskel R2019-B2019	
Bus					Pct.
Indtægter (mio. kr.)	-1.758,5	-1.741,4	-1.696,4	45,0	-2,6
Operatørudgifter (mio. kr.)	3.116,6	3.087,5	3.110,7	23,3	0,8
Andre driftsudgifter (mio. kr.)	203,7	201,8	188,3	-13,5	-6,7
Tilskudsbehov bus (mio. kr.)	1.561,8	1.547,9	1.602,7	54,7	3,5
Indtægt pr. passager (kr.)	-8,9	-9,1	-9,0	0,1	-0,8
Udgift pr. passager (kr.)	16,8	17,1	17,5	0,4	2,1
Udgift pr. time (kr.)	779,5	789,3	779,4	-9,8	-1,2
Passagerer (mio.)	197,8	191,9	188,4	-3,5	-1,8
Busser (antal)	1.233	1.212	1.219	7	0,6
Timer (1.000)	4.260	4.168	4.233	65,1	1,6
Bane					
Indtægter (mio. kr.)	-179,7	-175,0	-177,6	-2,6	1,5
Operatørudgifter (mio. kr.)	493,0	491,9	494,1	2,2	0,5
Andre driftsudgifter (mio. kr.)	8,8	8,5	8,4	-0,1	-1,2
Anlæg bane (mio. kr.)	1,0	0,0	40,1	40,1	0,0
Tilskudsbehov (mio. kr.)	322,1	325,3	365,1	39,7	12,2
Tilskud pr. passager (kr.)	33,3	34,2	38,4	4,2	12,2
Passagerer (1.000)	9.664	9.510	9.510	0,1	0,0
Togkilometer (1.000)	7.839	7.855	7.826	-29,3	-0,4
Timer (1.000)	154,3	155,8	151,8	-4,0	-2,6
Fællesudgifter bus og bane					
Andre driftsudgifter (mio. kr.)	288,7	318,6	299,6	-19,0	-6,0
Pensioner (mio. kr.)	23,5	24,6	24,2	-0,4	-1,6
Finansielle poster (mio. kr.)	38,4	21,8	24,0	2,2	9,9
Tilskudsbehov fællesudgifter (mio. kr.)	350,7	365,0	347,7	-17,3	-4,7

Anm. 1: Andre driftsudgifter under busdrift betegnes også øvrige busdriftsudgifter.

Bus

Tilskudsbehovet for bus er 55 mio. kr. højere end i budget 2019 svarende til 3,5 pct.

Passagerindtægterne i bustrafikken er 45 mio. kr. eller 2,6 pct. lavere end i budget 2019. Hovedforklaringerne på de lavere indtægter er dels, at der er 1,8 pct. færre passagerer, dels at indtægten pr. passager er 0,8 pct. lavere.

Ændring i antal passagerer:

- Der var 3,5 mio. færre passagerer end forventet i budget 2019, hvilket reducerer indtægterne med 31 mio. kr. i forhold til det budgetterede. Dette er en del af et billede med generelt færre passagerer end forventet ved udarbejdelsen af budget 2019, hvilket bl.a. kan hænge sammen med, at antallet af personbiler fra 2016-2019 er steget 5 gange mere end befolkningstallet i Movias område. Faldet i antal passagerer er størst i Region Sjællands område. I Region Hovedstadens område er

faldet delvist opvejet af, at der er en positiv effekt af den senere start af Nyt Bynet. De linjer, som i 2019 kørte 2 måneder mere, var således blandt Movias mest passagertunge, hvorfor udskydelsen af Nyt Bynet gav flere passagerer i forhold til budgetteret.

Ændring i indtægt pr. passager:

- Indtægter fra kontrolafgifter indgår i indtægterne på buslinjerne og er i regnskab 2019 på 9,3 mio. kr. Det er 27 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes en periodemæssig forskydning i indtægterne fra kontrolafgifter. Movia har således i efteråret 2018 oversendt og afskrevet kontrolafgifter for perioden 2. halvår 2015 til 2018, da oversendelse af fordringer fra Movia til Gældsstyrelsen blev etableret. Når Movia oversender kontrolafgifter til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, skal fordringerne efter reglerne afskrives. Da der har været en længere tidsmæssig forskydning i forhold til tilbagebetalingen end forventet, er indtægterne fra kontrolafgifter i 2019 væsentligt lavere end i budget 2019.
- Når der ses bort fra de lavere indtægter fra kontrolafgifter, er der en stigning i indtægt pr. passager på 0,8 pct. svarende til 13 mio. kr. Stigningen skyldes bl.a. ændringer i passagerernes rejsemønstre og valg af billettype i forhold til det budgetterede. Herunder har udskydelsen af Nyt Bynet en positiv effekt på indtægt pr. passager, da linjerne i Nyt Bynet har lavere indtægt pr. passager i forhold til linjerne i det tidligere busnet, som kørte to måneder mere i 2019 end forventet i budgettet.

Operatørudgifterne udgør 3.111 mio. kr. i regnskab 2019, hvilket er 23 mio. kr. højere end budgetteret svarende til 0,8 pct. højere. Hovedårsagerne til udviklingen i udgifter er:

- Der er 65.000 flere bustimer svarende til 1,6 pct., hvilket øger udgifterne ca. 30 mio. kr. Hovedårsagen til stigningen er den senere start for Nyt Bynet, som betyder, at det tidligere busnet fungerede i 2 måneder mere end budgetteret. Herudover har enkelte buslinjer haft sværere ved at komme frem pga. anlæg af letbanen på Ring 3, hvorved disse buslinjer har haft længere køretid end forudsat i budgettet.
- Modsat har den realiserede prisudvikling på indeks anvendt til operatørafregningen for bustrafikken, særligt løn og rente, været lidt lavere end den prognose fra Nationalbanken, som lå til grund for budgettet. De lavere prisindeks giver et udgiftsfald i forhold til budgettet på ca. 10 mio. kr. svarende til 0,3 pct.

Operatørudgiften opgjort pr. bustime er samlet set 1 pct. lavere end budgetteret.

I Trafikplan 2016 blev det besluttet at følge op på produktivets- og effektivitetsmål for hhv. passagerer pr. bustime og tilskud pr. passager. Begge nøgletal er negativt påvirket af, at der generelt er færre passagerer end forventet i budget 2019. I nedenstående faktaboks er udviklingen i trafikplannøgletal for 2019 analyseret.

Trafikplannøgletal 2019

I Trafikplan 2016 blev det besluttet at følge op på de to nøgletal "passagerer pr. bustime" og "tilskud pr. passager". Det største effektiviseringspotentiale ligger i det strategiske busnet, hvor fokus er på høj udnyttelse af bustimerne, og nøgletallet opgøres derfor som antal passagerer pr. bustime i det strategiske net for at kunne følge produktiviteten. Der arbejdes løbende med at tiltrække passagerer og effektivisere busdriften. Driften kan bl.a. optimeres via bedre ruteføring, færre eller kortere stoppestedsophold og forbedring af fremkommelighed. På linjer i det øvrige busnet har driften karakter af offentlig service, som kan være vanskeligere at optimere. Her måles på tilskud pr. passager. Nøgletallet kan illustrere, om løsningen er økonomisk forsvarlig eller eventuelt kan løses på anden vis. Nøgletallet kan bl.a. bruges til at vurdere effektiviteten i forhold til flexprodukterne.

Nedenfor ses de to nøgletal "passagerer pr. bustime" og "tilskud pr. passager" inden for og uden for det strategiske net i budget 2019 og regnskab 2019. Begge nøgletal er påvirket negativt af faldet i antal passagerer fra budget 2019 til regnskab 2019.

Faldet i passagertallet sås også i regnskab 2018. Nedgangen kan bl.a. skyldes vækst i cyklismen, og at antallet af biler er steget markant mere end befolknings-tilvæksten.

Nøgletallet "passagerer pr. bustime" er i 2019 endvidere positivt påvirket af, at åbningsdatoen for Nyt Bynet blev udskudt 2 måneder i forhold til det forventede i budget 2019. De 2 måneders udskydelse af Nyt Bynet og drift i det tidligere linjenet har medført flere bustimer og flere buspassagerer end budgetteret. Men de flere passagerer som følge af udskydelsen af Nyt Bynet kan ikke opveje det generelle passagerfald.

I det øvrige busnet handler det i høj grad om at sikre borgerne god service, og lokale forhold samt politiske hensyn betyder meget. Nøgletallet "Tilskud pr. passager" viser generelt mindre stigninger i flere kommunegrupper. Stigningerne skyldes de færre passagerer, hvilket medfører lavere indtægter og dermed højere tilskud end budgetteret.

Trafikplannøgletal

	Passagerer/bustime				Tilskud/passager (kr.)			
	Strategisk busnet		Øvrige busnet		Strategisk busnet		Øvrige busnet	
	B2019	R2019	B2019	R2019	B2019	R2019	B2019	R2019
Kommuner og region i Region Hovedstaden	68	65	38	37	3	3	13	13
Regionale busser	53	50	41	38	5	6	10	11
Central	80	79	43	44	2	2	12	11
Omegn	74	74	41	38	3	2	10	11
København Nord (KKN)	75	72	37	34	4	4	13	14
Nord	47	43	27	26	9	10	21	22
Kommuner og region i Region Sjælland	30	29	18	18	12	14	31	33
Regionale busser	26	24	16	16	14	17	29	31
Øst	43	41	21	21	10	11	25	27
Vest	31	31	18	19	11	11	31	31
Syd	27	26	15	15	12	14	41	44

Bane

Tilskuddet til bane svarer til det budgetterede, når der ses bort fra de løbende anlægsinvesteringer, jf. tabel 3. Det uændrede tilskudsbehov dækker over marginalt flere indtægter og udgifter end budgetteret.

Der var 0,1 mio. færre passagerer på banerne i Region Hovedstaden end forventet i budgettet. Modsat har der været en lidt højere indtægt pr. passager end budgetteret, så de samlede indtægter er 0,3 mio. kr. over budget. På lokalbanerne i Region Sjælland var der 0,1 mio. flere passagerer end budgetteret. Indtægten pr. passager er som budgetteret, og samlet er indtægterne 2,3 mio. kr. over budget.

Udgifterne til lokalbanerne eksklusiv anlæg er 2,1 mio. kr. over budget 2019 svarende til 0,4 pct. Hovedårsagen er at indeks, hovedsageligt dieselpriiserne, er lidt i højere end forventningen ved udarbejdelse af budgettet.

Anlæg - bane

Anlægsudgifterne bevilliges løbende af regionerne og indgår derfor ikke i Movias budget, hvorfor hele anlægsudgiften optræder som en ændring i forhold til budgettet. Movia afregner anlægsudgifterne særskilt med regionerne, og efterreguleringen er derfor ikke påvirket af anlægsudgifterne.

Region Hovedstaden har i 2019 bevilliget godt 39 mio. kr. til en række anlægsprojekter: Spormodernisering af strækningen Helsingør-Tisvildeleje på Gribskovbanen, etablering af nyt standsningssted og lukning af Laugø på Gribskovbanen samt etablering af nyt standsningssted og lukning af Brødskov på Frederiksværkbanen. Der er desuden indkøbt sporskifter, kurvesmøringsanlæg til støjreduktion, samt rådgivning i forbindelse med etablering af Favrholm station.

Anlægsudgifterne i Region Sjælland udgør i 2019 0,7 mio. kr. og vedrører rådgivning vedrørende spormodernisering af Østbanen.

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.

Af de samlede udgifter til bus og bane på 4.189 mio. kr. udgør andre driftsudgifter 496 mio. kr. svarende til 12 pct.

I regnskab 2019 er realiseret et mindreforbrug på 32,7 mio. kr. på andre driftsudgifter for bus og bane i forhold til budget 2019, som fordeler sig således:

Et mindreforbrug på 13,5 mio. kr., som primært skyldes:

- Afskaffelse af betaling af salgsprovision mellem trafikselskaberne medio 2019, hvilket ikke var budgetteret i budget 2019. Dette vil give en varig besparelse.
- Færre udgifter til fejlrettelser på rejsekort i 2019 i forhold til budgettet og tidligere år.
- Skift af udbydere af stoppestedsudstyr og en højere efterspørgsel hos kommuner/regioner efter nyt stoppestedsudstyr i forbindelse med implementering af øget digital trafikinformation har betydet en bedre udnyttelse af reservelageret i 2019

Det resterende mindreforbrug udgør 19,2 mio. kr. og skyldes bl.a.:

- Administrationen har fokuseret på planlægning og implementering af Nyt Bynet, hvorfor andre udviklingsopgaver er blevet udskudt.
- Effektiviseringer, der blev igangsat i 2018, har haft større effekt i 2019 end budgetteret.
- DOT har haft et mindre forbrug på 4,8 mio. kr. bl.a. på grund af bedre leverandøraftaler vedrørende drift af mobilbilletsalg. Desuden er arbejdet med digitalisering og overførsel af pendlerkort til rejsekort blevet prioriteret, hvilket har betydet, at ikke alle planlagte udviklingsaktiviteter er blevet sat i gang.

Pensioner og finansielle poster

Udgifter til tjenestemandspensioner var i 2019 på 24,2 mio. kr., hvilket er på niveau med det budgetterede med en afvigelse på 0,4 mio. kr.

Movias finansielle poster er 2,2 mio. kr. højere end budgetteret. Den væsentligste årsag er, at Rejsekort & Rejseplan A/S' tilbagebetaling af de ansvarlige lån, som Movia har givet, er 6 mio. kr. mindre end budgetteret pga. øgede udgifter til fusionen af de to selskaber til ét samlet selskab. Movia har desuden i forbindelse med fusionen til Rejsekort & Rejseplan A/S indskudt 1,2 mio. kr. i aktier for at sikre, at Movia har uændret ejerandel i det fortsættende selskab.

Movias indtægter fra rykkergebyrer er 3,2 mio. kr. højere end budgetteret primært pga. indsættelse af flere kontrollører i busserne. Movia har desuden modtaget ikke-budgetterede renter fra Gældsstyrelsen i takt med, at vi er begyndt at modtage indtægter fra inddrivelsen. Desuden er udgifter til bankgebyrer mindre end budgetteret.

Flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv transport. Flextrafik er i 2019 udvidet med et nyt produkt "plustur", som ikke var omfattet af budgettet. 15 kommuner har indført plustur i 2019, og yderligere 2 kommuner indfører plustur 1. januar 2020.

I 2019 er der arbejdet med forberedelserne til udskiftning af IT-systemet bag flextrafikken. I de kommende år forventes en stigning i andre driftsudgifter til finansiering af udskiftningen af IT-systemet.

Kommuner og regioner beslutter, om de ønsker at indgå aftale med Movia om, at Movia varetager deres visiterede kørsel via flextrafik-ordninger. Kommuner beslutter endvidere, om de tilbyder flextur og plustur 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) med 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.

Kørselsordningerne i flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv transport. 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 6 produkter:

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.

Plustur er et nyt produkt fra 1. juli 2019 og øger rækkevidden af bus og tog. Plustur fremsøges via rejseplanen og tilbydes, hvis der ikke er en god mulighed for at rejse med bus eller tog hele vejen. Alle kan benytte ordningen mod egenbetaling, og der er en fast brugerbetaling på 21 kr. uafhængig af rejse længden, og børn under 16 år kan rejse til halv pris.

Taksterne følger prisen for en kontantbillet med bus/tog til 2 zoner, fratrukket 10 pct. onlinerabat.

Plustur behandles regnskabsmæssigt under flextur.

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 aften tilbud og kørsel af specialskoleelever til og fra hjem, skole eller SFO.

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

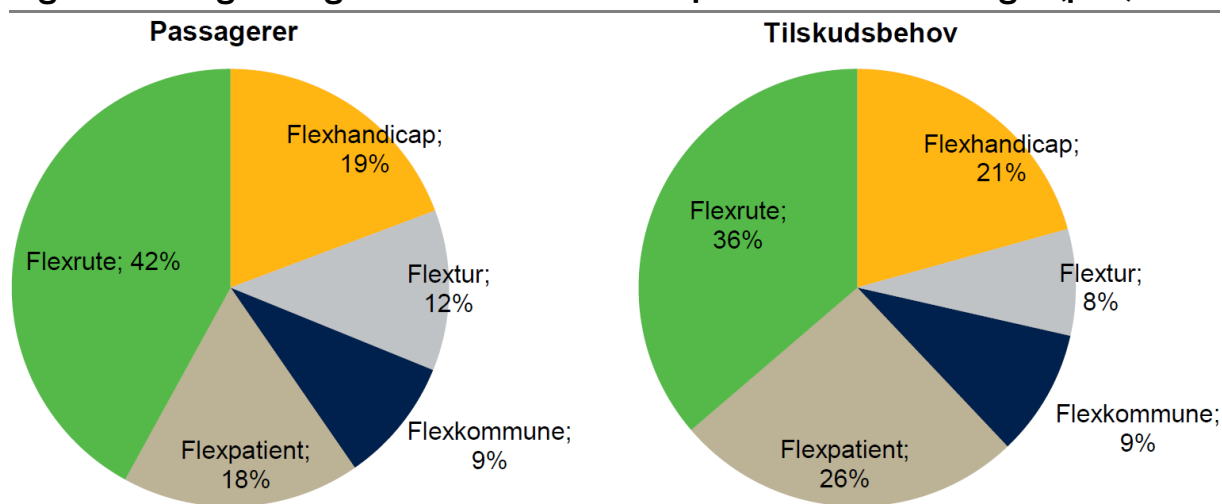
Tabel 4 Tilskudsbehov flextrafik (1.000 kr.)

	R2018	B2019	R2019	Forskel R2019-B2019	Pct.
Passagerindtægter	-44.429	-56.824	-56.250	574	-1,0
Operatørudgifter	600.854	613.891	645.036	31.145	5,1
Andre driftsudgifter	72.546	71.541	71.538	-3	0,0
Tilskudsbehov i alt	628.971	628.608	660.325	31.717	5,0

Samlet set viser regnskabet for flextrafik et forbrug på 31,7 mio. kr. mere end budgetteret. Passagerindtægterne er 0,6 mio. kr. og 1 pct. lavere end budgetteret, hvilket passer med, at der er knap 1 pct. færre passagerer end budgetteret. Der er alene passagerindtægter på flextrafik-ordningerne flexhandicap og flextur.

Operatørudgifterne er 5 pct. over det budgetterede, hvilket skyldes Movias nye krav til operatørernes overenskomstmæssige forhold fra oktober 2018. Der var i Movias løbende estimater i 2019 forventet en yderligere stigning i operatørudgifterne fra oktober 2019. Denne stigning er udeblevet, hvilket bl.a. kan tilskrives, at optimering af udnyttelsen af vognene og opfølgning på performance har modvirket en del af effekten af prisstigningerne. Operatørudgifterne er således 2,2 pct. lavere end forventet ved seneste estimat.

Andre driftsudgifter er realiseret på budgetteret niveau. Indenfor dette budget er bl.a. afholdt udgifter til forberedelse af udskiftning af IT-system til flextrafikken.

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

Flexrute er den største ordning i flextrafik målt på antal passagerer med 42 pct. af passagererne.

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. F.eks. er turene i flexpatient i Region Sjælland fem gange længere end den gennemsnitlige flextur. Flexpatient er den dyreste ordning pr. passager. Det skyldes dels de relativt mange lange ture til hospitalerne, dels at turene også omfatter servicetid, når det er nødvendigt, at patienter hjælpes ind til afdelingen på hospitalet. 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.

Tabel 5 Flextrafik nøgletal

	R2018	B2019	R2019	Forskel R2019-B2019	
Antal passagerer (1.000)					Pct.
Flexhandicap	637	751	714	-37	-4,9
Flextur (inkl. plustur)	411	412	440	27	6,6
Flexkommune	338	342	342	0	0,1
Flexpatient	660	649	653	4	0,7
Flexrute	1.565	1.572	1.555	-17	-1,1
Flextrafik i alt	3.609	3.726	3.704	-22	-0,6
Tilskud pr. passager (kr.)					
Flexhandicap	193	175	191	16	9,3
Flextur (inkl. plustur)	112	108	118	10	9,4
Flexkommune	176	167	181	14	8,6
Flexpatient	256	241	261	19	8,1
Flexrute	148	152	154	2	1,3
Flextrafik i alt	174	169	178	10	5,7
Nøgletal flextrafik i alt					
Indtægt pr. passager (kr.)	-42,4	-48,9	-48,8	0,1	-0,2
Operatørudgifter pr. passager (kr.)	166,5	164,8	174,2	9,4	5,7
Andre driftsudg. pr. passager, flexrute (kr.)	2,4	2,4	2,5	0,1	6,2
Andre driftsudg. pr. passager, flexvariabel (kr.)	33,7	31,5	31,5	0,0	0,0

Anm. 1: Indtægt pr. passager er beregnet for flexhandicap og flextur (inkl. plustur), som er de ordninger, hvor der er brugerbetaling.

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

Der er samlet for flextrafik knap 1 pct. færre passagerer end budgetteret for 2019. Der er flere passagerer end budgetteret i flexpatient og flextur og færre passagerer end budgetteret i de øvrige ordninger.

Kendskabet og benyttelsen af flextur er fortsat i vækst. Det samme gælder for det nye produkt plustur. Der er en forventning om, at i takt med at plustur udbredes til flere kommuner, vil dette bidrage til øget kendskab og benyttelse.

Der er også vækst i benyttelsen af flexhandicap i takt med, at der bliver flere aktive handicappede, og som følge af den udvidelse af målgruppen med flere synshandicappede, som ved en lovændring fik mulighed for at komme med i flexhandicap-ordningen fra juli 2018. Væksten er dog mindre end forventet i budgettet.

Flexrute har lave administrative udgifter, da planlægning og daglig styring ikke henføres som administration, men indgår som operatørudgifter - modsat flexpatient, flexhandicap, flexstur og flexkommune, hvor disse elementer indgår som administrationsudgifter.

I nedenstående tabel 6 er tilskudsbehov vist pr. ordning i flextrafik. Plustur indgår under flexstur, idet kommunernes samlede tilskudsbehov til plustur er relativt begrænset.

Tabel 6 Flextrafik tilskudsbehov (1.000 kr.)

	R2018	B2019	R2019	Forskel R2019-B2019	
					Pct.
Flexhandicap	123.168	131.446	136.578	5.132	3,9
Flexstur (inkl. plustur)	45.878	44.512	51.890	7.378	16,6
Flexkommune	59.408	57.093	62.052	4.959	8,7
Flexpatient	168.923	156.554	170.327	13.773	8,8
Flexrute	231.595	239.003	239.478	474	0,2
Flextrafik i alt	628.971	628.608	660.325	31.717	5,0

Tilskudsbehovet er 5 pct. over det budgetterede, hvilket hovedsageligt skyldes prisstigning på operatørkontrakter i oktober 2018.

Efterregulering til kommuner og regioner vedrørende flextrafik udgør 2,2 mio. kr., som opkræves i januar 2021. Efterreguleringen udgør 0,3 pct. af kommuners og regioners betaling til flextrafik i 2019.

Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsregnskabsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet 2019.

3. Årsregnskab 2019



Årsregnskab 2019

Regnskabsopgørelse

Movias årsregnskab 2019 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 2019.

Tabel 7 Regnskabsopgørelse 2019 (1.000 kr.)

	R2018	B2019	R2019	Forskel R2019-B2019	
Bus					Pct.
1 Indtægter	-1.758.525	-1.741.360	-1.696.356	45.004	-2,6
Operatørudgifter	3.116.566	3.087.464	3.110.743	23.279	0,8
Andre driftsudgifter	203.731	201.844	188.310	-13.534	-6,7
Bus i alt	1.561.773	1.547.948	1.602.698	54.750	3,5
Flextrafik					
Indtægter	-44.429	-56.824	-56.250	574	-1,0
Operatørudgifter	600.854	613.891	645.036	31.145	5,1
Andre driftsudgifter	72.546	71.541	71.538	-3	0,0
Flextrafik i alt	628.971	628.608	660.325	31.717	5,0
Lokalbaner					
Indtægter	-179.666	-175.007	-177.578	-2.571	1,5
Operatørudgifter	493.016	491.865	494.115	2.249	0,5
Andre driftsudgifter	8.786	8.482	8.381	-101	-1,2
Anlæg - bane	1.032	0	40.143	40.143	0,0
Lokalbaner i alt	323.167	325.340	365.060	39.720	12,2
Fællesudgifter					
Andre driftsudgifter	288.739	318.607	299.564	-19.043	-6,0
Pensioner	23.512	24.593	24.209	-384	-1,6
Finansielle poster	38.435	21.800	23.962	2.162	9,9
Fællesudgifter i alt	350.687	365.000	347.735	-17.265	-4,7
Tilskudsbehov i alt	2.864.597	2.866.896	2.975.818	108.921	3,8
Faktureret	-2.916.567	-2.866.896	-2.957.641	-90.744	3,2
Resultat før efterregulering	-51.970	0	18.177	18.177	-
Efterregulering	51.970	0	-18.177	-18.177	-
Resultat	0	0	0	0	-

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

Balance

Tabel 8 Balance 2019 (1.000 kr.)

Noter	Aktiver	1. januar	31. december
	Immaterielle anlæg	4.053	5.252
	Grunde og Bygninger	60.374	59.296
	Tekniske anlæg og biler	176.798	156.107
	Anlæg under udførelse	1.356	0
2	Anlægsaktiver	242.582	220.656
3	Aktier og kapitalandele	611.473	612.404
4	Ansvarlig lånekapital	115.096	104.145
	Deposita vedr. indgående lejemål	2.219	2.265
	Langfristede tilgodehavender	728.789	718.814
5	Andre tilgodehavender	292.823	274.393
6	Tilgodehavender ejere og tilknyttede selskaber	137.151	175.171
	Periodeafgrænsningsposter	60.871	32.743
	Kortfristede tilgodehavender	490.845	482.308
	Banker	128.511	216.408
	Kontante beholdninger	0	0
7	Likvide aktiver	128.511	216.408
	Aktiver i alt	1.590.727	1.638.187
	Passiver		
	Balancekonto	-360.630	-819.220
	Skattefinansierede aktiver	242.582	220.656
8	Egenkapital	-118.048	-598.564
9	Pensionsforpligtelser	635.712	1.113.421
	Anlægspulje	3.526	2.130
	Hensatte forpligtelser	639.237	1.115.551
10	Kommunekredit	284.686	246.025
	Deposita	2.246	2.266
	Langfristet gæld	286.931	248.291
10	Kortfristet del af langfristet gæld	38.514	38.660
	Indenlandske kreditorer	341.522	384.476
11	Gæld ejere og tilknyttede selskaber	248.060	129.521
	Skyldig rejsehjemmel	91.209	99.604
	Skyldige feriepenge, Lønmodtagernes Feriefond	0	7.519
	Skyldige feriepenge	29.857	23.210
	Skyldige omkostninger	33.444	189.919
	Kortfristet gæld	782.606	872.909
	Passiver i alt	1.590.727	1.638.187

- 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 2015 samt de seneste foreløbige opgørelser vedr. indtægtsdeling af årene 2016-2019.

Indtægter fra passageromsætning i Vest- og Sydsjælland (Bus- & Togsamarbejdet) er opgjort på baggrund af endelige regnskaber frem til og med 2017. Den samlede indtægt er opgjort i overensstemmelse med de seneste kendte foreløbige opgørelser for 2018 og 2019.

I 2018 og 2019 gælder 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, hvorefter Movia kompenseres for størstedelen af det utilsigtede indtægtstab via en nulpunktsforskydning. Transport- og Boligministeriet har i 2020 midlertidigt forlænget denne midlertidige løsning via bekendtgørelse 1369 af 11/12/2019. Movia forventer i overensstemmelse med ministeriets tidligere udmeldinger, at der snarest sikres en langtidsholdbar løsning på indtægtsdelingsmodellens uhensigtsmæssigheder, og at det indtægtstab på 10 mio. kr. (2007-priser), som Movia i dag må tåle, udgår.

Movia påbegyndte i andet halvår 2018 oversendelse af fordringer for perioden mellem 2015 – 2018 til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. I 2019 har der været stabil oversendelse af fordringer 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 blev i regnskab 2018 lavet en indtægtshensættelse på 27,6 mio. kr. for perioden 2. halvår 2015 til 2018. Der er i 2019 modtaget 15,1 mio. kr. fra Gældsstyrelsen, som er udlignet mod indtægtshensættelsen fra 2018 på 27,6 mio. kr., hvorved der udestår udligning af 12,5 mio. kr. I regnskab 2019 indgår et forventet tilbagebetalingsbeløb fra Gældsstyrelsen på 50 pct. af dette beløb svarende til 6,2 mio. kr. Samlet set påvirker afskrivningerne, indtægtshensættelsen og tilbagebetalingen fra Gældsstyrelsen regnskabet med 32,4 mio. kr. Indtægter fra udskrevne kontrolafgifter er i regnskab 2019 på 41,7 mio. kr., så de samlede indtægter fra kontrolafgifter i 2019 bliver på 9,3 mio. kr.

Note 2 Anlægsoversigt 2019 (1.000 kr.)

	Grunde	Bygninger	Lejede lokaler	Tekniske anlæg	Immat. anlægsaktiver	Anlæg u. udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	19.408	48.037	15.485	349.491	77.436	1.356	511.213
Tilgang i året	0	0	821	1.711	4.516	0	7.048
Afgang i året	0	0	0	0	-3.584	-1.356	-4.940
Overførsler	0	0	0	0	1.356	0	1.356
Kostpris 31. december	19.408	48.037	16.306	351.201	79.725	0	514.677
Akkumulerede Ned- og afskrivninger 1. januar	0	14.941	7.614	172.692	73.383	0	268.631
Årets afskrivninger	0	967	933	22.402	4.013	0	28.314
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	0	-2.923	0	-2.923
Ned- og afskrivninger 31. december	0	15.908	8.547	195.094	74.473	0	294.021
Regnskabsmæssig-værdi 31. december	19.408	32.129	7.759	156.107	5.252	0	220.656

Note 3 Aktier og kapitalandele i tilknyttede selskaber 2019 (1.000 kr.)

	Ejerandel	1. januar	Ændringer	31. december
	Pct.			
Rejsekort & Rejseplan A/S (tidl. Rejsekort A/S)	28,9	71.847	1.156	73.003
Rejseplanen A/S	0,0	1.708	-1.708	0
Lokaltog A/S	75,7	537.619	1.482	539.101
DOT I/S	33,3	300	0	300
I alt		611.473	930	612.404

I 2019 er Rejsekort A/S og Rejseplan A/S fusioneret med Rejsekort A/S som det fortsættende selskab under navnet Rejsekort & Rejseplan A/S. Movia har inden fusionen indskudt yderligere 1,2 mio. kr. i aktiekapital i Rejseplanen A/S.

Værdien af Movias kapitalandele i selskaberne Lokaltog A/S, DOT I/S og Rejsekort & Rejseplan A/S er øget med 0,9 mio. kr. som følge af årets resultat 2018 i selskaberne og kontant indskud forud for fusionen i 2019 af selskaberne Rejsekort A/S & Rejseplanen A/S. Ejerandelene er opgjort pr. 31. december 2019.

Movia er udover selskaberne nævnt i note 3 også engageret i foreningen FlexDanmark, hvor Movias finansieringsandel pr. 31. december 2019 var på 32%.

Note 4 Ansvarlig lånekapital – Rejsekort & Rejseplan A/S 2019 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	Afdrag	31. december
Rejsekort & Rejseplan A/S	115.096	1.213	-12.164	104.145
I alt	115.096	1.213	-12.164	104.145

Movia har i perioden 2005 til 2009 indskudt ansvarlig lånekapital i selskabet Rejsekort A/S & Rejseplan A/S (tidligere Rejsekort A/S).

I 2019 er der tilskrevet 1,2 mio. kr. i renteindtægter på Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S. Movia har modtaget afdrag på 12,2 mio. kr. Ultimo 2019 er Movias andel af den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S på 104,1 mio. kr.

Note 5 Andre tilgodehavender

Andre tilgodehavender er i 2019 faldet med 9 mio. kr. Faldet skyldes primært at omsætningen på salgskanalerne; webshop og Movias betjente salgssteder er faldet i 2019 grundet udfasningen papperiodekortet.

De samlede afskrivninger på debitorer er i regnskab 2019 på 33,7 mio. kr., hvor størstedelen af afskrivningerne kan henføres til afskrivninger af kontrolafgifter. Kontrolafgifter afskrives fuldt ud ved overdragelsen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen og indtægtsføres i takt med, at Gældsstyrelsen inddriver de skyldige beløb, jf. dog note 1. Der har i regnskabsåret kun været afskrivning på debitorer på sager under 20.000 kr. De øvrige afskrivninger kan henføres til rejsehjemmels-debitorer.

Note 6 Tilgodehavender vedrørende ejere og tilknyttede selskaber 2019 (1.000 kr.)

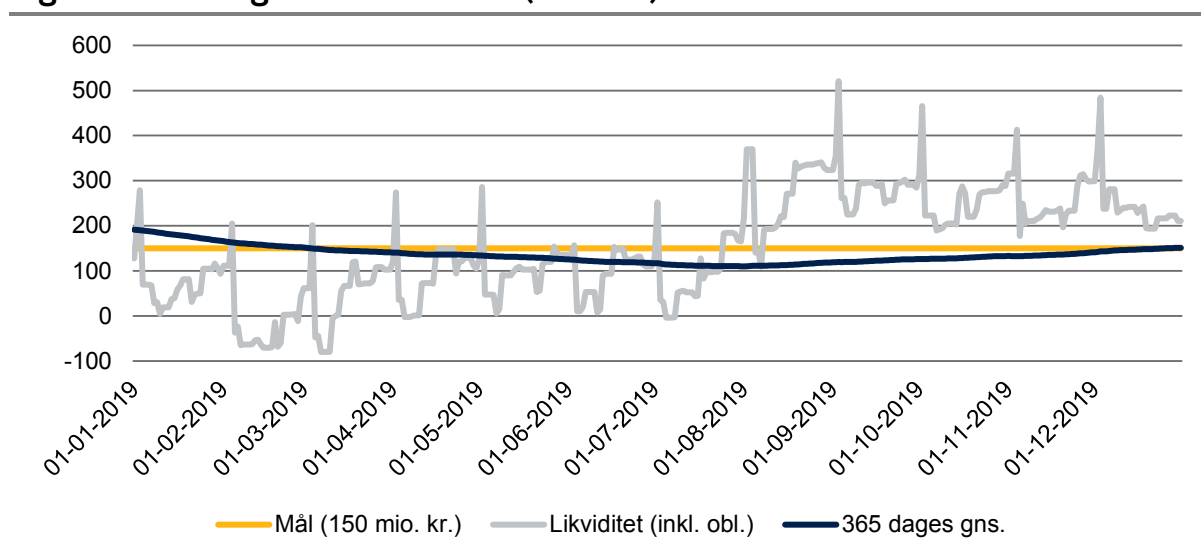
	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	102.776	20.871	123.647
Regioner	31.495	9.062	40.556
Tilknyttede selskaber	2.880	8.088	10.968
I alt	137.151	38.021	175.171

Stigningen i 2019 på 38 mio. kr. skyldes et højere tilgodehavende efterreguleringsbeløb hos kommuner og regioner.

Movias tilgodehavender hos tilknyttede selskaber er i 2019 steget med 8,1 mio. kr., hvilket primært skyldes et tilgodehavende hos Rejsekort & Rejseplan A/S.

Note 7 Likvide aktiver (1.000 kr.)

	R2018	R2019
Likvide beholdning 1. januar	413.105	128.511
Tilgang af likvide aktiver:		
+/- Årets resultat	0	0
+/- Lånoptagelse	0	0
+/- Øvrige finansforskydninger	-215.439	126.411
Anvendelse af likvide midler		
Afdrag på lån	-69.155	-38.514
Likvide midler 31. december	128.511	216.408

Figur 3 Udvikling i likviditet 2019 (mio. kr.)

Den likvide beholdning er steget fra 129 mio. kr. primo året til 216 mio.kr. ultimo året. Den væsentligste årsag til stigningen i likviditeten er forskydninger i omsætningen. Fra juni måned har Movia stået for omsætningen på DOTs app, som tidligere blev håndteret af DSB. Den løbende afregning mellem selskaberne er så vidt muligt løbende korrigeret, men det har givet forskydninger i den samlede afregning af omsætningen mellem selskaberne. Forskydningen i omsætningen udjævnes i januar 2020. Forskydningen påvirker ikke Movias indtægter.

Note 8 Udvikling i egenkapitalen i 2019 (1.000 kr.)

1. januar	-118.048
Årets resultat	0
Afskrivninger af anlægsaktiver	-28.314
Til- og afgang af anlægsaktiver	6.388
Opskrivning/nedskrivning af aktiver	-10.127
Afdrag lån	38.514
Regulering af hensættelser	-486.977
31. december	-598.564

Egenkapitalen er i 2019 faldet fra -118,0 mio. kr. 1. januar til -598,6 mio. kr. 31. december, hvilket er et fald på 480,5 mio. kr.

Den væsentligste årsag til Movias negative egenkapital er pensionsforpligtelsen i forhold til tjenestemænd. Pensionsforpligtelsen genberegnes efter reglerne minimum hvert 5. år og er blevet genberegnet i 2019, hvilket har betydet en stigning på 478 mio. kr. (fra 635,7 mio. kr. til 1.113,4 mio. kr.) på pensionsforpligtelsen i 2019, jf. note 9. I takt med at pensionerne udbetales, vil udgiften via Movias resultatopgørelse blive finansieret af kommuner og regioner. Der ansættes ikke længere tjenestemænd i Movia. Pensionsforpligtelsen vil derfor med tiden falde.

Egenkapitalen er i 2019 yderligere påvirket af afskrivninger for -25,4 mio. kr. samt til- og afgang af anlægsaktiver for 3,5 mio. kr. som følge af ændringer i anlægsaktiverne i 2019.

Der er sket en nedskrivning af aktiverne på 10,1 mio. kr. som følge af modtagne afdrag og tilskrevne renter på den ansvarlige lånekapital hos Rejsekort & Rejseplan A/S og reguleringer i aktie- og kapitalandele hos tilknyttede selskaber.

Movia har i 2019 afdraget 38,5 mio. kr. på lån optaget hos Kommunekredit.

Note 9 Pensionsforpligtelser

Movias pensionsforpligtelse til tjenestemænd er aktuarberegnet pr. 31. december 2019 til 1.113 mio. kr. i henhold til budget- og regnskabssystem for kommuner og regioner. Det er en stigning på 478 mio. kr. i forhold til den beregnede pensionsforpligtelse fra 2015. Siden seneste aktuarberegning er vejledningen for beregning opdateret af Økonomi- og Indenrigsministeriet i 2017. Der er bl.a. sket en markant ændring i de bagvedliggende forudsætninger, idet den hidtidige aktuarberegning var baseret på en forudsætning om en lønstigningstakst på 2 pct. og en tilbagediskonteringsrente på 4 pct., mens de nye retningslinjer antager 2 pct. lønstigning med en tilbagediskonteringsrente tæt på 0 pct.

Pensionsforpligtelsen bliver genberegnet minimum hvert 5. år.

Note 10 Langfristet gæld 2019 (1.000 kr.)

	Hovedstol	1. januar	31. december	Udløbsdato	Sikring
Rejsekortlån - variabelt	180.000	105.000	94.500	28-12-2028	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	70.000	25.455	19.091	21-12-2022	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	58.000	38.512	35.283	03-10-2028	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	120.000	82.759	74.483	24-10-2028	Rente-Swap
Rejsekortlån - variabelt	123.000	71.474	61.329	18-12-2028	-
I alt	681.000	323.200	284.686		

Alle Movias lån er optaget hos Kommunekredit.

Gæld til Kommunekredit udgør 284,7 mio. kr. Heraf forfalder 38,7 mio. kr. til betaling i 2020.

Note 11 Gæld vedrørende ejere og tilknyttede selskaber 2019 (1.000 kr.)

	1. januar	Ændringer	31. december
Kommuner	100.323	-58.737	41.586
Regioner	111.257	-71.366	39.891
Tilknyttede selskaber	36.480	11.565	48.044
I alt	248.060	-118.539	129.521

Gælden til ejere og tilknyttede selskaber er faldet med 119 mio. kr. fra 1. januar til 31. december 2019. Faldet kan primært henføres til udbetalingen af efterreguleringen fra 2017 i januar 2019, hvor Movia havde en skyldig efterregulering til kommuner og regioner på 128,9 mio. kr.

Note 12 Garantiforpligtelser (1.000 kr.)

	Restbeløb	Udløb	Vedrørende
Handelsbanken	328.809	02-01-2034	Lån optaget til køb af nye tog, Lokaltog A/S
Handelsbanken	45.545	30-09-2036	Lån optaget til nyt værksted, Lokaltog A/S
I alt	374.354		

Note 13 Eventualforpligtelser og –rettigheder

- Driften af variabel flexkørsel er organiseret i foreningen Flexdanmark, 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 2019 udgjorde Movias andel af feriepengeforpligtelsen 2,3 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.

Note 14 Finansiell sikring (1.000 kr.)

	Hoved- stol	Restgæld 31. december	Rente	Markedsværdi 31. december	Handels- dato	Udløbsdato
Rejsekortlån - variabelt	180.000	94.500	1,5%	-6.921	10-12-2012	28-12-2028
Rejsekortlån - variabelt	70.000	19.091	3,4%	-1.168	22-12-2009	19-12-2022
Rejsekortlån - variabelt	58.000	35.283	3,5%	-6.362	05-07-2011	03-10-2028
Rejsekortlån - variabelt	120.000	74.483	1,6%	-5.865	18-06-2014	24-10-2028
Total	428.000	223.356		-20.315		

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

Markedsværdi pr 31. december 2019 af ovenstående renteswaps er negativ med 20 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	3.018	2.163
Kontrakter	140.800	136.600
Flextrafik	24.917	21.944
I alt	168.735	160.707

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

Note 16 Leje- og leasingaftaler

Movias leje/leasingforpligtelse udgjorde 57,4 mio. kr. ultimo 2019 (2018: 67,1 mio. kr.), der primært er relateret til lokaleleje til 2025 og biler. De årlige omkostninger udgør 15,8 mio. kr. (2018: 14,8 mio. kr.).

Movia vil i 2020 indgå en finansiel leasingaftale vedrørende el-ladestandere til drift af el-busser. Pr. 31. december 2019 udgjorde saldoen på den kommende leasingaftale 3,7 mio. kr.

Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet for 2019 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 henholdsvis udenfor indeholdende forskellige data-

kilder. 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) og forudbetalinger på rejsekort fastprisprodukter 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 & Rejseplan A/S på ansvarlig lånekapital - udlånt fra Movia til Rejsekort & Rejseplan 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 leasingydelser. 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, dvs. 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 nominel 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 2019 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, 25. februar 2020

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Per Hovmand
Næstformand

John Engelhardt

Henrik Hvidesten

Peter Jacobsen

Andreas Keil

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 2019, side 24-41, der omfatter regnskabsopgørelse, balance, noter og anvendt regnskabspraksis med følgende nøgletal:

- Samlet tilskudsbehov før efterregulering på 2.975,8 mio. kr.
- Aktiver i alt på 1.638,2 mio. kr.
- Egenkapital i alt -598,6 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 13 år frem til og med regnskabsåret 2019. 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 2019. 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 2019 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2019. 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 12-22.

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 25. februar 2020

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

Jens Thordahl Nøhr
statsaut. revisor
mne32212

4. Fordelingsregnskab 2019



Fordelingsregnskab 2019

I 2019 udgør tilskudsbehovet 2.976 mio. kr. Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Movias tilskudsbehov dækkes af tilskud fra kommuner og regioner. Kommuner og regioner har i 2019 indbetalt 2.958 mio. kr. i tilskud. Der bliver opkrævet 18 mio. kr. i efterregulering for årsregnskab 2019 til kommuner og regioner. Heraf betales 17 mio. kr. tilbage til 19 kommuner, mens 26 kommuner og 2 regioner skal betale 35 mio. kr. til Movia. Efterreguleringen vil blive afregnet i januar 2021.

Regionalt tilskud og efterregulering

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

Region Hovedstaden skal efterbetale 2,2 mio.kr. til Movia i januar 2021.

Tabel 9 Region Hovedstaden (1.000 kr.)

	R2018	R2019	Faktureret	Efter-regulering
Bus	211.478	220.231	-210.059	-10.173
Flexpatient	28.438	28.099	-28.199	101
Lokalbane	121.827	162.341	-162.401	61
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	154.442	153.408	-161.186	7.778
Tilskud i alt	516.185	564.078	-561.845	-2.233

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

Region Sjælland skal efterbetale 9,5 mio.kr. til Movia i januar 2021.

Tabel 10 Region Sjælland (1.000 kr.)

	R2018	R2019	Faktureret	Efter-regulering
Bus	141.821	148.266	-136.855	-11.410
Flexpatient	140.485	142.229	-142.618	389
Lokalbane	201.340	202.720	-202.639	-81
Fællesudgifter ekskl. flextrafik	28.000	27.499	-29.071	1.572
Tilskud i alt	511.647	520.713	-511.183	-9.530

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 2018	282.880	23.802	0	10.988	16.776	56.029	390.475
Regnskab 2019	285.471	26.181	0	11.473	17.179	54.457	394.762
Faktureret 2019	-292.045	-26.132	0	-11.513	-17.160	-56.339	-403.189
Efterregulering 2019	6.573	-49	-0	40	-19	1.882	8.428
Frederiksberg							
Regnskab 2018	39.131	5.665	1	1	2.785	8.321	55.904
Regnskab 2019	42.755	6.350	0	1	2.698	8.356	60.160
Faktureret 2019	-45.808	-6.357	0	-1	-2.696	-8.755	-63.618
Efterregulering 2019	3.053	7	0	0	-2	400	3.458
Albertslund							
Regnskab 2018	10.066	1.305	0	3.287	4.863	1.416	20.937
Regnskab 2019	10.217	1.463	0	3.878	5.341	1.414	22.313
Faktureret 2019	-9.616	-1.464	0	-3.888	-5.334	-1.510	-21.812
Efterregulering 2019	-601	1	0	10	-7	96	-501
Ballerup							
Regnskab 2018	22.284	3.461	732	1.131	11.492	2.382	41.482
Regnskab 2019	22.146	3.941	765	1.383	11.280	2.375	41.891
Faktureret 2019	-22.099	-3.949	-792	-1.387	-11.268	-2.505	-42.000
Efterregulering 2019	-47	8	27	4	-13	129	108
Brøndby							
Regnskab 2018	13.539	1.977	705	829	6.856	1.724	25.631
Regnskab 2019	13.993	2.285	900	1.010	7.977	1.749	27.914
Faktureret 2019	-14.273	-2.277	-900	-1.013	-7.967	-1.850	-28.279
Efterregulering 2019	280	-9	0	3	-10	101	365
Dragør							
Regnskab 2018	4.761	681	23	9	990	626	7.090
Regnskab 2019	5.506	807	27	14	800	682	7.835
Faktureret 2019	-5.155	-812	-27	-14	-800	-734	-7.541
Efterregulering 2019	-351	6	0	0	-1	52	-294
Gentofte							
Regnskab 2018	33.160	4.404	0	18	4.323	4.239	46.143
Regnskab 2019	33.939	4.807	0	35	5.116	4.326	48.222
Faktureret 2019	-33.878	-4.817	0	-35	-5.111	-4.676	-48.518
Efterregulering 2019	-60	10	0	0	-4	350	295

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Gladsaxe							
Regnskab 2018	28.569	3.329	1.403	57	9.259	3.696	46.313
Regnskab 2019	29.213	3.679	1.704	48	8.988	3.848	47.480
Faktureret 2019	-29.234	-3.674	-1.747	-49	-8.979	-4.169	-47.852
Efterregulering 2019	21	-4	43	0	-9	320	371
Glostrup							
Regnskab 2018	11.087	894	0	1.347	4.302	1.619	19.249
Regnskab 2019	11.514	905	0	1.368	4.957	1.637	20.382
Faktureret 2019	-11.451	-934	0	-1.373	-4.951	-1.726	-20.434
Efterregulering 2019	-63	28	0	5	-6	89	53
Herlev							
Regnskab 2018	13.892	1.575	0	14	3.746	2.181	21.407
Regnskab 2019	14.093	1.874	0	22	3.851	2.157	21.997
Faktureret 2019	-13.238	-1.889	0	-22	-3.847	-2.262	-21.257
Efterregulering 2019	-855	15	0	0	-4	105	-739
Hvidovre							
Regnskab 2018	20.898	3.143	0	1.049	8.344	3.278	36.712
Regnskab 2019	21.527	3.346	0	1.439	9.268	3.209	38.788
Faktureret 2019	-21.664	-3.352	0	-1.445	-9.257	-3.404	-39.121
Efterregulering 2019	137	6	0	6	-12	195	333
Høje-Taastrup							
Regnskab 2018	18.683	2.746	625	49	5.410	2.209	29.722
Regnskab 2019	20.804	3.186	821	69	5.279	2.252	32.411
Faktureret 2019	-18.465	-3.198	-863	-69	-5.275	-2.358	-30.228
Efterregulering 2019	-2.338	11	42	0	-4	106	-2.183
Ishøj							
Regnskab 2018	4.350	1.259	37	22	3.348	415	9.431
Regnskab 2019	4.630	1.355	142	40	3.941	423	10.531
Faktureret 2019	-4.580	-1.374	-150	-40	-3.938	-442	-10.524
Efterregulering 2019	-49	19	7	0	-3	19	-8
Egedal							
Regnskab 2018	16.905	1.211	834	21	12.838	1.692	33.501
Regnskab 2019	17.150	1.576	825	36	14.100	1.716	35.402
Faktureret 2019	-16.742	-1.596	-858	-36	-14.084	-1.796	-35.112
Efterregulering 2019	-407	20	33	0	-16	80	-290

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 2018	30.306	1.805	719	123	3.403	3.201	39.558
Regnskab 2019	31.419	2.398	822	133	3.412	3.218	41.402
Faktureret 2019	-30.216	-2.414	-851	-133	-3.410	-3.420	-40.443
Efterregulering 2019	-1.203	16	29	0	-3	201	-959
Rødovre							
Regnskab 2018	22.543	2.533	0	75	5.702	3.867	34.721
Regnskab 2019	23.011	2.749	0	66	6.303	3.813	35.942
Faktureret 2019	-24.317	-2.750	0	-66	-6.297	-4.092	-37.522
Efterregulering 2019	1.306	0	0	0	-6	279	1.580
Rudersdal							
Regnskab 2018	34.688	2.286	1.333	59	5.590	3.262	47.218
Regnskab 2019	34.809	2.606	1.334	63	6.091	3.258	48.161
Faktureret 2019	-34.833	-2.631	-1.390	-63	-6.085	-3.487	-48.489
Efterregulering 2019	24	25	56	-0	-5	230	329
Tårnby							
Regnskab 2018	16.023	2.366	0	56	3.744	2.536	24.724
Regnskab 2019	16.418	2.536	0	31	4.720	2.570	26.276
Faktureret 2019	-15.676	-2.551	-0	-31	-4.717	-2.742	-25.717
Efterregulering 2019	-742	15	0	0	-4	172	-559
Vallensbæk							
Regnskab 2018	3.838	228	0	10	805	370	5.252
Regnskab 2019	3.599	412	77	17	1.036	355	5.497
Faktureret 2019	-3.802	-427	-81	-17	-1.035	-402	-5.764
Efterregulering 2019	203	14	4	0	-1	47	267
Furesø							
Regnskab 2018	18.343	2.442	634	41	4.248	1.515	27.223
Regnskab 2019	18.667	2.723	804	40	4.717	1.518	28.470
Faktureret 2019	-18.526	-2.745	-833	-40	-4.712	-1.621	-28.478
Efterregulering 2019	-141	21	29	0	-4	103	9
Allerød							
Regnskab 2018	16.323	875	324	523	5.649	1.419	25.113
Regnskab 2019	16.937	959	353	464	6.274	1.464	26.450
Faktureret 2019	-16.861	-970	-375	-465	-6.268	-1.550	-26.490
Efterregulering 2019	-75	11	22	2	-5	87	40

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Fredensborg							
Regnskab 2018	15.257	1.990	1.248	1.350	13.367	1.627	34.839
Regnskab 2019	15.846	2.372	1.361	1.254	13.881	1.640	36.354
Faktureret 2019	-15.765	-2.379	-1.416	-1.258	-13.868	-1.757	-36.442
Efterregulering 2019	-81	6	55	4	-13	117	88
Frederikssund							
Regnskab 2018	23.835	1.892	1.669	221	15.714	1.906	45.237
Regnskab 2019	23.133	1.884	1.589	818	16.496	1.799	45.718
Faktureret 2019	-22.524	-1.910	-1.614	-820	-16.480	-1.920	-45.268
Efterregulering 2019	-610	27	25	2	-16	122	-450
Halsnæs							
Regnskab 2018	7.841	1.530	698	504	5.105	604	16.283
Regnskab 2019	7.990	1.670	607	774	6.250	700	17.990
Faktureret 2019	-7.872	-1.707	-616	-775	-6.244	-646	-17.861
Efterregulering 2019	-118	37	10	1	-5	-54	-129
Gribskov							
Regnskab 2018	19.207	1.948	1.059	5.095	4.998	1.502	33.808
Regnskab 2019	19.483	2.105	1.090	5.340	5.238	1.463	34.718
Faktureret 2019	-18.759	-2.141	-1.109	-5.354	-5.234	-1.550	-34.147
Efterregulering 2019	-725	36	20	15	-4	87	-572
Helsingør							
Regnskab 2018	33.661	2.384	3.460	190	11.141	3.552	54.388
Regnskab 2019	35.615	2.749	2.680	72	11.314	3.612	56.042
Faktureret 2019	-34.771	-2.769	-2.760	-72	-11.305	-3.808	-55.484
Efterregulering 2019	-844	20	80	0	-10	196	-558
Hillerød							
Regnskab 2018	28.147	2.037	0	1.995	14.022	3.009	49.210
Regnskab 2019	29.667	2.050	173	2.962	13.919	3.162	51.934
Faktureret 2019	-27.276	-2.092	-176	-2.971	-13.905	-3.303	-49.723
Efterregulering 2019	-2.391	41	3	9	-14	141	-2.211
Hørsholm							
Regnskab 2018	14.304	1.547	581	140	3.937	1.539	22.049
Regnskab 2019	13.421	1.540	740	124	4.017	1.373	21.215
Faktureret 2019	-13.535	-1.546	-762	-124	-4.012	-1.466	-21.446
Efterregulering 2019	113	6	22	0	-4	93	231

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Løjre							
Regnskab 2018	19.227	1.335	863	1.481	931	2.234	26.071
Regnskab 2019	19.320	1.757	1.078	1.381	884	2.208	26.628
Faktureret 2019	-18.800	-1.778	-1.123	-1.369	-884	-2.336	-26.290
Efterregulering 2019	-520	21	45	-11	-1	128	-338
Greve							
Regnskab 2018	13.078	2.365	0	0	1.052	1.426	17.921
Regnskab 2019	12.766	2.346	0	0	1.512	1.580	18.204
Faktureret 2019	-12.779	-2.370	-0	0	-1.510	-1.562	-18.221
Efterregulering 2019	13	24	-0	0	-1	-18	17
Roskilde							
Regnskab 2018	49.746	4.284	3.074	0	1.071	6.035	64.210
Regnskab 2019	50.958	4.636	3.877	0	1.256	6.053	66.780
Faktureret 2019	-46.941	-4.637	-3.945	0	-1.255	-6.293	-63.071
Efterregulering 2019	-4.017	1	68	0	-1	239	-3.709
Køge							
Regnskab 2018	38.121	2.906	2.028	0	2.652	5.008	50.714
Regnskab 2019	42.814	2.964	2.212	0	2.618	5.145	55.752
Faktureret 2019	-41.924	-3.000	-2.283	0	-2.616	-5.173	-54.996
Efterregulering 2019	-890	36	71	0	-2	28	-756
Solrød							
Regnskab 2018	3.864	617	559	0	405	442	5.887
Regnskab 2019	3.710	647	596	0	198	429	5.580
Faktureret 2019	-3.578	-659	-613	0	-198	-469	-5.518
Efterregulering 2019	-132	13	18	0	-0	41	-61
Stevns							
Regnskab 2018	13.735	1.073	660	1.449	0	1.425	18.342
Regnskab 2019	13.966	997	713	1.339	10	1.355	18.379
Faktureret 2019	-13.461	-1.013	-733	-1.343	-9	-1.444	-18.004
Efterregulering 2019	-505	17	20	4	-0	90	-375
Kalundborg							
Regnskab 2018	30.868	2.591	2.577	1.483	85	3.588	41.192
Regnskab 2019	31.582	3.142	2.863	1.416	74	3.641	42.718
Faktureret 2019	-31.628	-3.124	-2.914	-1.418	-74	-3.851	-43.009
Efterregulering 2019	46	-18	51	2	-0	211	291

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Sorø							
Regnskab 2018	13.767	948	739	816	11.034	1.606	28.910
Regnskab 2019	13.969	1.056	937	1.278	9.318	1.588	28.146
Faktureret 2019	-13.438	-1.092	-967	-1.281	-9.298	-1.683	-27.759
Efterregulering 2019	-531	36	30	3	-20	95	-387
Odsherred							
Regnskab 2018	19.113	2.094	1.181	1.791	8.597	2.012	34.787
Regnskab 2019	18.224	1.974	2.007	1.445	8.794	1.853	34.297
Faktureret 2019	-17.803	-2.007	-2.033	-1.449	-8.785	-1.960	-34.037
Efterregulering 2019	-421	33	25	4	-9	108	-260
Næstved							
Regnskab 2018	41.355	5.167	1.161	0	1.607	4.577	53.868
Regnskab 2019	37.386	5.370	1.309	0	1.471	4.219	49.756
Faktureret 2019	-35.377	-5.450	-1.370	0	-1.471	-4.384	-48.052
Efterregulering 2019	-2.009	79	61	0	-1	165	-1.704
Slagelse							
Regnskab 2018	36.669	4.209	2.143	1.711	150	4.944	49.826
Regnskab 2019	36.863	5.472	2.507	1.612	142	4.963	51.560
Faktureret 2019	-35.448	-5.359	-2.547	-1.617	-142	-5.161	-50.274
Efterregulering 2019	-1.416	-113	40	5	-0	198	-1.287
Faxe							
Regnskab 2018	10.441	1.819	1.763	1.811	461	831	17.127
Regnskab 2019	9.745	1.938	1.914	1.838	360	826	16.621
Faktureret 2019	-9.794	-1.974	-2.014	-1.843	-359	-850	-16.835
Efterregulering 2019	49	36	99	5	-1	25	214
Holbæk							
Regnskab 2018	23.312	3.038	2.300	4.381	1.367	3.111	37.509
Regnskab 2019	24.702	3.132	2.862	4.246	715	3.223	38.881
Faktureret 2019	-25.173	-3.164	-2.914	-4.218	-714	-3.509	-39.693
Efterregulering 2019	470	32	52	-28	-1	286	812
Ringsted							
Regnskab 2018	17.173	1.193	1.322	1.803	8.796	2.336	32.622
Regnskab 2019	17.334	1.238	1.409	2.212	7.352	2.351	31.896
Faktureret 2019	-16.523	-1.260	-1.469	-2.219	-7.344	-2.442	-31.256
Efterregulering 2019	-811	23	60	7	-9	91	-640

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

	Bus	Flex- handicap	Flex- tur	Flex- Kommune	Flex- rute	Fælles udgifter	Total
Lolland							
Regnskab 2018	32.298	2.517	2.200	8.272	0	3.084	48.371
Regnskab 2019	33.676	3.002	2.639	7.017	0	3.029	49.363
Faktureret 2019	-31.604	-3.002	-2.639	-7.015	0	-3.239	-47.500
Efterregulering 2019	-2.072	-0	0	-2	0	211	-1.864
Vordingborg							
Regnskab 2018	20.804	2.445	3.134	4.466	38	2.977	33.864
Regnskab 2019	22.594	3.055	3.504	4.454	0	2.927	36.536
Faktureret 2019	-20.535	-3.074	-3.561	-4.466	0	-3.086	-34.722
Efterregulering 2019	-2.059	19	57	12	0	159	-1.814
Guldborgsund							
Regnskab 2018	20.382	3.256	4.086	740	590	2.872	31.926
Regnskab 2019	21.616	3.345	4.647	842	330	2.894	33.673
Faktureret 2019	-20.348	-3.363	-4.724	-844	-330	-3.009	-32.617
Efterregulering 2019	-1.269	18	77	2	-0	115	-1.056
Total kommuner							
Regnskab 2018	1.208.473	123.168	45.878	59.408	231.595	168.244	1.836.765
Regnskab 2019	1.234.201	136.578	51.890	62.052	239.478	166.828	1.891.026
Faktureret 2019	-1.218.134	-137.180	-53.172	-62.158	-239.226	-174.743	-1.884.612
Efterregulering 2019	-16.067	602	1.282	106	-251	7.915	-6.414

Anm.: Alle tal er afrundet til hele 1.000 kr. Der kan derfor være mindre efterreguleringer 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.

Øvrige busdriftsudgifter er udgifter ud over operatørudgifter, der er tæt knyttet til busdriften. 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 flexstur. 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, flexstur, 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 flexstur 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 flexstur 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 op-

gørelsesmetoden af passagertallet på Østbanen 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

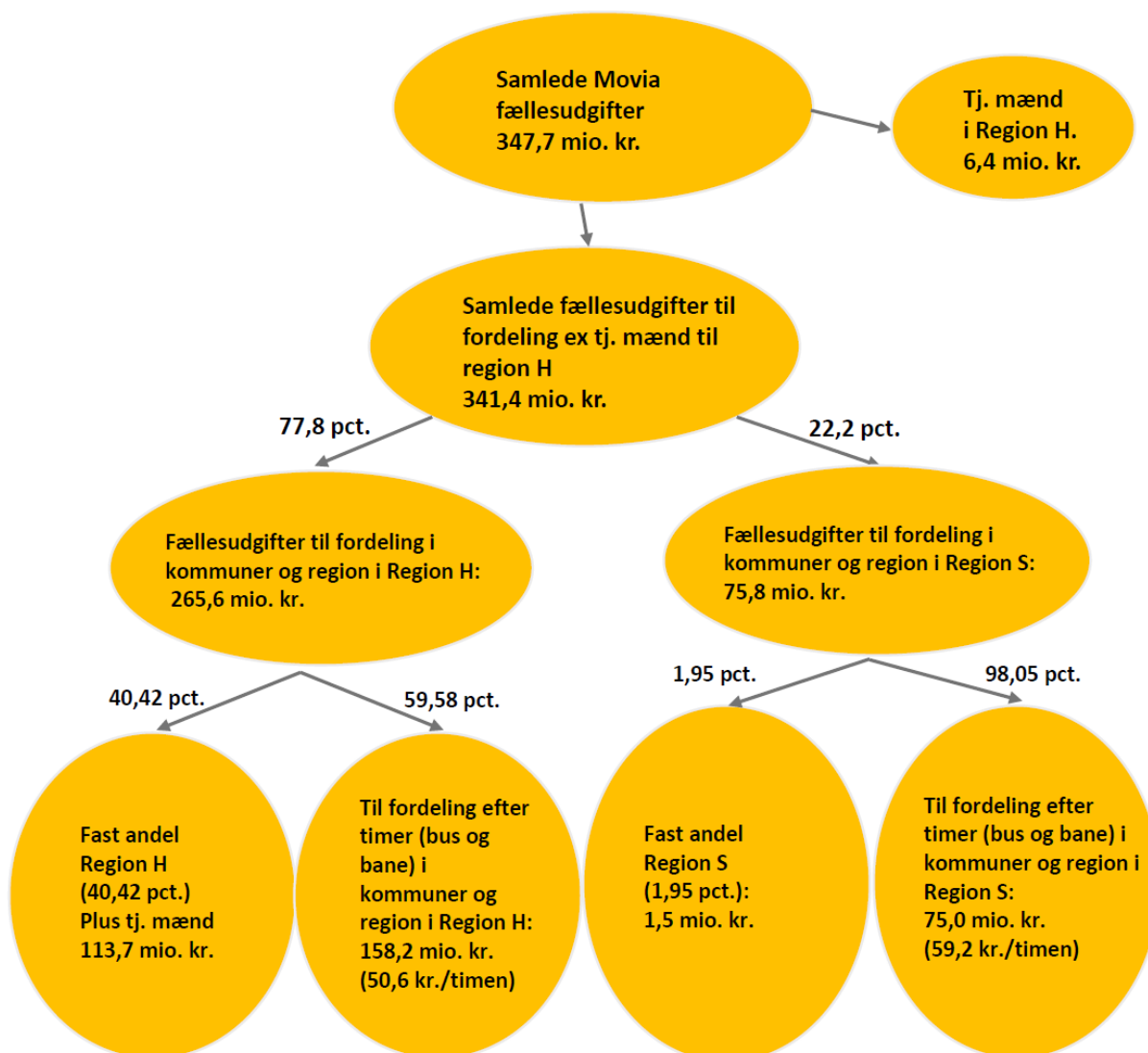
Tjenestemandspensioner, som vedrører pensionerede tjenestemænd fra Lokalbansen A/S, finansieres 100 pct. af Region Hovedstaden.

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:

6. 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.
7. 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.
8. 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 Fordelinger 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 2019 for Trafikselskabet Movia.

Fordelingsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med de anvendte regnskabsprincipper i afsnittet ”Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab” side 51 – 54.

Det er vores opfattelse, at fordelingsregnskabet indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2019, opgørelse af regionernes tilskud for 2019 og opgørelse af kommunernes tilskud for 2019.

København, 25. februar 2020

Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør

Kirsten Jensen
Formand

Per Hovmand
Næstformand

John Engelhardt

Henrik Hvidesten

Peter Jacobsen

Andreas Keil

Benedikte Kiær

Christoffer Buster Reinhardt

Mikael Smed

Den uafhængige revisors erklæring på Fordelingsregnskab 2019

Til bestyrelsen i Trafikselskabet Movia

Efter aftale med Trafikselskabet Movia har vi undersøgt, hvorvidt Trafikselskabet Movias Fordelingsregnskab 2019 for perioden 1. januar – 31. december 2019, side 43-57, er opgjort i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet ”Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab”, side 51-54.

Vores konklusion i erklæringen udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Fordelingsregnskab 2019 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 Fordelingsregnskab 2019 være uegnet til andre formål.

Ledelsens ansvar for Fordelingsregnskab 2019

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af Fordelingsregnskab 2019 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 2019 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om Fordelingsregnskab 2019 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 2019 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 2019, side 43-57, ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med principper og metoder anført i afsnittet "Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab".

København, den 25. februar 2020

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

Jens Thordahl Nøhr
statsaut. revisor
mne32212

Bilag



Bilag

Bilag 1 Låneforpligtelse pr 31. december 2019

Til brug for kommunernes og regionernes aflæggelse af regnskab 2019 har Movia udarbejdet dette bilag om kommunernes og regionernes andel af Movias lån pr. 31. december 2019.

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 2019 284,7 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 2019.

Tabel 12 Låneforpligtelse fordelt på kommuner og regioner 31. dec. 2019 (1.000 kr.)

København	69.935
Frederiksberg	10.731
Albertslund	1.816
Ballerup	3.051
Brøndby	2.246
Dragør	876
Gentofte	5.556
Gladsaxe	4.942
Glostrup	2.102
Herlev	2.771
Hvidovre	4.121
Høje-Taastrup	2.892
Ishøj	543
Egedal	2.204
Lyngby-Taarbæk	4.133
Rødovre	4.897
Rudersdal	4.183
Tårnby	3.300
Vallensbæk	456
Furesø	1.949
Allerød	1.880
Fredensborg	2.106
Frederikssund	2.310
Halsnæs	899
Gribskov	1.879
Helsingør	4.639
Hillerød	4.061
Hørsholm	1.763
Lejre	2.422
Greve	1.732
Køge	5.642
Roskilde	6.638
Solrød	470
Stevns	1.485
Kalundborg	3.992
Sorø	1.741
Odsherred	2.032
Næstved	4.627
Slagelse	5.443
Faxe	905
Holbæk	3.534
Ringsted	2.579
Lolland	3.321
Vordingborg	3.210
Guldborgsund	3.173
Region Hovedstaden	50.965
Region Sjælland	28.535
Kommuner og regioner total	284.685



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 2019

www.moviatrafik.dk

06 Godkendelse af årsrapport 2019

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender Movias årsrapport 2019 som overdraget til revisionen under punkt 4
- At revisionsprotokollatet udsendes til repræsentantskabet forud for repræsentantskabsmødet 4. marts 2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Under henvisning til dagsordenens punkt 4 og 5 forelægges årsrapport 2019 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.

Repræsentantskabets medlemmer modtager med den godkendte årsrapport en kopi af revisionsprotokollatet, som beskrevet under punkt 5, til egen orientering.

Økonomi:

Ingen

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

Kommunikation:

Årsrapport 2019 med specifikationer til kommuner og regioner offentliggøres på Movias hjemmeside.
Årsrapporten sendes til Ankestyrelsen.

7 Godkendelse af Movias rapport om samfundsansvar 2019

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender Movias rapport om samfundsansvar 2019.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Samfundsansvar er gennem årene blevet en tiltagende vigtig bestanddel af den rapportering, som en ansvarlig virksomhed udarbejder til offentligheden, og som instrument til at holde et højt ambitionsniveau internt i organisationen. For store virksomheder er det et krav i årsregnskabslovens § 99a, at ledelsesberetningen i årsrapporten suppleres med en ikkefinansiel redegørelse for samfundsansvar. Redegørelsen skal indeholde oplysninger om miljøforhold, herunder virksomhedens arbejde med at reducere klimapåvirkningen ved virksomhedens aktivitet, sociale forhold, personaleforhold og forhold vedrørende respekt for menneskerettigheder, bekæmpelse af korruption og bestikkelse.

Movia har i en årrække rapporteret på målepunkter inden for samfundsansvar i et selvstændigt bilag 2 og 3 til Movias årsrapport om henholdsvis miljø og øvrige samfundsansvarsmål. Rapporteringen har sikret konsekvent opfølgning på centrale nøgletal, såsom reduktion af CO₂, partikler og NO_x, sygefravær, overfald på billetkontrollører mv. Men da resultaterne af årets indsats har været formidlet i bilag til årsrapporten, har Movias arbejde med samfundsansvar ikke fået en meget fremtrædende rolle. Hertil kommer en række aktiviteter, som er enkeltstående for et givent år, og som derfor ikke har været taget med i rapporteringen af samfundsansvar indtil nu.

Movia er ikke omfattet af kravet i årsregnskabsloven, men for at fremstå som en moderne ansvarlig virksomhed, er det besluttet at udvikle bilag 2 og 3 i Movias årsrapport til en egentlig rapport om det arbejde for samfundsansvar, som Movia gør i løbet af et år, herunder i forhold til leverandører og underleverandører, som traditionelt har meget opmærksomhed i omverdenen.

Samfundsansvarsrapporten er bygget op over en række hovedtemaer, og administrationen har i arbejdet med at udvælge disse været bistået af EYs samfundsansvarsenhed. Rapporten indeholder en beskrivelse af Movias arbejde og resultater i 2019 inden for virksomhedens ansvar for miljø- og klima, leverandører og underleverandører, kunder, medarbejdere, offentlighed, bekæmpelse af korruption, bestikkelse og værn om basale rettigheder.

Teksten er bygget op som en mere generisk tekst, hvor der hvert år vil kunne suppleres med beskrivelse af konkrete aktiviteter og tiltag gennem året, foruden opfølgning på de nøgletal, som er indeholdt

i rapporten.

Såfremt rapporten godkendes af bestyrelsen, vil den blive offentliggjort på Movias hjemmeside som et selvstændigt dokument og blive fremsendt til repræsentantskabet til orientering sammen med Movias årsrapport.

DSB og Metroselskabet har begge egne undersider på selskabernes hjemmesider om samfundsansvar, hvor der rapporteres om arbejdet med samfundsansvar i de respektive virksomheder.

Økonomi:

Ingen. Movia har inden for det administrative budget fået bistand fra Movias revisor EY til de udvalgte fokusområder for rapporteringen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Der foretages ingen særskilt kommunikation om Movias Samfundsansvarsrapport 2019, men rapporten offentliggøres på en selvstændig underside på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Udkast til rapport om Movias Samfundsansvar 2019

A man in a grey baseball cap and a dark jacket is shown in profile, looking out of a window. The background is a blurred view of a green and orange bus. The text "Movia Samfundsansvar 2019" is overlaid on the image.

Movia

Samfundsansvar 2019

Indhold

En del af samfundet	3
Klima og miljø: En stor opgave og et fælles ansvar	5
Ansvar for leverandører og underleverandører	9
Ansvar for kunderne	14
Ansvar for vores medarbejdere	20
Ansvar i offentligheden – åbenhed og dialog	24
Ansvar for at bekæmpe korruption og bestikkelse – og værn om basale rettigheder	28

En del af hverdagen
– en del af samfundet



En del af samfundet

Gode vilkår for kunder, leverandører og medarbejdere, samt et solidt fokus på klima, miljø og den øvrige omverden er afgørende for, at Movia som virksomhed kan imødekomme den samfundsmæssige udvikling og omverdenens forventninger. Og dermed også for, at vi kan vedblive at være en relevant aktør i et marked, der hele tiden bevæger sig. Det gælder ikke mindst, når man som Movia er en offentlig virksomhed. Her er borgernes forventninger særligt høje – og med rette.

For Movia er samfundsansvar ikke kun et grundvilkår, der er styrende for vores daglige arbejde. Som uløselig del af den offentlige velfærd, samfundet stiller til rådighed for borgerne, er samfundsansvaret – eller ansvaret for samfundet – den grundlæggende forudsætning, som al politisk, kommerciel og organisatorisk virke i Movia tager sit udspring i.

Movia transporterer årligt cirka 200 mio. passagerer, hvad enten de skal på arbejde, til uddannelse eller andet. Vores tilbud dækker hele Sjælland, Lolland, Falster og øerne. Og med en kombination af busser, lokalbaner, flextrafik og plustur, når vi rundt i alle egne af vores område – stort set hele døgnet, året rundt.

Når borgerne vælger vores transportløsninger på bekostning af mere forurenende alternativer, er de med til at understøtte den grønne omstilling, og bidrager derved til et mere bæredygtigt samfund. Den stigende interesse for bæredygtighed stiller krav til Movia, og til de kommuner og regioner som ejer Movia, om at følge med udviklingen, og i mange tilfælde også være drivende for den – noget som i mange år har været et stort fokusområde i Movias virke.

Movia går gerne i front, når det handler om at finde gode, innovative løsninger på de mobilitetsudfordringer, vi som samfund står overfor, og vi tager gerne ansvaret på os, hvad enten det gælder klima og miljø, den geografiske sammen-

hængskraft, eller ordentlige forhold for leverandører, kunder og medarbejdere.

Movias strategiske fokusområder som virksomhed i samspil med samfundet fastlægges i Movias forretningsplan, som vedtages af Movias bestyrelse for fire år. Den nuværende forretningsplan, der løber indtil udgangen af 2021, fokuserer på fælles retning i den kollektive mobilitet, kollektiv mobilitet overalt på Sjælland, styrket sammenhæng på tværs i den kollektive transportsektor og serviceudbud, åbenhed omkring data og viden, samt at Movia bidrager med innovation.

Det er alt sammen områder, der kan styrke den samlede kollektive mobilitetsbetjening og forbedre mulighederne for kunder og leverandører.

Som det fremgår af Movias rapport om samfundsansvar for 2019, har vi gennem året taget store skridt fremad og nået vigtige milepæle. I Movia ser vi med tilfredshed på de forbedringer, der er opnået, men vi er ikke i mål. Også fremadrettet vil vi arbejde for hele tiden at styrke vores indsats via afbalancerede, ansvarlige tiltag, der kan forbedre vilkår og muligheder på tværs af områder og interessenter.

På vegne af Movias bestyrelse,

Formand
Kirsten Jensen

Næstformand
Per Hovmand

Ansvar for klima og miljø



Klima og miljø: En stor opgave og et fælles ansvar

Med den brede politiske aftale i december 2019 om en klimalov er grøn omstilling for alvor kommet på agendaen. Det ligger fast, at transportsektoren – og derfor også den kollektive transport – skal levere sit bidrag til et bedre klima og den ambitiøse nationale målsætning om at nedbringe udledningen af drivhusgasser med 70 pct. i 2030.

De første seriøse skridt i den retning tog Movia sammen med de sjællandske kommuner og regioner i 2016, da vi sammen i Trafikplan 2016 besluttede, at busdriften skal være fossilfri i 2030. Det betyder, at CO₂ udledningen til den tid skal være nul. Samtidig satses der på de vigtige miljøfaktorer NO_x og partikler, som i 2030 skal være reduceret med henholdsvis 97 og 92 pct. i forhold til 2008. Og sidst, men ikke mindst, skal den miljøbelastning, som kommer fra indvending og udvending støj, reduceres med henholdsvis 15 og 25 pct.

2019 har været et særligt klimaar for Movia. I påsken blev der indsat 20 elbusser i Roskilde kommune. Det betyder at alle byens kommune interne linjer, som årligt transporterer 2,9 mio. passagerer, nu kører på el. København, Frederiksberg, Egedal og Ballerup kommuner fulgte trop i december 2019 med indsættelse af 56 elbusser. I alt blev der indsat 76 eldrevne busser i Movias drift i 2019. Hertil kommer 101 fossilfri busser i Movias drift, der kører på biodiesel og som således også bidrager til at nedbringe CO₂-udledningen. Det samlede antal busser i Movias drift udgør 1.392.

Elbusserne alene reducerer CO₂-udledningen med 6.000 tons om året. Og i 2020 vil 12,5 pct. af busserne i Movias område være fossilfri. Til sammenligning udgjorde el- og hybridbiler 0,6 pct. af alle personbiler i Danmark i 2019. I 2020 overgår havnebusserne i Københavns Havn til eldrift.

I forslag til Mobilitetsplan 2020, som afløser Trafikplan 2016, strammes den grønne ambition

yderligere med et forslag om, at mindst 50 pct. af busserne skal være emissionsfri, det vil sige elbusser eller anden nulemission, inden 2030.

I Movia vil vi gerne fremme den grønne omstilling. Det kan vi blandt andet gøre ved at tilpasse vore udbuds- og kontraktbetingelser, herunder kontraktlængde, så det bliver så økonomisk overkommeligt som muligt for kommunerne og regionerne at vælge det klimavenlige alternativ og skifte til emissions/fossilfri busdrift. Det betyder blandt andet, at Movia som indkøbsfællesskab arbejder med at sikre, at kommuner og regioner ikke bindes til dyre kontrakter i en tid, hvor den teknologiske udvikling går stærkt, markeder modnes, og der kan ses ind i et prisfald efterhånden som de klimavenlige busteknologier vinder indpas.

Den grønne omstilling af driften afspejles også i Movias samlede CO₂-regnskab for busdriften, hvor der ses et lille fald på 2 pct. i 2019 i forhold til 2018. Samlet er CO₂-udledningen nu reduceret med 39 pct. siden 2008.

El-busserne i Roskilde er indregnet med effekt fra indsættelsen i april til ultimo september i år, hvor regnskabsperioden slutter, mens elbusserne i København, Frederiksberg, Ballerup og Egedal først er sat i drift i december op mod regnskabsårets afslutning. Der vil derfor først kunne måles en mærkbar effekt af de mange nye elbusser fra 2020.

Der kan ligeledes konstateres et fald i udledning af NO_x og partikler i 2019, som begge ligger under det forventede niveau for året. Udsigterne for at kunne opfylde miljømålet i 2030 er derfor gode. Samlet er NO_x udledningen nedbragt med 81 pct. siden 2008, mens partikeludledningen er reduceret med 86 pct. siden 2008. Den udvendige støj for 2019 ligger marginalt under det forventede niveau for året, mens den indvendige støj er en smule højere.

Med overgangen til fossilfri busser og nulemissionsbusser ser vi i Movia et behov for at oparbejde bedre kendskab til bussernes samlede miljø- og klimaaftryk. Vi har derfor igangsat et projekt, der skal udvikle en måde at gennemføre livscyklusanalyser (LCA) for busser. Med LCA-analyser vurderer man et produkts samlede miljø- og klimapåvirkning gennem hele produktets livscyklus, dvs. fra udvinding af råstoffer, produktion, anvendelse til bortskaffelse. Vi forventer, at det i fremtiden vil blive et krav til busproducenterne, at de fremlægger dokumentation for bussernes livslange miljø- og klimaaftryk, hvilket giver et stærkt incitament også til producenterne.

Miljøsyn sikrer høj standard

Alle busser, der startede i kontrakt for Movia fra 2019, skal gennemgå et miljøsyn en gang om året. Ved miljøsynet måles både emissioner og støj. Movia forbeholder sig derudover ret til at gennemføre uanmeldte miljøsyn på stikprøvebasis på hele busflåden.

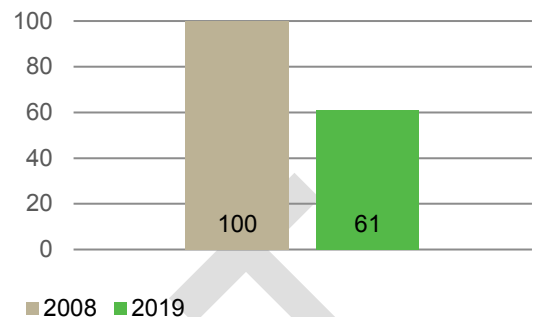
I 2019 er der samlet gennemført 137 miljøsyn fordelt på støj og emissionssyn mod 473 støj- og miljøsyn året før. Det store antal miljø og støjsyn forrige år kan dels tilskrives en særskilt kampagne vedrørende støj fra Movias side. Herudover blev en lang række miljøsyn i 2018 annulleret grundet forkert udstyr hos en underleverandør.

I 2019 bestod 85 pct. af busserne ved de gennemførte støj- og miljøsyn. Det er et lille fald i forhold til året før, hvor 88 pct. af busserne bestod. På tværs af de forskellige miljøsyn, der er gennemført i 2019, bestod samlet set 60 pct. af busserne i første omgang.

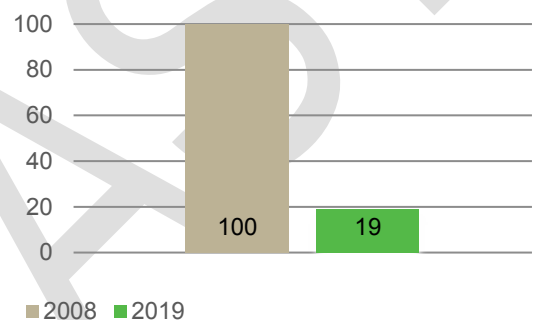
Movias mål er, at 10 pct. af busserne om året skal underlægges miljøsyn, svarende til 140-150 miljøsyn på årsbasis. Dette skal sikre, at busserne er velvedligeholdte, og at kommuner og regioner får den miljøstandard, som der betales for via Movias kontrakter med operatørerne.

Nøgletal

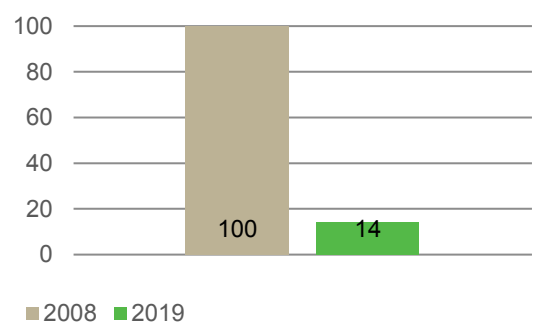
Reduktion af CO₂, 2008 = indeks 100



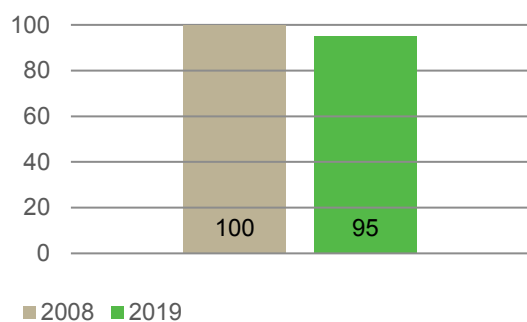
Reduktion af NO_x, 2008 = indeks 100



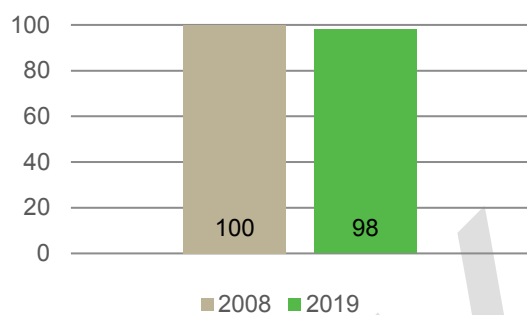
Reduktion partikler, 2008 = indeks 100



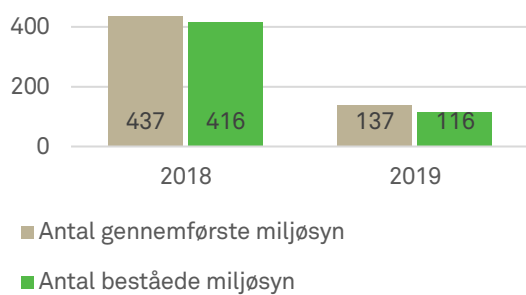
Reduktion udvendig støj, 2008 = indeks 100



Reduktion indvendig støj, 2008 = indeks 100



Udvikling i gennemførte miljøsyn 2018 - 2019



Ansvar for leverandører
og underleverandører



Ansvar for leverandører og underleverandører

Movia er et stort indkøbsfællesskab. På vegne af de 45 kommuner og 2 regioner på Sjælland og øerne udbyder vi bus- og flextrafik. Sammen køber vi trafik ind for knap 4 mia. kroner om året på det private operatørmarked. Udliciteringen af driften betyder, at der er godt 240 store, små- og enkeltmandsvirksomheder involveret i at levere den daglige mobilitetsservice til borgerne på hele Sjælland. Det er i sig selv et godt eksempel på et velfungerende offentligt-privat samarbejde.

For Movia er det centralt at sikre, at de krav vi stiller til os selv som virksomhed ikke udvandes, fordi nogle andre får ansvaret for at udføre opgaven. Det gælder særligt forsvarlige løn- og arbejdsvilkår og sikkerhed for, at der leveres den aftalte kvalitet til den aftalte pris.

God service er også ordentlige løn- og arbejdsvilkår

Der er allerede i national lovgivning stillet en række krav til operatører, der ønsker at drive forretning på de bus- og flextrafikmarkeder, som Movia udbyder sine transportydelser i. Det betyder, at adgangen til Movias marked for bus- og flextrafik er statsligt reguleret og under statslig kontrol.

For at kunne byde på Movias kørselsopgaver på bus- og flextrafikområdet skal man som operatør have en tilladelse til at drive virksomhed med personbefordring. Forsvinder grundlaget for at opretholde tilladelsen undervejs, hæver Movia kontrakten med det samme.

Et krav for at få en sådan tilladelse er, at indehaveren sikrer løn- og arbejdsvilkår i overensstemmelse med enten "den pågældende kollektive overenskomst" (busloven) eller "en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter" (taxiloven). Herudover stil-

les forskellige krav til tilladelsesindehaverens uddannelse, forsikring og økonomi.

Movias risikobaserede tilgang har styrket overholdelse af løn- og arbejdsvilkår i sektoren

At adgangen til markedet er reguleret betyder særdeles meget for den opgave, Movia har med at forvalte sit ansvar for leverandører og underleverandører.

Busmarkedet, hvor Movia køber ind for godt 3,1 mia. kr. om året, er kendetegnet ved færre og større aktører, og kun én udbyder, Movia. Her har operatørerne alt andet lige en større afhængighed af at kunne indgå kontrakt med Movia, kontrakterne er lange, og fortjenesten ligger typisk i den sidste del af kontraktperioden. Det giver tilsammen operatørerne et kraftigt incitament til at opretholde kontrakten i hele kontraktperioden.

De faglige organisationer er stærkt repræsenteret på denne del af arbejdsmarkedet og er også meget opmærksomme på området. Den risikobaserede tilgang, som Movia arbejder efter i forhold til leverandør- og underleverandøransvaret, indebærer, at Movia på busområdet supplerer den statslige regulering og kontrol med en række krav i Movias kontrakter. Disse krav handler om, at operatøren skal overholde overenskomster indgået på området for sit virke, og at operatørens ansatte skal aflønnes efter de overenskomster som gælder på området i overensstemmelse med de krav, der gælder for at få udstedt de nødvendige tilladelser til personbefordring.

Movia kan som kontraktpart påtale, hvis en busoperatør ikke har orden i de lovgivningsmæssige krav for at oprette sin tilladelse til personbefordring, og vi vil også kunne gøre almindelige kontraktuelle misligholdelsesbeføjelser gældende. I visse tilfælde vil Movia også kunne hæve kontrakten.

I Movia vil vi endvidere underrette Færdselsstyrelsen, som er den tilladelsesudstedende myndighed, hvis vi bliver opmærksomme på, at en

operatør ikke overholder overenskomstforpligtelserne. Herudover stiller vi krav i kontrakten om, at når en operatør anvender underleverandører, indestår operatøren for opfyldelsen af kontrakten i samme omfang, som hvis operatøren selv havde udført opgaven. Movia kan føre kontrol med operatørens overholdelse og opfyldelse af sine forpligtelser, f.eks. ved besøg på operatørens forretningssted.

Flextrafikmarkedet, hvor Movia årligt køber ind for knap 650 mio. kr., er kendetegnet ved stor variation i leverandørkredsen – nogle større vognmænd og mange enkeltmandsvirksomheder og med en større eller mindre grad af organisering bag driftsaktiviteterne. På baggrund af indsigt i markedet og løbende dialog med operatører, fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer har vi i Movia vurderet, at risikoen for social dumping er større på området for flextrafik, end den er på området for almindelig rutebuskørsel.

1. januar 2018 trådte en ny taxilov i kraft. I taxilovens §10 stilles mere konkrete krav til de vilkår, der skal gælde for chauffører ansat i virksomheder med tilladelse til personbefordring efter taxiloven.

Det betød, at vognmænd, der opnåede tilladelse efter den nye taxilov skulle opfylde flere betingelser, end efter den tidligere taxilov. Movias bestyrelse besluttede på den baggrund 28. februar 2018 at ligestille konkurrencen på flextrafikmarkedet, så alle, der byder på Movias flextrafikkontrakter, skal opfylde de nye krav til løn- og arbejdsvilkår i taxiloven. Og i alle Movias udbud af flextrafik fra 1. oktober 2018 stilles derfor krav om, at betingelserne i §10 i den nye Taxilov overholdes af alle operatører.

Tiltaget er ikke det eneste, som Movias bestyrelses har taget som led i den risikobaserede tilgang til leverandøransvar. Grundet flextrafikmarkedets karakter med mange mindre vognmænd og enkeltmandsvirksomheder, besluttede Movias bestyrelse allerede i december 2016 at oprette et kontrolpanel på flextrafikområdet. Relevante

fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer er indbudt til kontrolpanelet, som består af KA, DI, KRIFA, ATAX, Det Faglige Hus og 3F. Kontrolpanelet har en rådgivende rolle i forhold til Movia og får løbende materiale tilsendt, som er indsamlet hos operatører i forbindelse med stikprøvekontrol. Kontrolpanelet vurderer på baggrund af materialet, om operatøren overholder den overenskomst, som han har meddelt at følge. Movia tager på baggrund af kontrolpanelets rådgivning stilling til, hvordan mangler skal håndteres i forhold til kontrakten med operatøren.

Kontrolpanelets oprettelse er en naturlig og direkte afledt konsekvens af Movias risikobaserede tilgang til vores ansvar for leverandører og underleverandører på flextrafikmarkedet. Med kontrolpanelet har Movia som led i sit samfundsansvar ønsket at øge kontrollen med overholdelse af overenskomstvilkår på et område, hvor risikoen vurderedes at være stor.

De vognmandsvirksomheder, som udtages til stikprøvekontrol, bliver bedt om at indsende relevant dokumentation for løn- og arbejdsvilkår samt dokumentation for den overenskomst, som benyttes. Konkret indhentes tre måneders lønsedler for samtlige chauffører, ansættelseskontrakter for samtlige chauffører og eventuel ansvarlig leder samt den benyttede overenskomst. Kontrolpanelet vurderer om operatøren overholder den overenskomst, som vedkommende angiver at følge på en række prioriterede målepunkter: løn, pension, ferie, feriefridage, opsigelsesvarsel, sygdom samt en overordnet vurdering.

I 2019 har kontrolpanelet gennemgået stikprøver fra i alt 45 operatører fordelt på 20 ordinære stikprøvekontroller, seks opfølgende stikprøver fra 2018, en enkelt opfølgende stikprøve fra 2017, samt 18 stikprøvekontroller af underleverandører til de vognmænd, der er udtaget i de ordinære stikprøvekontroller.

Resultaterne fra stikprøvekontrollerne fra 2019 viser, at 32 af stikprøvekontrollerne er afsluttede, enten med det samme eller efter at vognmændene har rettet op på mindre fejl og mangler. 13

stikprøvekontroller er fortsat åbne – her er operatørerne i gang med at rette op, og det forventes, at stikprøvekontrollerne kan afsluttes inden årets udgang.

Til sammenligning gennemførte Movia 20 stikprøvekontroller i 2018, hvoraf 13 sager er lukket. Seks operatører er blevet indkaldt til opfølgende stikprøvekontrol i 2019, idet vi i Movia vurderede, at overenskomsterne i de nævnte sager ikke levede op til vilkårene i Movias kontrakter. En enkelt sag er sendt til den tilladelsesudstedende myndighed Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, da operatøren slet ikke følger en overenskomst, hvilket er et krav for at kunne få en kørselstilladelse.

Movia kender ved udgangen af 2019 endnu ikke udfaldet af sagen, men operatøren kører ikke længere på kontrakt med Movia.

I modsætning til 2017 og 2018 har stikprøvekontrollerne i 2019 vist, at der er væsentligt færre og mindre graverende problemer end de to foregående år. I Movia ser vi, at de fleste operatører nu er medlem af en arbejdsgiverforening, hvor de får hurtig hjælp til at rette op på de fejl, kontrolpanelet måtte finde. Movia forventer at fortsætte arbejdet med stikprøvekontroller i 2020 med 20 årlige stikprøvekontroller.

Ansaret for chaufførerne

Chaufførerne i busserne er ikke ansat hos Movia, men hos de respektive busoperatører. Chaufførerne er derfor ikke vores medarbejdere, men det betyder ikke, at vi i Movia ikke tager ansvar for, at chaufførerne har gode og trygge arbejdsforhold. Chaufførerne er vores virksomheds væsentligste ansigt udadtil i forhold til kunderne, og de er vigtige ambassadører for den offentlige transport.

Derfor stiller Movia som led i håndhævelsen af vores leverandøransvar krav i buskontakterne om, at der udføres tilfredshedsmålinger blandt operatørernes medarbejdere. De enkelte operatørvirksomheders trivselsmålinger er ikke direkte sammenlignelige, men for at kunne belyse trivs-

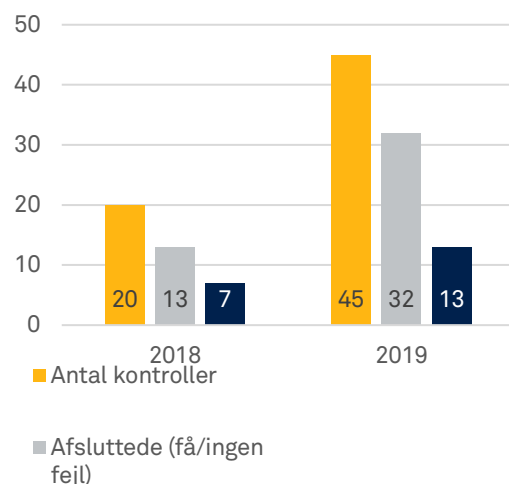
len generelt og på tværs af operatørvirksomheder har Movia indhentet oplysninger om resultatet af trivselsundersøgelser hos udvalgte operatører og omsat resultaterne til en ensartet skala. Og ud fra den ses, at den generelle tilfredshed på tværs af operatører lå på 4,1 på en 5-punkts skala ved seneste måling i 2018. Tilfredsheden med det fysiske og psykiske arbejdsmiljø lå lidt lavere med henholdsvis 3,6 og 3,9. Laveste tilfredshed var på velfærdsforanstaltningerne, som blandt andet omfatter toiletter og pauserum. Her var den gennemsnitlige tilfredshed 3,5. Undersøgelsen omfattede operatører med kørsel i Københavnsområdet.

Movia fører herudover en særskilt statistik over antallet af indmeldte fysiske og verbale overgreb mod chauffører. Som virksomhed har vi en nul-tolerance i forhold til overgreb mod chauffører, og vi ser på ethvert indrapporteret tilfælde med meget stor alvor.

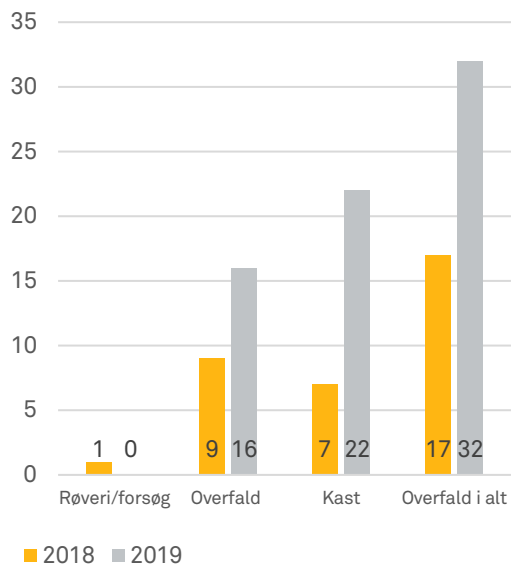
I 2019 er der indmeldt 16 tilfælde af andre overfald end røveri, hvilket er 7 flere end sidste år. Der ses tilsvarende en stigning i antallet af kast med sten og andre genstande mod bussen, hvor 22 tilfælde er registreret i 2019 mod 7 i 2018. Begge dele er uacceptabelt.

Nøgletal

Stikprøvekontroller, 2018 - 2019



Overfald chauffører 2018-2019



Ansvar for kunderne



Ansvar for kunderne

Movias direkte kunder er de passagerer, som benytter bus, lokaltog flextrafik eller plustur – mens de indirekte kunder er de godt 310 mio. passagerer, der hvert år rejser med al slags kollektiv transport i hele DOTs område.

Rejsen med Movias forskellige mobilitetstilbud kan enten foregå som en enkeltstående rejse, eller som en del af en kombineret rejse. I Movia har vi en målsætning om, at man skal kunne bo og arbejde i hele den sjællandske geografi uden at eje en bil. Det skal være attraktivt at transportere sig kollektivt, og det stiller krav til den service, vi som mobilitetsselskab kan levere: Er den rettidig og pålidelig? Får jeg troværdig information, og er jeg tryk undervejs?

Kundernes overordnede tilfredshed med rejsen alt i alt er på den korte bane en vigtig indikator for, om vi som mobilitetsselskab gør det godt nok. Og på den lange bane er det også en del af fundamentet for, at vi kan fastholde kunderne i den offentlige transport – selvom vi bygger og laver om, stopper vores drift i kortere eller længere perioder, eller byder kunderne nye vaner.

For busdriften har Movia i en årrække haft som målsætning, at 95 pct. af kunderne samlet set skal være tilfredse med deres busrejse – 25 pct. skal ovenikøbet være meget tilfredse. Det mål har i mange år stort set været opfyldt, men det var på forhånd forventet, at tilfredsheden ville komme under pres i 2019 på grund af en række større forandringer i bustrafikken. Her tænkes særligt på omlægningen af godt 30 ud af 65 passagertunge buslinjer i hovedstadsområdet i Nyt Bynet i forbindelse med Cityringens åbning. Den samlede tilfredshed er da også faldet fra 95 pct. i 2018 til 94 pct. i 2019, men andelen af meget tilfredse kunder er i samme periode fastholdt på 26 pct. Resultatet er særligt tilfredsstillende set i lyset af de mange store omlægninger, som året har budt.

Kundetilfredsheden er også knyttet til den pålidelighed, som Movias busser og lokalbaner leverer i hverdagen til kunderne. I 2019 kørte 89 pct. af busserne til tiden (+/- 2 min.), mens 95 pct. af lokaltogene kørte til tiden (+/- 3 min.).

Tilfredsheden blandt passagererne i lokaltogene har i en årrække ligget omkring 95. I 2019 udgør andelen af meget tilfredse og tilfredse kunder samlet 96 pct.

I flextrafikken er kundernes tilfredshed også bemærkelsesværdigt stabil over årene med en høj andel af meget tilfredse kunder. Mellem 80 og 90 pct. af kunderne angiver, at de generelt er tilfredse eller meget tilfredse med at benytte Movias flextrafikordninger, som rummer alt fra transport af handicappede, patienter, psykisk syge, samt børn og ældre, der skal til og fra fritidsaktiviteter. Movia transporterede 3,7 mio. passagerer i flextrafikken og i plustur i 2019.

I 2019 var 84 pct. af passagererne tilfredse eller meget tilfredse samlet set med Movias flextrafik. Det er en fremgang i forhold til 2018. Tilfredsheden er endnu mere udtalt, når det drejer sig specifikt om chaufføren eller bilen. Her ligger den samlede tilfredshed i 2019 mellem 90 og 100 pct. 94 pct. angiver, at de synes, at chaufføren kørte forsvarligt, mens endnu flere finder, at de er forsvarligt fastspændt under kørslen. Det siger noget om, at kunderne i flextrafik føler sig trygge ved at køre med Movias flextrafik.

Bedre mobilitet og troværdig service skal styrke tilfredsheden

En måde at styrke kundetilfredsheden på er, at give mere mobilitet til borgerne – særligt der, hvor der ikke er meget service i forvejen. Movia har i 2019 styrket mobiliteten i områder, hvor der er længere mellem husene, ved at tilbyde kommunerne at tilmelde sig plustur. Plustur bestilles via Rejseplanen og sikrer, at kunderne i den kollektive transport bliver hentet i bil ved dørtrinnet for at blive kørt til et stoppested eller en station, hvorfra de kan komme videre – eller den anden vej. Ordningen trådte i kraft 1. juli i år og 15 kommuner er allerede med i ordningen, som forventes at få yderligere kommuner med i 2020.

Oplevelsen af en pålidelig, troværdig offentlig mobilitetsservice kan også styrkes, hvis kunderne oplever, at de får information før og under rejsen, som de kan stole på. Det gælder særligt, hvis trafikken ikke glider som den skal. Trængslen på vejene er et reelt problem omkring alle de større byer på Sjælland viser Movias undersøgelser. Det påvirker også busserne, som deler vejene med bilerne, og derfor er det afgørende, at Movia kan give information til kunderne i realtid, så vores trafikinformation kan følge med den virkelighed, vi leverer vores mobilitetsservice i.

66 pct. af kunderne foretrækker rejseplanen.dk og 36 pct. angiver Rejseplanens app. som trafikinformationskanal og i 2019 har Movia fokuseret på at udbrede den liveopdaterede trafikinformation, som også indgår i Rejseplanen, med fokus på blandt andet digitale skærme og sms-1250 tjenester.

Men vi har også ambitioner om at styrke adgangen til digital information yderligere. Mange steder har Movia digitale skærme, og 76 pct. af kunderne er dækket af stoppesteder med sådant udstyr. I 2020 forventer Movia at kunne opsætte yderligere godt 80 skærme, ligesom flere kommuner allerede har truffet beslutning om at montere digitale skærme med liveopdateret trafikinformation på en række stoppesteder. Det vil øge andelen af kunder, der bruger stoppesteder med liveopdateret trafikinformation til knap 80 pct.

Men der er også mange andre stoppesteder i den sjællandske geografi, som betjener færre passagerer eller hvor busserne kører med få afgang i timen eller døgnet. Til disse stoppesteder vil Movia også gerne kunne stille med en løsning, der gør det lettere for kunderne for at adgang til liveopdateret trafikinformation – ud over sms 1250-servicen.

Det er ikke alle Movias kunder, der i dag ejer en smartphone – men at dømme ud fra den generelle andel af borgere, der har en smartphone i Danmark, er det mange. Og antallet stiger. For disse kunder gælder, at de bringer egen skærm med til stoppestedet, og til disse kunder vil vi i Movia derfor gerne finde en løsning, så informa-

tion om de liveopdaterede køretider kommer til kunderne med samme automatik, som når vi monterer digitale skærme.

Som led heri har Movia i efteråret 2019 gennemført et forsøg med intelligente stoppesteder i Næstved, hvor kunderne automatisk fik push-besked direkte på mobilen med liveopdaterede køretider fra stoppestedet, når de ventede på bussen. Forsøget var et forsøg i mini-skala, og der vil derfor skulle flere forsøg til i større skala, før det kan afgøres, om teknologien og produktet er skalerbart i en større geografi. Men evalueringen af forsøget viste høj tilfredshed blandt de kunder, der havde lagt mærke til ordningen. I Movia overvejer vi nu, hvordan vi kan gennemføre næste fase af forsøget i 2020.

Borgerinddragelse skal sikre bedre innovation

Kravet om brugerinddragelse følger af Movias forretningsplan, hvor det også fremgår, at Movia skal inddrage borgerne tæt i udviklingen af løsninger og services. For at understøtte den fortsatte udvikling af Movias services, er vi afhængige af en tæt og konstruktiv dialog med vores brugere. Et element heri er de knap 13.500 skriftlige henvendelser, som vi modtager om året. Hertil kommer 140.000 henvendelser til DOT kundecenter, samt 1.500 henvendelser på DOT facebook i 2019. Vi har et særligt ansvar for at drage viden af de mange henvendelser og sikre, at man som kunde kan få et ordentligt svar på sine spørgsmål eller frustration.

For at styrke borgerinddragelsen yderligere, har vi i 2019 også etableret et borgerpanel, der består af knap 50 borgere med mindst én deltager fra alle kommuner på Sjælland. Borgerpanelet tester blandt andet nye indsatser, vurderer tiltag til bedre trafikinformation og giver bud på løsninger, der giver mere mobilitet i og uden for de store byer. Panelet mødes 1-2 gange årligt, og giver en ny og stærk mulighed for åben dialog om, hvordan Movia kan gøre den offentlige transport endnu bedre. Panelet mødtes første gang i august 2019 og evalueringen af mødet viste, at 98

pct. af deltagerne fandt, at mødet var vellykket, og 96 pct. følte sig inddraget og hørt.

Fokus på tryghed for kunderne

Det skal ikke kun være gnidningsfrit at bruge Movias mobilitetsservices. Det skal også være trygt at være kunde i den kollektive transport. DOT har imidlertid i en undersøgelse påvist, at dette desværre ikke altid er tilfældet. 7 pct. af kunderne i den kollektive transport havde i det seneste år oplevet krænkelser i bussen, toget eller metroen. Det er ikke mere end i det offentlige rum i øvrigt, men det er stadig 7 pct. for mange. Og Movia har som virksomhed en nul-tolerance på dette område.

I 2019 gennemførte Movia sammen med de øvrige parter i DOT derfor flere tiltag, som tilsammen skal bidrage til at styrke trygheden i den kollektive transport. Et af tiltagene var gennemførelsen af en tryghedskampagne i samarbejde med politiet i august 2019. Kampagnen havde til formål at skabe opmærksomhed om problemet, tydeligt at markere afstandtagen fra enhver form for krænkende adfærd og give gode råd til både kunder og personale i den offentlige transport om, hvordan en krænkende situation kan håndteres. I DOTs kundeservice blev der også oprettet særlige kategorier i vores registreringssystem, så vi kan føre den nødvendige statistik over antal henvendelser på dette område.

Movia har i 2019 modtaget 17 henvendelser fra kunder om fysisk eller verbal krænkelser og 62 henvendelser i kategorien "Andre passagerers opførsel". Movia transporterer sammenlagt ca. 200 mio. passagerer om året, og andelen af kunder, der oplever krænkelser i busser, lokaltog eller flextrafik er derfor lille. DOTs tryghedskampagne vil blive gentaget i 2020, og Movia vil i 2020 følge op på, om antallet af henvendelser om fysiske og verbale krænkelser, falder.

Forbrugerbeskyttelse gennem ankenævn

Hvis man som passager har fået en kontrolafgift i en af Movias busser og mener, at den er udstedt på et forkert grundlag, kan man gøre indsigelse mod kontrolafgiften. I 2019 skete det i 15 pct. af tilfældene, hvilket er et pænt fald siden 2017,

hvor andelen lå på 19 pct. Der blev i 2019 givet medhold i 10 pct. af klagerne, og andelen af klager, der har fået medhold, har ligget stabilt fra 2018 til 2019.

Kunderne har desuden mulighed for at indbringe deres sag for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Movia er som de øvrige trafikselskaber tilsluttet det uafhængige private ankenævn, og har været det siden nævnets etablering i 2009. Movia finansierer sammen med de øvrige trafikselskaber også de omkostninger, der er forbundet med at drive nævnet. Nævnet blev oprettet under henvisning til den daværende lovgivning om forbrugerklager og er den instans, der træffer beslutning i tvister mellem kunder og trafikvirksomheder. Nævnet er på den måde kundernes sikkerhed for, at uoverensstemmelser mellem kunderne og Movia kan finde en uvildig løsning. I Movia er det målsætningen, at tvister med kunderne skal løses uden det kommer til en Ankenævns-sag. Og i et relativt stort antal sager imødekommer Movia kundernes klage.

Sagerne i Ankenævnet er typisk sager, hvor en kunde har fået en kontrolafgift, som vedkommende finder urimelig. Men sagerne kan også handle om godtgørelse af taxi-regning under rejsegarantien, erstatningskrav ved mistet bagage, regelfortolkning m.v.

Ankenævnets beretning afgives midt på året, og derfor er seneste officielle tal fortsat fra 2018. Men i 2018 blev der oprettet 70 klagesager mod Movia. Movia tegnede sig dermed for 25 pct. af alle de sager, der blev oprettet ved Ankenævnet i 2018. Movias relativt høje andel af det samlede antal ankenævns-sager skal dog ses i forhold til Movias tilsvarende høje kundeandel i forhold til de øvrige trafikselskaber. 70 pct. af den kollektive transport afvikles på Sjælland og over halvdelen af kunderne anvender bus. Movias andel af klagerne er ikke steget siden året før. I 2018 blev der afsluttet i alt 74 sager mod Movia. I 19 sager fik Movia medhold, svarende til 26 pct. af sagerne. I 41 sager valgte Movia at imødekomme klager.

Sagernes udfald fordeler sig således:

Sagens udfald	Antal sager
Movia får fuldt eller delvist medhold	19
Klager får fuldt eller delvis medhold	5
Movia imødekommer klager	41
Klager frafalder klagen	4
Klagen afvist af nævnet	5

Ansvar for kunderne, når bus og tog svigter

Det kan af den ene eller anden grund forekomme, at bussen eller lokaltoget udebliver eller bliver forsinket. Hvis forsinkelsen overstiger 20 minutter, kan kunderne i de fleste tilfælde få rejsegaranti. Det betyder, at kunderne kan tage en taxi på Movias regning til den planlagte destination og få op til 300 kr. af regningen dækket. Dermed tager Movia et særligt ansvar for, at kunderne kommer frem, når der sker forsinkelser i vores service, som ligger ud over det sædvanlige. Men en rettighed er ikke meget værd, hvis man som kunde ikke er opmærksom på den. I Movia informerer vi derfor om rejsegarantien gennem DOT i alt fra kampagner, på informationsskærme i busser og lokaltoget, og i trykte foldere.

I 2019 har godt 1.200 kunder gjort brug af rejsegarantien. De har i gennemsnit fået refunderet en taxiudgift på 202 kr.

Ansvar for kunder, der er udfordret på tilgængelighed

I Movia er vi meget bevidste om, at vores service er en velfærd, som så vidt muligt skal være tilgængelig for alle. Vores udgangspunkt er, at kan man komme hen til bussen eller lokaltoget, skal man også kunne komme med det. Og meget tyder på, at vi er lykkedes godt med den målsætning. I 2019 har Movia modtaget én klage fra en kørestolsbruger over at være blevet afvist at komme med bussen eller toget, mens Movia ingen klager modtog om dette emne året før.

Vores ambition kommer også til udtryk i vores kontrakter med busoperatørerne, hvor det er et

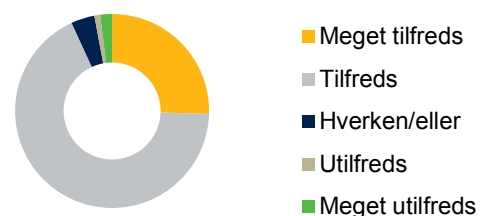
krav, at busser skal kunne medtage kørestole. Movia udarbejder også en servicehåndbog for chauffører, hvoraf fremgår, at chaufføren – der af hensyn til de øvrige kunders sikkerhed ikke må forlade bussen for at hjælpe en kørestolsbruger ombord – skal tage særligt hensyn til kunder med handicap, dårligt gående, samt borgere med barnevogne, klapvogne og cykler, da disse kundegrupper gerne har brug for lidt ekstra hjælp. Derfor skal chaufføren f.eks. sænke bussen så langt ned som muligt ved stoppestedet, når en af disse kundegrupper skal ombord.

De steder, hvor der ikke er så meget bus eller tog, har Movia udviklet mobilitetskoncepterne flextur og plustur, som en række kommuner tilbyder sine borgere. Dette er også en god transportform for personer med mindre funktionsnedsættelser, som f.eks. ældre mennesker, der kan have vanskeligt ved at tilbagelægge større afstande til stoppesteder og stationer til fods.

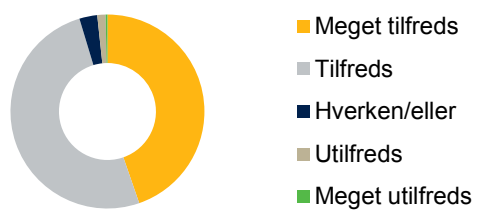
For kunder med et handicap, der ikke gør det muligt at benytte bus eller tog, har Movia den lovfæstede individuelle handicapkørsel, som kommunerne har mulighed for at visitere deres borgere til. Ordningen hedder flexhandicap, og er en af Movias fem flextrafikordninger. Ordningen sikrer, at man stadig kan besøge familie og venner og føre et aktivt og socialt liv, selvom man måtte have et handicap.

Nøgletal

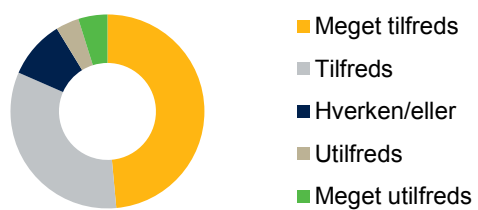
Kundernes tilfredshed med bus 2019



Kundernes tilfredshed med lokaltog 2019



Kundernes tilfredshed med flextrafik i 2019



Ansvar for medarbejderne



Ansvar for vores medarbejdere

Movia er ikke kun et indkøbs- og koordinationsfællesskab. Vi er også et udviklingsfællesskab og en arbejdsplads for vore i alt 390 medarbejdere i Valby og Herlev.

Som arbejdsplads er det vores ambition at have tilfredse, motiverede og kompetente medarbejdere. Movia er en udadvendt arbejdsplads i moderne lokaler med en grundlæggende uformel omgangstone, høj faglighed og kort til topledelsen. Vi sidder i åbne rum, ledelse og direktion sidder sammen, og vi sætter medarbejdere sammen fra forskellige områder, når en konkret opgave tilsiger det.

Som arbejdsplads fokuserer vi på medarbejdertrivsel, kompetenceudvikling og karriereløft. Vi tror på frihed til at tilrettelægge egne arbejdsopgaver, så der er sammenhæng mellem privatliv og arbejdsliv. Derfor viser vi fleksibilitet, ligesom vi kan få brug for vores medarbejders fleksibilitet.

Vi er en røgfri arbejdsplads, fordi vi satser på et sundt arbejdsliv – nu og i fremtiden. Og vi har en varieret kantineordning med en fast fiskedag og en fast vegetardag. Vi transporterer os i videst muligt omfang sammen, og benytter som udgangspunkt kollektiv transport, når vi deltager i møder og konferencer rundt om i landet – hvis ikke vi kan klare mødet med f.eks. Skype.

Som virksomhed er vi optaget af udviklingen i medarbejdernes sygefravær, som vi også rapporterer til vores bestyrelse. Udvikling i sygefravær er én blandt flere indikatorer på den generelle medarbejdertrivsel i virksomheden, og i Movia har vi traditionelt haft fokus på at sikre trivsel og arbejdsglæde, så risikoen for at medarbejdere bliver syge, mindskes mest muligt.

Vores målsætning er, at det generelle sygefravær ikke må overstige 3,6 pct. Det svarer til 8 sygedage pr. år pr. medarbejder. Og siden 2017 er det lykkedes at nedbringe sygefraværet fra 5 til 3 pct. Det skyldes ikke mindst en fokuseret indsats i det personaletunge driftsområde. Sygefraværs-

procenten for året indfrier samtidig den forventning, som vi gik ind i 2019 med.

En anden indikator på medarbejdertrivslen i virksomheden er personaleomsætning – hvor mange suser ind og ud af svingdøren? Det er klart, at i en tid med godt gang i arbejdsmarkedet, vil dette tal ligge højere. Omvendt er Movia en virksomhed præget af høj medarbejderkontinuitet. Og vores rekrutteringskraft er også god med mange og kvalificerede ansøgere til de stillinger, som slås op. Tallene for 2019 viser en samlet medarbejderomsætning på 15 pct. I dette tal indgår egne opsigelser og opsigelser fra virksomhedens side.

Det underrepræsenterede køn

Som moderne arbejdsplads er Movia naturligvis optaget af kønsfordelingen i medarbejdergruppen såvel som i ledelseslaget. Den samlede fordeling på køn i Movia er 60 pct. mænd og 40 pct. kvinder. Ser man på kønsfordelingen på tværs af aldersgrupper, er fordelingen 60/40 i mænds favør for medarbejdere op til 49 år, 53/47 i mænds favør i aldersgruppen 50-59, og 72/28 i mænds favør i aldersgruppen over 59 år.

Direktion, områdechefer og teamledere omfatter i alt 30 medarbejdere, og her er fordelingen 70 pct. mænd og 30 pct. kvinder. I direktionen er kønsfordelingen 50/50.

Færre arbejdsskader i 2019

Med til at sikre et godt arbejdsmiljø hører at have fokus på at mindske risikoen for arbejdsulykker. I 2019 er der indmeldt seks arbejdsskader mod 22 i 2018. Fire hændelser er relateret til Movias billetkontrol, mens to vedrører administrationen. Ingen af de indmeldte arbejdsskader i billetkontrollen er relateret til selve kontrolsituationen.

Løbende kompetenceudvikling giver bedre opgaveløsning

Movia lægger vægt på at være en arbejdsplads, hvor medarbejderne kan få udviklet deres viden

og kompetencer. Både i den daglige opgaveløsning, ved samarbejde på tværs med kolleger med andre fagligheder og opgavefelter, og ved efteruddannelse og vedligeholdelse af viden. Movia anvender årligt i gennemsnit 10.000 kr. pr medarbejder til kurser og efteruddannelse. Kompetencemidlerne fordeles i en lokal og en central uddannelsespulje, og den centrale pulje administreres af vores HR, som på baggrund af ansøgninger fra medarbejdere og chefer indstiller uddannelses tiltag til direktionen. Modellen skal sikre, at der også bliver råd til større kompetenceløft for udvalgte medarbejdere på tværs af hele organisationen. Finansiering fra den centrale uddannelsespulje sker således til længere uddannelsesforløb af strategisk karakter, og hvor der vil blive oparbejdet et vist antal ECTS point. Endvidere er der påbegyndt individuelle uddannelsesforløb for alle teamledere og chefkonsulenter i Movia.

Ansvar for adgangen til arbejdsmarkedet

Som en del af samfundet og som udbyder af offentlig velfærd, har Movia et særligt ønske om at bidrage til, at arbejdsmarkedet kan være åbent for alle. Movia har derfor seks elevpladser, hvor opmærksomheden er rettet mod at uddanne og specialisere eleverne til stillinger på det relevante jobmarked. Dette fokus skal sikre, at vores elever får bedre jobmuligheder, når deres elevtid i Movia afsluttes. De seks elevpladser er fordelt på IT, catering, kontoruddannelse, økonomi og HR. Specialiseringen af elevuddannelserne virker efter hensigten.

Movia er også en åben arbejdsplads for medarbejdere i blandt andet praktik, løntilskud og flexjob-ordninger. Igen i 2019 havde Movia medarbejdere på særlige vilkår, som varetager forskellige funktioner i huset – flere af dem har været ansat hos os i mange år. Endvidere har Movia løbende haft en række studerende fra videregående uddannelser i praktikforløb såvel som i egentlige studenterjobs.

Konfliktdæmpende adfærd i Movias billetkontrol

Vores billetkontrollører er den medarbejdergruppe i Movia, der har mest direkte kontakt med kunderne – på godt og på ondt. Vi har 35 ansatte kontrollører, som i 2019 har kontrolleret ca. 1,4 mio. kunder og udskrevet knap 43.000 kontrolafgifter.

At få en kontrolafgift er i sig selv en ærgerlig oplevelse og kan skyldes alt fra forglemmelser til bevidst handling. Langt de fleste kunder reagerer heldigvis roligt i situationen. Men nogle gange går det ikke sådan. Kontrollen foretages i busser og lokaltog, hvor der ofte også er andre mennesker, og det kan bidrage til det ubehag, som en kunde kan opleve, når der udskrives en afgift. Derfor er billetkontrollørernes arbejde forbundet med højere risiko for konflikt, end for Movias øvrige medarbejdere.

Movia har som arbejdsplads gennem flere år haft opmærksomheden rettet særligt mod at sikre en adfærd i billetkontrollen, der i videst muligt omfang bidrager til at minimere konflikt i en kontrolsituation.

På baggrund af TV-dokumentaren "De aggressive danskere" gennemførte et forskerteam fra Københavns Universitet i 2018 et feltstudie i Movias busser for at afdække de mekanismer, der kan føre til, at en kontrolsituation udvikler sig til en konflikt.

Undersøgelsen har i 2019 dannet grundlag for en forstærket indsats fra vores side for at styrke billetkontrollørernes evner til konflikthåndtering. Både teknisk i form af bedre udstyr, adfærdsmæssigt i form af kursusforløb i konflikthåndtering i samarbejde med politiet, samt kommunikativt i form af informationskampagner med fokus på god stil og buspassagerers adfærd over for billetkontrollørerne.

Movia har selvsagt en nul-tolerance over for fysiske og verbale krænkelser af billetkontrollørerne

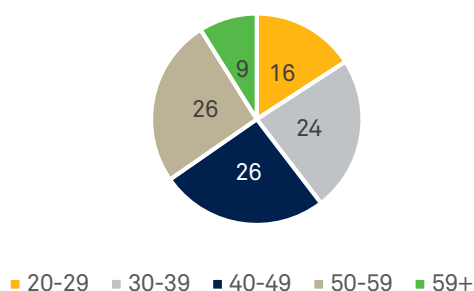
og vise versa. Men desværre kan konfliktsituationer ikke helt undgås.

Billetkontrollørerne indberetter hver enkelt episode, hvor de har oplevet fysiske eller psykiske overfald, trussel om overfald eller anden tilskadekomst ved at udfylde en såkaldt episodeseddel. Og antallet af episodesedler for året siger således noget om det samlede fysiske arbejdsmiljø for billetkontrollørerne.

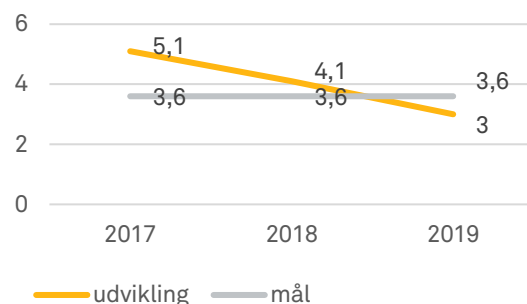
I 2019 har Movia øget andelen af billetkontrollører med ca. 40 pct. For at sammenholde antallet af episodesedler med tidligere år, sættes antal episodesedler derfor i forhold til de udskrevne afgifter. Der er i 2019 indgivet 23 episodesedler, hvoraf 18 er episoder i forbindelse med kontrolarbejdet. En hændelse kan udløse mere end en episodeseddel. Det svarer til en episodeseddel pr. 2.169 afgifter, hvilket er en stigning på 8 pct. i forhold til året før. Det betyder alt andet lige, at der mere sjældent end året før opstår konflikt i forbindelse med udskrivelse af kontrolafgifter, og dette kan indikere, at de tiltag, Movia har gjort for at dæmpe konflikt i kontrolsituationer har en effekt.

Nøgletal

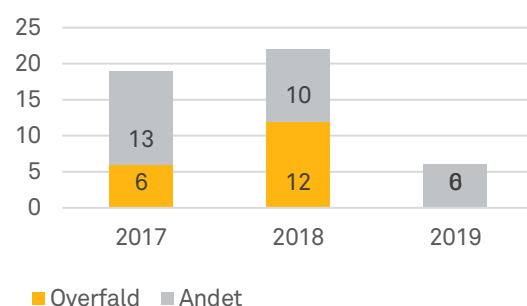
Medarbejdernes aldersfordeling 2019, pct.



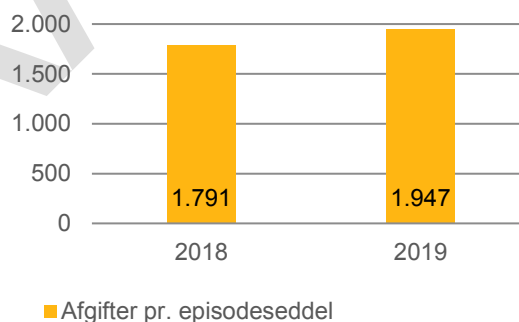
Udvikling i sygefravær 2017-2019, pct.



Udvikling i anmeldte arbejdsskader, 2017-2019



Antal afgifter pr. episodeseddel, 2018-2019



Ansvar for åbenhed og offentlighed



Ansvar i offentligheden – åbenhed og dialog

I Movia ønsker vi et åbent og involverende samarbejde, der giver borgere, ejere og øvrige interessenter gode muligheder for at følge med i, hvad vi laver, og hvordan vi gør det. Vi er som udgangspunkt åbne om det, vi arbejder med, og kun i de tilfælde, hvor særlige forhold gør sig gældende, kan det komme på tale at tage særlige hensyn, f.eks. hvis forholdet til eksterne samarbejdspartnere, forhandlingspositioner eller andet kræver det.

Vi mødes jævnligt med vores ejere – de 45 kommuner og 2 regioner, og har et erklæret mål om, at nå forbi alle ejere mindst en gang hvert andet år. Ved udgangen af 2019 havde vi nået at besøge 24 kommuner og regioner i forbindelse med møder i udvalg eller kommunalbestyrelser, hvilket svarer til målsætningen for året. I 2020 fortsætter møderne med afsæt i Movias mobilitetsplan og forretningsplan. På møderne bliver der oftest også lejlighed til at drøfte aktuelle mobilitetsforhold i kommunen eller regionen og verserende sager i offentligheden i øvrigt.

Åben dialog og samspil med offentlighed og presse

Vi går altid i åben og konstruktiv dialog med offentligheden, herunder borgere og medier, og arbejder kontinuerligt for at skabe og fastholde gode relationer baseret på gensidig tillid og respekt.

Movia inviteres løbende til at deltage i dialogmøder, debatter mv., og prioriterer at stille op til debat om den velfærdsservice, vi leverer. I 2019 har Movia f.eks. sammen med en række kommuner været vært ved tre mobilitetsmøder for borgere, der har fokus på at skabe transportløsninger der, hvor der er længere mellem husene. Dialogen giver os værdifuld indsigt i, hvordan vores arbejde og service opleves, hvor vi kan forbedre

os, og hvor vi skal lægge vores indsats fremadrettet.

Movia orienterer løbende om nyheder, relevante udviklinger, ændringer i driften og andet, der har relevans for vores interessenter og omverden. Vores mål er, at vi skal fortælle mindst to nyheder om ugen om vores arbejde i de kommunikationskanaler, vi har til rådighed: det gælder vores nyhedsbrev MoviaNYT, som man kan tilmelde sig på vores hjemmeside, pressemeddelelser, tweets og posts på LinkedIn, såvel som i busserne og på sociale medier, hvor mange borgere i dag søger deres informationer.

Som offentlig velfærdsudbyder mærker vi også stor interesse for vores arbejde fra pressen. Pressen holder os op på vores evne til at levere en god service til kunderne, og de stiller os til regnskab for de beslutninger, som er truffet.

Interessen for kollektiv transport og Movia er stor. I 2019 blev Movia samlet omtalt 3.324 gange, svarende til gennemsnitligt 9 omtaler pr. dag året rundt. 60 pct. af omtalen var neutral, mens 19 pct. var positiv, og 21 pct. var negativ omtale. Som virksomhed bestræber vi os på at have et godt samarbejde med pressen og besvare alle henvendelser så hurtigt som muligt, således at offentligheden i bred forstand kan få god indsigt i Movias arbejde og beslutninger.

Dialog med interessenterne

Movia er en central aktør i den kollektive transportsektor, og har som sådan derfor også et ansvar for at være i dialog med de mange interesseorganisationer og øvrige interessenter, der tager del i den kollektive transport.

Movia har et systematisk samarbejde med handicap- og ældreorganisationerne i Movias Tilgængelighedsforum, som blev nedsat i 2013 som led i Movias tilgængelighedspolitik. Panelet mødes fire gange årligt og har til formål at skabe dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, Faglige Seniorer og Movia omkring de krav, vi som mobilitetsudbyder og offentlig

indkøber stiller til tilgængelighed i de produkter og den service, der leveres til kunderne. Forummet skal også bidrage til at give inspiration og forslag til udvikling af tilgængeligheden til vores produkter og services. Desuden er forummet tænkt som et sted, hvor vi kan prøve nye tiltag af eller drøfte konkrete udviklingsprojekter.

For at styrke åbenheden om arbejdet i Movias tilgængelighedsforum er dagsordener og mødetidspunkter blevet offentligt tilgængelige på Movias hjemmeside fra 2019, hvor man også kan læse resumeer af mødernes indhold, og hvad der blev drøftet.

Åbenhed i forvaltningen

Movia er en offentligt ejet virksomhed. Vores bestyrelse ønsker derfor størst mulig åbenhed om selskabets arbejde, og bestyrelsesdagsordener, bestyrelsessager og beslutningsprotokoller lægges derfor ud på Movias hjemmeside. Princippet er også knæsat i Movias vedtægter, hvor udgangspunktet er at tilstræbe mest mulig åbenhed.

Men Movia er også en kommerciel virksomhed, som indgår milliardstore kontrakter med private operatører i udbud, og som derfor kan have behov for at træffe kommercielle beslutninger i lukket forum, for at sikre virksomhedens økonomiske interesser. Hvor der kan være behov for at lukke dagsordenspunkter for offentligheden, skal dette begrundes over for bestyrelsen.

Movia er som offentligt ejet trafikselskab underlagt offentlighedslovens regler, og vi giver gerne indsigt i vores arbejde, når der er efterspørgsel efter det. De services, Movia leverer, betyder noget for mange menneskers hverdag, og derfor er der en legitim interesse for det, vi laver og for at kunne følge med i, hvad der har ligget til grund for vores beslutning. Det ansvar skal Movia kunne leve op til. I 2019 blev der søgt aktindsigt i data og dokumenter hos Movia 26 gange.

Ansvar for persondata

Som offentligt selskab håndterer Movia mange personoplysninger, ikke mindst om vores kunder. Kunderne skal kunne stole på, at vi i Movia lever op til vores ansvar for data, og passer godt på deres oplysninger. Derfor har vi forberedt os grundigt op til Databeskyttelsesforordningen (GDPR) trådte i kraft i 2018, og vi arbejder fortsat målrettet på at opretholde et højt niveau af databeskyttelse.

Løbende uddannelse af Movias medarbejdere, kontrol med vores leverandører og ajourføring af politikker og processer for persondata er blot nogle af de ting, vi har haft i fokus i 2019.

Movia har udpeget en ekstern Databeskyttelsesrådgiver (DPO), og samarbejdet med denne er et led i at sikre at kvaliteten og uafhængigheden i vores arbejde med databeskyttelse opretholdes.

For at bevare et stærkt ledelsesmæssigt fokus på beskyttelse af persondata, har vi i Movia valgt at supplere vores eksterne samarbejde med vores DPO med et internt forum, der har som eneste formål at drøfte databeskyttelsesretlige problemstillinger i hele virksomheden og træffe principielle beslutninger om håndtering af personoplysninger.

Viden og data

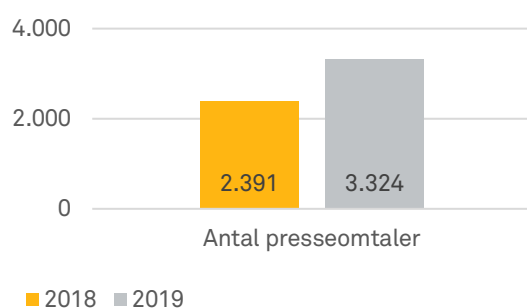
Fortsat udvikling af Movias mobilitetsudbud og digitale services forudsætter viden og data om rejsemønstre, hvordan kunderne foretrækker at rejse, købe billet og søge information, og hvilke behov, de har for at transportere sig. Viden og data kan således være med til at forbedre grundlaget for økonomiske prioriteringer og styrke sammenhæng i den lokale og regionale kollektive transport.

I kraft af egne data, samt data for den samlede kollektive transport, som Movia har adgang til via blandt andet DOT og Rejsekort og Rejseplan A/S, har Movia en solid platform for at bidrage til den fortsatte udvikling. Kommuner og regioner på

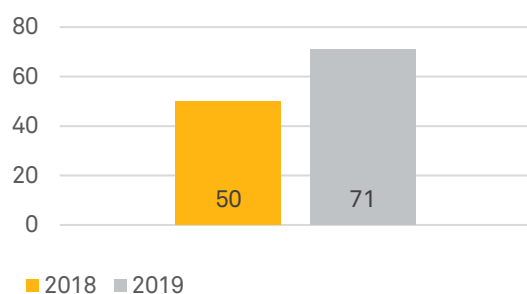
Sjælland forventer, at Movia bringer denne viden og data om borgernes og virksomhedernes transportadfærd og forbrug i spil, og aktivt indgår i udvikling og tilpasning af mobilitetsløsninger og forretningsmodeller. Arbejdet med at sikre adgang til direkte anvendelige data, analyse og viden indgår derfor også som en centralt element i Movias forretningsplan 2021, og tal publiceres løbende på vores hjemmeside.

Nøgletal:

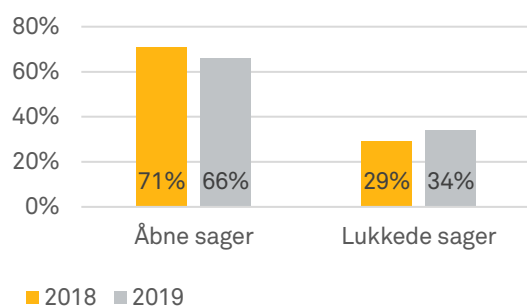
Omtale i medierne



Egne nyheder og pressemeddelelser



Åbne/lukkede sager på bestyrelsesmøderne (pct.)





Ansvar for at bekæmpe
korruption, bestikkelse
- og værn om basale
menneskerettigheder



Ansvar for at bekæmpe korruption og bestikkelse – og værn om basale rettigheder

Som offentlig virksomhed er Movia optaget af at sikre høj tillid til vores virke. I disse år er der desværre flere eksempler på, hvordan midler i særligt det offentlige, ikke er forvaltet hensigtsmæssigt. Og nogle gange heller ikke lovligt. Det er alvorligt, fordi det underminerer tilliden til det offentliges opgaveudførelse.

Der løber mange milliarder gennem Movias system, fordelt på mange konti, og i Movia følger vi derfor de sager, der opstår i offentligheden tæt, så de kan indgå i vores egen proces med hele tiden at optimere og skærpe vore forretningsgange. Dette skal sikre, at vi i Movia gør alt, hvad vi kan, for at sikre, at vi ikke kan komme i en tilsvarende position.

I Movia har vi en stram økonomistyring, flere skal godkende regninger, og fakturaer udtages løbende til kontrol, hvor det sikres, at udgiften er korrekt, relateret til en konkret kontrakt, og at ydelsen er leveret. Vi har vedtaget rejsepolitikker som sikrer, at rejser over længere afstande ikke kan gennemføres uden godkendelse fra både chefer og øverste ledelse i huset, og vi har en skrap gavepolitik som foreskriver, at vi ikke modtager gaver fra leverandører og underleverandører – heller ikke ved juletid. Sker det alligevel sendes gaver retur.

Værn om basale rettigheder

Movia bidrager også til at værne om de basale menneskerettigheder, som er vedtaget på verdensplan.

Movia har siden 2013 fulgt FNs Global Compact, som bygger på principper baseret på internationalt vedtagne konventioner om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljøbeskyttelse og korruptionsbekæmpelse. Movia forpligter sig dermed til at leve efter de 10 principper og udbrede kendskabet til dem. Principperne er også

afsættet for vores samfundsansvarspolitik, er indføjet i vores bus- og flextrafikkontrakter og i alle vores indkøbskontrakter i øvrigt.

Det betyder, at operatører og leverandører, som indgår aftaler med Movia, i det daglige skal arbejde for at efterleve, fremme og støtte hovedprincipperne i FNs Global Compact ved, at:

- Støtte og respektere beskyttelsen af internationalt erklærede menneskerettigheder
- Sikre, at der ikke medvirkes til krænkelse af menneskerettighederne
- Opretholde foreningsfriheden og effektivt anerkende retten til kollektiv forhandling
- Støtte udryddelsen af alle former for tvangsarbejde
- Støtte effektiv afskaffelse af børnearbejde
- Afslutte diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold
- Støtte en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer
- Tage initiativ til at fremme større miljømæssig ansvarlighed
- Opfordre til udvikling og spredning af miljøvenlige teknologier
- Modarbejde alle former for korruption, herunder afpresning og bestikkelse



The image shows the interior of a Movia bus. Passengers are seated and standing, holding onto blue handrails. A digital display at the front shows the next stop and route information. The display is divided into two sections: the left section shows a bus icon and the text 'GAMING' and 'BET', and the right section shows the next stop 'Otto Mønstedts Plads' and a list of stops along the route.

multio

DOT

Næste stop
Next stop

Otto Mønstedts Plads

Linje: 5C
Zone: 1
14:48

Stops along the route:

- 0400 Beta Center St.
- 0401 Bøddinge St.
- 0402 Bøddinge St.
- 0403 Klippen, Islands Brygge



Udgivet af:

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

CVR nr. 29 89 65 69

1. januar 31. december 2019

moviatrafik.dk

10 Godkendelse af mandat til at indgå i forsøg med fri cykelmedtagning i Guldborgsund og Lolland

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at der kan indgås aftale med Region Sjælland, Guldborgsund og Lolland kommuner om forsøg med fri cykelmedtagning i busser og i togene på Lollandsbanen i en toårig periode fra foråret 2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Region Sjælland, Guldborgsund og Lolland kommuner ønsker at øge mobiliteten ved at gøre det lettere at kombinere cykel og kollektiv transport på alle rejsetyper. Målet er, at få flere til at tage bussen/Lollandsbanen og tiltrække nye kundegrupper ved at tilbyde fri cykelmedtagning i busser (kommunale og regionale linjer) og på Lollandsbanen i en forsøgsperiode på to år.

Forsøget indgår i Region Sjællands politiske initiativ "Fremtidens Kollektive Trafik". Initiativet skal undersøge, om en koordineret indsats – på tværs af økonomi og kommunegrænser og flere parallelle indsatser - giver bedre økonomi i den kollektive transport, flytter flere borgere med bussen/lokalbanetog samt øger tilfredsheden med de kollektive mobilitets tilbud. Der er i dag en række kunder, som har lang gangafstand til bus eller lokalbane både i starten og i slutningen af deres rejser. For nogle af disse kunder vil det være en fordel at kunne cykle til og fra bus og tog. Ligesom der er kunder, der med fordel kan bruge cyklen på dele af rejsen, men altså ikke medbringer cyklen i bus/tog. Forsøget vil også tiltrække nye kunder hvor cykel-kollektiv transport kombinationen er et attraktivt tilbud og et incitament til at vælge den kollektive transport til.

Udover at tiltrække nye lokale kunder er det også tanken, at tiltaget kan være til gavn for turister, som med fri cykelmedtagning i busser og på Lollandsbanen får mulighed for at komme til flere af de mange udflugtsmål i Guldborgsund og Lolland kommune.

Det er ønsket, at kunne starte forsøget i april/maj 2020, og der vil løbende gennemføres markedsføringskampagner af tiltaget. Tanken er at få de nye kunder, herunder pendlere, ind i busser og Lollandsbanen og op på cyklerne i løbet af foråret og sommeren.

Forsøget og økonomien er godkendt i Guldborgsund kommune og i Region Sjælland. Lokaltog A/S har også godkendt forsøget. Lolland kommune forventes at fremlægge forslaget politisk i marts. På Lollandsbanen vil der være behov for at indføre spærretid på hverdage for cykelmedtagning i lighed med

Metroen, hvor cykler ikke må medtages i bestemte tidsrum af hensyn til kapaciteten i togene. På Lollandsbanen er kl. 6.49 afgang fra Nakskov Station meget benyttet, primært af områdets unge på vej til uddannelse. Spærretiden på Lollandsbanen vil derfor være fra kl. 6.30 til kl. 8.00 på hverdage. Til sammenligning er Metroens spærretider på hverdage kl. 7.00-9.00 og 15.30-17.30.

I fald forsøget godkendes vil den konkrete model for regler m.m. blive udarbejdet i samarbejde med de to kommuner og regionen. Der er to buslinjer (750 og 760), der kører mellem Guldborgsund og Vordingborg kommuner, og der er indledt dialog med Vordingborg med henblik på, at de to linjer omfattes af den fri cykelmedtagning på hele strækningen.

Det bemærkes endvidere, at det i forbindelse med DOTs nye strategi, vil være en opgave med at styrke turisternes brug af kollektiv mobilitet i DOTs samlede område, ligesom der skal arbejdes med at styrke sammenhængen mellem kollektiv transport og cykler. Nærværende initiativ indgår i dette arbejde.

Økonomi:

De økonomiske konsekvenser af forsøget med fri cykelmedtagning vurderes at være ca. 120.000 kr. årligt og afholdes af de to kommuner og Region Sjælland.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Der udarbejdes en fælles kommunikationsplan mellem de to kommuner og regionen, Lokaltog A/S og Movia. På den måde sikres et fælles budskab og ensartet kommunikation. Der gennemføres en evaluering af forsøget i forhold til brugen af cykelmedtag, tilfredsheden med løsningen samt med den kollektive trafik. Evalueringen gennemføres på tværs af kommuner og region og i regi af projektet "Kollektiv mobilitet uden for de større byer".

Bilag:

Ingen.

12 Godkendelse af opdatering af Movias vedtægt

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tiltræder forslag til ændringer af vedtægten med henblik på tiltrædelse i repræsentantskabet på repræsentantskabsmødet 4. marts 2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Et trafikselskabs vedtægter skal i henhold til trafikselskabsloven følge en standardvedtægt på en række punkter. Der gælder en standardvedtægt for Trafikselskabet Øst for Storebælt, dvs. Movia, og en for Trafikselskaberne Vest for Storebælt. Nogle bestemmelser i standardvedtægten kan fraviges – og andre ikke. Bestemmelserne i standardvedtægten om finansiering kan fraviges med særlig tilladelse fra Transport- og Boligministeren.

Ved lovbekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018 har Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen ændret standardvedtægten for Trafikselskaberne – både Vest og Øst for Storebælt, ophævet den tidligere standardvedtægt og givet trafikselskaberne en frist indtil september 2019 til at bringe deres vedtægter i overensstemmelse med den nye standardvedtægt.

Movias nuværende vedtægt afviger på en række punkter fra standardvedtægten, også fra de ufravigelige bestemmelser. I alt væsentligt er der tale om sproglige, men ikke indholdsmæssige afvigelser, og Movias nuværende vedtægt er da også senest godkendt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 15. november 2018.

Det ændrer imidlertid ikke ved, at det er et lovkrav, at Movias vedtægt skal bringes i overensstemmelse med standardvedtægten for trafikselskabet Øst for Storebælt. Administrationen har i 2019 prioriteret arbejdet med HOT-forslaget, Nyt Bynet og en ny strategi for DOT, og derfor er processen med at bringe Movias vedtægt i overensstemmelse med standardvedtægten ikke sat i gang før nu.

Det vedlagte oplæg til ændring af Movias vedtægt indebærer en så tæt harmonisering til standardvedtægten som muligt. Dog lægges der op til fire afvigelser i forhold til de ufravigelige bestemmelser i standardvedtægten – alle på områder, hvor Movias vedtægt således vil stille højere krav, end i standardvedtægten:

- *I afsnittet om finansiering*, jf. forslag til ny vedtægt § 26-29 i bilag 1, foreslås det at fastholde den nuværende formulering i Movias vedtægt. Bestemmelsen er aftalt i forbindelse med, at finansieringsmodellen blev aftalt i 2015. Ministeren har tidligere godkendt finansieringsmodellen, og dermed er der allerede givet den særlige tilladelse til at fravige standardvedtægten, som loven hjemler mulighed for.
- *I afsnittet om repræsentantskabet* foreslås det at fastholde bestemmelsen om, at det nyvalgte repræsentantskab skal træde sammen inden 15. januar året efter kommunalvalget er afholdt for at

udpege repræsentanter til Movias bestyrelse, jf. forslag til ny vedtægt § 9 i bilag 1. Bestemmelsen er ufravigelig, men det foreslås, at Movia fastholder sit skærpede krav om, at få udpeget bestyrelsesmedlemmer inden 15. januar, da det sikrer, at Movia hurtigt får udpeget den politiske ledelse, så selskabet er operationelt. Dette er centralt særligt henset til, at Movia er en stor offentlig virksomhed med en samlet økonomi på 5 mia. kr. årligt, og som løbende gennemfører store offentlige udbud og indkøb i samspil med mange private aktører.

- *I afsnittet om repræsentantskabet* foreslås det at fastholde bestemmelsen om, hvad repræsentantskabet skal godkende, jf. forslag til vedtægt § 11, stk. 4 i bilag 1. Bestemmelsen handler om, at bestyrelsen kan fremlægge trafikpolitiske temaer til drøftelse med repræsentantskabet. Desuden foreslås det at fastholde den nuværende bestemmelse om, at repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, § 11, stk. 5 i bilag 1. Reglen om repræsentantskabets beslutningsdygtighed sikrer, at kommunerne bredt betragtet kan få reel indflydelse på de beslutninger, som repræsentantskabet skal træffe og godkende.
- *I afsnittet om bestyrelsen* foreslås det at fastholde bestemmelsen om, at beslutninger, der kræver 2/3 flertal også omfatter beslutninger vedrørende fordeling af buslinjer på regionale og lokale buslinjer, jf. forslag til ny vedtægt § 20, bilag 1. Reglen er indføjet i forbindelse med aftalen mellem KK'erne, regionsrådene og Movia om den nye linje- og finansieringsmodel fra 2016, og der er således tale om en videreførelse af den nuværende regulering, der stiller skarpere krav end standardvedtægten til, hvilke beslutninger, der kræver kvalificeret flertal.

Efter godkendelse i bestyrelsen skal ændringerne af Movias vedtægt godkendes af repræsentantskabet, de to regionsråd samt transportministeren og social- og indenrigsministeren.

Økonomi:

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Når repræsentantskabet har godkendt den opdaterede vedtægt, skal den sendes til de to regionsråd til godkendelse

Bilag:

1. Notat med gennemgang af afvigelser mellem standardvedtægten og Movias vedtægt med forslag til justering.
2. Udkast til ny vedtægt for Movia.

Til:

Kopi til:

Dokumentnummer

587248

Dato

09 01 2020

Sagsbehandler:

MLL

Direkte: +45 36 13 15 05

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

12.1 Tilpasning af vedtægt til standardvedtægt

Følgende bestemmelser er ufravigelige i standardvedtægten: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23, 27-35.

Bestemmelserne i § 27-29 om finansiering kan fraviges i særlige tilfælde, hvis Transport-, Bygnings- og Boligministeren giver tilladelse hertil.

Standardvedtægten	Forslag til ny vedtægt for Movia	Bemærkninger og forslag
Præambel Region Hovedstaden og Region Sjælland samt samtlige kommuner i de to regioner, bortset fra Bornholms Regionskommune, etablerer ét samlet trafikselskab, der dækker de to regioners geografiske områder, bortset fra Bornholm. Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.	Præambel Region Hovedstaden og Region Sjælland samt samtlige kommuner i de to regioner, bortset fra Bornholms Regionskommune etablerer med virkning fra 1. januar 2007 ét samlet trafikselskab, der dækker de to regioners geografiske områder, bortset fra Bornholm. Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.	<i>Fravigelig</i>
Selskabets navn og formål § 1. Selskabets navn er ..	Selskabets navn og formål § 1. Selskabets navn er Trafikselskabet Movia.	<i>Fravigelig.</i>
§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område: 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer, 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,	§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med ~~reglerne~~ i lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område: 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer, 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,	<i>Ufravigelig.</i> Bestemmelsen refererer til trafikselskabslovens § 5, stk. 1. Det bemærkes, at trafikselskabslovens § 5, stk. 4 er ændret ved lov af 1. juli 2018, således at ordene "for svært bevægelseshæmmede" udgik. Handicapkørsel omfatter således både svært bevægelseshæmmede og synshandicappede. Dette er imidlertid ikke ændret i standardvedtægten, og derfor opretholdes ordlyden i forslag til

4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og	4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og	ny vedtægt for Movia.
5) privatbaner.	5) privatbaner.	
§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations/stoppestedsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.	§ 5.3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations/stoppestedsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.	<i>Fravigelig</i> Bestemmelsen er ikke ufravigelig, men det foreslås, at ordlyden i Movias vedtægt bringes i overensstemmelse med standardvedtægten, således at opstillingen af eksempler på faste anlæg medtages og at nuværende stk. 2 og 3 lægges sammen svarende til standardvedtægten. "Finansiering" i Movias vedtægt ændres til "medfinansiering", jf. stk. 3. § 5 ændres til § 3, så der sikres samme opbygning af Movias vedtægt som standardvedtægten.
Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.	Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der knytter sig til offentlig servicetrafik. ~~Stk. 3.~~ Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan med finansiering.	
§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikkselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.	§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde med det eller de trafikkselskaber, der via Storebælt grænser op til selskabet, om anden offentlig servicetrafik end den i § 2, nr. 1, nævnte, jf. lovens § 5, stk. 4.	<i>Fravigelig</i> Formulering i stk. 1. fastholdes. Vedr. stk. 2 i Movias vedtægt foreslås, at ordlyden "for svært bevægelseshæmmede" udgår, idet denne reference også er taget ud i trafikkselskabsloven.
§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikkselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikkselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikkselskaber om opgaver, som trafikkselskaberne varetager vedrø-	~~§ 4, Stk. 2~~ § 5. Selskabet kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikkselskabers områder. Selskabet kan endvidere samarbejde om opgaver, som trafikkselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal vare-	<i>Fravigelig.</i> Vedr. stk. 2 foreslås oprettet som § 5 i overensstemmelse med standardvedtægten.

rende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafik-selskabers områder.	tage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 5.	
§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.	§ 3.6 Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6 . Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.	<i>Fravigelig.</i> Lovhenvisningen i Movias vedtægt ændres i overensstemmelse med standardvedtægten
§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.	§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.	<i>Fravigelig.</i>
Repræsentantskabet	Repræsentantskabet	
§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.	§ 7.8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.	<i>Ufravigelig</i> Ingen bemærkninger.
Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltager i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.	Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltager i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.	
§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.	§ 8.9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.	<i>Ufravigelig</i> Stk. 2 er tilføjet Movias vedtægt i 2007 for at sætte en frist for afholdelse af repræsentantskabets første møde efter nyvalg. Tilføjelsen foreslås opretholdt.

Stk. 2. Det nyvalgte repræsentantskab afholder sit første møde senest den 15. januar året efter kommunale valg er afholdt. På dette møde udpeges de kommunale repræsentanter til trafiksselskabets bestyrelse, jf. § 910.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.	§ 910. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til trafiksselskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.	<i>Ufravigelig</i> Det foreslås, at standardvedtægtens stk. 2, 2. pkt. indsættes i Movias vedtægt.
Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af bestyrelsen lægges budgettet for det år, hvor bestyrelsen tiltræder, til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.	Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af bestyrelsen lægges budgettet for det år, hvor bestyrelsen tiltræder, til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger udpegningen skal de senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud	
§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parterers tilskud til selskabets finansiering.	§ 4011. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parterers tilskud til selskabets finansiering.	<i>Ufravigelig</i> Ingen ændring.
Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til	Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til	

ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.	ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.	Movias tilføjelse af stk. 4 og 5 om behandling af trafikpolitiske temaer og afstemningsregler har været i Movias vedtægt siden 2007. Disse to bestemmelser foreslås opretholdt.
Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.	Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.	
	Stk. 4. Bestyrelsen kan fremlægge trafikpolitiske temaer til drøftelse med repræsentantskabet.	
	Stk. 5. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Beslutninger tages ved stemmeflertal for så vidt ikke andet er foreskrevet i lovgivningen eller i selskabets vedtægt.	
§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.	§ 11 ¹² . Repræsentantskabet holder møde mindst en gang årligt og i øvrigt, når det af bestyrelsen findes nødvendigt, eller når mindst 1/3 af medlemmerne af repræsentantskabet fremsender begrundet begæring herom.	<i>Fravigelig.</i> Ingen bemærkninger. Movias bestemmelse er mere udførlig. Der ses ikke grundlag for at ændre dette.
	Stk. 2. Indkaldelsen til repræsentantskabets møde skal ske skriftligt så vidt muligt med mindst 7 dages varsel. Dagsorden for mødet tilsendes medlemmerne så vidt muligt mindst 4 dage før mødets afholdelse. Formanden for bestyrelsen indkalder til repræsentantskabsmøde.	
	Stk. 3. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede møde.	
	Stk. 4. Dirigenten drager omsorg for, at repræsentantskabets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Ethvert medlem af repræsentantskabet, der har del-	

	taget i mødet, kan få sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen.	
§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.	§ 12 ~~3~~ . Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter ~~reglerne i~~ § 16 a i lov om kommunernes styrelse .	<i>Ufravigelig.</i> Ordlyden i Movias vedtægt tilpasses standardvedtægten.
Bestyrelsen	Bestyrelsen	
§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Sjælland og 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Hovedstaden, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og y udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.	§ 13 ~~4~~ . Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Sjælland og 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Hovedstaden, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikelskabets finansiering, jf. § ~~9~~ 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § ~~9~~ 10	<i>Ufravigelig.</i>
§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.	§ 14 ~~15~~ . For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter reglerne i § ~~13~~ 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.	<i>Fravigelig</i>
§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted.	§ 15 ~~16~~ . Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted.	<i>Ufravigelig</i>
§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.	§ 16 ~~17~~ . Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.	<i>Fravigelig</i>

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.	§ 1718. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.	Fravigelig
§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede; dog skal mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede.	§ 1819. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede. Stk. 2. Bestyrelsen udøver sin virksomhed i møder. Der fastsættes forud for hvert år en mødeplan for bestyrelsens ordinære møder. Bestyrelsen afholder i øvrigt møde efter formandens bestemmelse, eller når mindst 3 medlemmer ønsker det. Stk. 3. Bestyrelsen tilstræber mest mulig åbenhed og offentlighed omkring selskabets arbejde, bl.a. med bestyrelsens dagsordner lagt ud på selskabets hjemmeside. Selve bestyrelsesmøderne er dog ikke offentlige. Stk. 4. Selskabet er en del af den offentlige forvaltning med den konsekvens, at de forvaltningsretlige regler, herunder forvaltningsloven og offentlighedsloven finder direkte anvendelse på selskabet og dets virksomhed.	Ufravigelig Stk. 2, 3 og 4 har været tilføjet i Movias vedtægt siden 2007. Der er tale om et supplement til den øvrige bestemmelse.
§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal.	§ 1920. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, ~~fordeling af buslinjer på regionale og lokale buslinjer~~, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. ~~Stk. 2. Det kvalificerede flertal på mindst 2/3 skal omfatte mindst 2 af~~	Ufravigelig Movia indsatte fra 2007 en mindretalsbeskyttelse for regionerne. I forbindelse med den nye linje- og finansieringsfordelingsmodel fra 2016 blev den nugældende afstemningsregel indføjet. For at bringe bestemmelsen på linje med standardvedtægten

	de 3 medlemmer, som repræsenterer regionerne og den kommune, der yder det største tilskud. Stk. 2. Beslutninger, som kræver 2/3 flertal omfatter tillige beslutninger vedrørende fordeling af buslinjer på regionale og lokale buslinjer.	foreslås følgende nye bestemmelse i Movias vedtægt: Det foreslås således, at kravet om at det kvalificerede flertal kræver mindst 2 ud af de 3 medlemmer, som repræsenterer regionerne og den kommune, der yder størst tilskud, udgår, idet et tilsvarende krav ikke fremgår af standardvedtægten, som på dette punkt er ufravigelig. Stk. 2. foreslås indsat, da dette er en del af den nye finansieringsmodel, som Movia besluttede i 2016 og som er godkendt af Transportministeren.
§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.	§ 20²¹. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.	<i>Ufravigelig</i> Ordlyd i Movias vedtægt bringes i overensstemmelse med standardvedtægten.
§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift. Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber. Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.	§ 21²². Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift. Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber. Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen. Stk. 4. Selskabet tegnes af besty-	<i>Ufravigelig</i> Det foreslås, at ordlyden bringes i overensstemmelse med standardvedtægten: Stk. 4 er indsat i forbindelse med en tidligere vedtægtsændring i 2009. Stk. 4 er et supplement til den øvrige bestemmelse, og foreslås fastholdt.

	relsesformanden eller næstformanden i forening med den administrerende direktør eller af den samlede bestyrelse.	
§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:	§ ~~22~~ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:	<i>Ufravigelig</i>
1. Årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,	1. Årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29, ~~30~~ og 30 ⁴ , stk. 2,	Movias vedtægt indeholder ikke henvisningen til bekendtgørelse som i pkt. 5 i standardvedtægten. Det foreslås, at den får samme ordlyd.
2. Forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),	2. Forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),	Movias nuværende vedtægt har ikke pkt. 9 i standardvedtægten om medejerskab og finansiering af faste anlæg. Det foreslås, at bestemmelsen indføres i Movias vedtægt.
3. Takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift	3. Takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift	
4. Rejseregler,	4. Rejseregler,	Pkt. 11 i Movias nuværende vedtægt om udpegning af bestyrelsesmedlemmer indgår ikke i standardvedtægten. Det foreslås, at pkt. 11 udgår af Movias vedtægt, idet udpegning af bestyrelsesmedlemmer i aktieselskaber er indeholdt i pkt. 10 om fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber.
5. Trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,	5. Trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,	
6. Udbudsstrategier,	6. Udbudsstrategier,	
7. Regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,	7. Regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,	Det foreslås, at henvisningen til § 31 i pkt. 12 om valg af revision udgår.
8. Overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,	8. Overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,	
9. Medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,	9. Medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,	
10. Kasse- og regnskabsregulativ	9 10. Kasse- og regnskabsregulativ	

samt revisionsregulativ,	samt revisionsregulativ,	
11. Fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,	~~40~~ ¹¹ . Fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber, ~~11. Udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,~~	
12. Valg af sagkyndig revision,	12. Valg af sagkyndig revision, jf. ~~§ 31, stk. 1,~~	
13. Forslag til ændring i og tillæg til denne vedtægt og	13. Forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og	
14. Sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen	14. Sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.	
Direktionen	Direktionen	
§ 24. Direktionen består af en direktør.	§ ~~23~~ ²⁴ . Direktionen består af en administrerende direktør samt eventuelt yderligere et eller flere medlemmer.	<i>Fravigelig.</i>
§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer. Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres. Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.	§ ~~24~~ ²⁵ . Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer. Stk. 2. Den administrerende direktør har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres. Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.	<i>Fravigelig</i>
§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer	§ ~~25~~ ²⁶ . Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer	<i>Fravigelig</i>

beslutning, jf. § 23.	beslutning, jf. § ~~22~~ 23.	
Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktions beslutning sager til orientering for bestyrelsen.	Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktions beslutning sager til orientering for bestyrelsen.	
Finansiering	Finansiering	
	§ ~~26~~26a Buslinjernes fordeling på buslinjer af regional betydning og lokale buslinjer fastlægges med virkning fra 2016 af bestyrelsen efter forhandling med kommunerne og regionerne. Stk. 2. I forbindelse med større strukturelle ændringer i den kollektive trafik, eksempelvis ved større infrastrukturprojekter, og i forbindelse med udarbejdelsen af de fireårige trafikplaner kan bestyrelsen efter forhandling med de i det enkelte tilfælde berørte kommuner og regioner træffe beslutning om ændring af buslinjernes fordeling	<i>Fremgår ikke af standardvedtægten</i> Bestemmelsen er en del af Movias finansieringsmodel, som er godkendt mellem ejerne. Der er ikke en tilsvarende bestemmelse i standardvedtægten.
§ 27. Region Hovedstaden og Region Sjælland bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning.	§ 27. De to regioner bidrager med a) et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning b) et grundbeløb til delvis finansiering af selskabets administration og drift fordelt på de to regioner og besluttet af bestyrelsen jf. § ~~19~~20. Grundbeløbet fastsættes som en fast procentdel af de administrative udgifter. c) et beløb til delvis finansiering af den resterende udgift til selskabets administration og drift fastsat ud fra regionernes forholdsmaessige andel af det samlede antal køreplanstimer	<i>Bestemmelserne i § 27-29 om finansiering kan fraviges i særlige tilfælde, hvis Transport-, Bygnings- og Boligministeren giver tilladelse hertil.</i> Efter ændringen af trafikskabsloven i 2014 med den nye finansieringsmodel gennemførte Movia en vedtægtsændring, hvor den nye finansieringsmodel blev indarbejdet i vedtægten. Vedtægtsændringen blev godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen i august 2015. Konkret betyder det, at standardvedtægten adskiller sig opsætningsmæssigt fra Movias

Stk. 2. Regionale ruter, som kun betjener én region, betales af den pågældende region. Finansieringen af regionale busruter, der krydser regionsgrænsen, aftales mellem regionerne.	Stk. 2. Regionale busruter, som kun betjener en region, betales af den pågældende region. Regionale busruter over regionsgrænsen deles for 80 pct. vedkommende i forhold til trafikomfanget i de to regioner, og for de resterende 20 pct. vedkommende i forhold til indbyggertallet i de to regioner.	vedtægt, mens der substantielt kun er den ene forskel, at finansieringsfordelingen af regionale buslinjer, som kører over regionsgrænsen i standardvedtægten "aftales mellem regionerne", mens den konkrete finansieringsfordeling er skrevet ind i Movias nuværende vedtægt. Det foreslås på den baggrund, at den nuværende formulering opretholdes, idet det i fremsendelsesskrivelsen til hhv. Transport- og Socialministeriet fremhæves, at der er tale om en allerede godkendt finansieringsmodel, og at formuleringen ønskes opretholdt, således som der er hjemmel til i standardvedtægten, jf. bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018 om vedtægter for organisering af trafikselskaber, § 2, stk. 3.
§ 28. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.	§ 28. Kommunerne bidrager med a. et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter b. et beløb til delvis finansiering af den resterende udgift til selskabets administration og drift, jf. § 27, stk. 1, litra c), fordelt på baggrund af kommunernes forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanter inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands områder c. Udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.	<i>Bestemmelserne i § 27-29 om finansiering kan fraviges i særlige tilfælde, hvis Transport-, Bygnings- og Boligministeren giver tilladelse hertil.</i> Det foreslås på den baggrund, at den nuværende formulering opretholdes, idet det i fremsendelsesskrivelsen til hhv. Transport- og Socialministeriet fremhæves, at der er tale om en allerede godkendt finansieringsmodel, og at formuleringen ønskes opretholdt, således som der er hjemmel til i standardvedtægten, jf. bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018 om vedtægter for organisering af trafikselskaber, § 2, stk. 3.
Stk. 2. Lokale busruter inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune.	Stk. 2. Lokale ruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune.	Det foreslås på den baggrund, at den nuværende formulering opretholdes, idet det i fremsendelsesskrivelsen til hhv. Transport- og Socialministeriet fremhæves, at der er tale om en allerede godkendt finansieringsmodel, og at formuleringen ønskes opretholdt, således som der er hjemmel til i standardvedtægten, jf. bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018 om vedtægter for organisering af trafikselskaber, § 2, stk. 3.

Stk. 3. Øvrige lokale ruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område betales af trafikskabet på Sjællands deltagende kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

Stk. 3. Lokale ruter, som betjener mere end én kommune, betales af de berørte kommuner. 80 % af en rutes udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra deres andele af busrutens samlede antal køreplantimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige indbyggertal i den region, hvor de er beliggende.

§ 28 a. Senest den 16. december underrettes regioner og kommuner om størrelsen af de á conto bidrag, der skal udredes i henhold til det af bestyrelsen vedtagne budget for det følgende år. Stk. 2. Bestyrelsen træffer i forbindelse med budgettets 1. behandling beslutning om kommunernes og regionernes indbetaling af á conto beløb i budgetåret. Á conto beløbene kan betales i tolvte dele hver måned, sjettede dele hver anden måned eller fjerdedele hvert kvartal Stk. 3. Endelig regulering af regioners og kommuners bidrag foretages ved regnskabsafregningen og afregnes i januar måned det næstfølgende år.

Do.
Der er ikke en tilsvarende bestemmelse i standardvedtægten. Bestemmelsen opretholdes.

§ 29. Trafikskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikskabet, og delvist af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholds-

Do. Kravet fremgår af § 27

mæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område, jf. lovens § 3, stk.3.

Regnskab og budget	Regnskab og budget	
§ 30. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådene om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådene senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse. Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår. Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.	§ ~~29~~³⁰. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådene om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring, frekvenser ~~m.v.~~ Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådene senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse. Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår. Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.	<i>Ufravigelig.</i> Stk. 1, 1. pkt. bringes i overensstemmelse med standardvedtægten.
§ 31. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.	§ ~~30~~³¹. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.	<i>Ufravigelig.</i>

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.	§ 31 ~~32~~ . Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.	<i>Ufravigelig.</i> Standardvedtægtens henvisning i stk. 1 til bestemmelsen om tilsynsmyndigheden indføjes analogt i Movias vedtægt.
--	---	---

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.	Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.
---	---

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.	Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.
--	--

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.	Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.
--	--

Tilsyn	Tilsyn	
§ 33. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.	§ 32 ~~33~~ . Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning af ~~Statsforvaltningen.~~	<i>Ufravigelig</i> Det er i dag Ankestyrelsen, der er tilsynsmyndighed for Movia.
§ 34. Beslutning om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.	§ 33 ~~34~~ . Beslutning om ~~trafiksel-~~ skabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.	<i>Ufravigelig</i>
Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse m.v. skal ske i overens-	Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse m.v. skal ske i overens-	

stemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.	stemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.	
§ 35. Vedtægten træder i kraft den	§ 34. Vedtægten træder i kraft 4. januar 2019 den 1. september 2020.	<i>Ufravigelig.</i>
Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådene for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport-, bygnings- og boligministeren og økonomi- og indenrigsministeren.	Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådene for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af ~~og derefter af transport-, bygnings- og boligministeren og økonomi- og indenrigsministeren.~~	Ordlyden i stk. 2 bringes i overensstemmelse med standardvedtægten.

Forslag til vedtægt for Trafikselskabet Movia

Præambel

Region Hovedstaden og Region Sjælland samt samtlige kommuner i de to regioner, bortset fra Bornholms Regionskommune etablerer med virkning fra 1. januar 2007 ét samlet trafikselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Trafikselskabet Movia.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations/stoppestedsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der knytter sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde

med det eller de trafikselskaber, der via Storebælt grænser op til selskabet, om anden offentlig servicetrafik end den i § 2, nr. 1, nævnte, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde om individuel handicapkørsel, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder. Selskabet kan endvidere samarbejde om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 5.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltager i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Stk. 2. Det nyvalgte repræsentantskab afholder sit første møde senest den 15. januar året efter kommunale valg er afholdt. På dette møde udpeges de kommunale repræsentanter til trafikselskabets bestyrelse, jf. § 10.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til trafikelskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af bestyrelsen lægges budgettet for det år, hvor bestyrelsen tiltræder, til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parter tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Bestyrelsen kan fremlægge trafikpolitiske temaer til drøftelse med repræsentantskabet.

Stk. 5. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Beslutninger tages ved stemmeflertal for så vidt ikke andet er foreskrevet i lovgivningen eller i selskabets vedtægt.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst en gang årligt og i øvrigt, når det af bestyrelsen findes nødvendigt, eller når mindst 1/3 af medlemmerne af repræsentantskabet fremsender begrundet begæring herom.

Stk. 2. Indkaldelsen til repræsentantskabets møde skal ske skriftligt så vidt muligt med mindst 7 dages

varsel. Dagsorden for mødet tilsendes medlemmerne så vidt muligt mindst 4 dage før mødets afholdelse. Formanden for bestyrelsen indkalder til repræsentantskabsmøde.

Stk. 3. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede møde.

Stk. 4. Dirigenten drager omsorg for, at repræsentantskabets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Ethvert medlem af repræsentantskabet, der har deltaget i mødet, kan få sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Sjælland og 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Hovedstaden, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikelskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter reglerne i § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal

mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede.

Stk. 2. Bestyrelsen udøver sin virksomhed i møder. Der fastsættes forud for hvert år en mødeplan for bestyrelsens ordinære møder. Bestyrelsen afholder i øvrigt møde efter formandens bestemmelse, eller når mindst 3 medlemmer ønsker det.

Stk. 3. Bestyrelsen tilstræber mest mulig åbenhed og offentlighed omkring selskabets arbejde, bl.a. med bestyrelsens dagsordner lagt ud på selskabets hjemmeside. Selve bestyrelsesmøderne er dog ikke offentlige.

Stk. 4. Selskabet er en del af den offentlige forvaltning med den konsekvens, at de forvaltningsretlige regler, herunder forvaltningsloven og offentlighedsloven finder direkte anvendelse på selskabet og dets virksomhed.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal.

Stk. 2. Beslutninger, som kræver 2/3 flertal omfatter tillige beslutninger vedrørende fordeling af buslinjer på regionale og lokale buslinjer.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelsessherv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikkselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsesformanden eller næstformanden i forening med den administrerende direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. Årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29, og 30, stk. 2,
2. Forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
3. Takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
4. Rejseregler,
5. Trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
6. Udbudsstrategier,
7. Regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
8. Overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
9. Medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
10. Kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
11. Fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
12. Valg af sagkyndig revision,
13. Forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
14. Sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktionen

§ 24. Direktionen består af en administrerende direktør samt eventuelt yderligere et eller flere medlemmer.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Den administrerende direktør har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 26a. Buslinjernes fordeling på buslinjer af regional betydning og lokale buslinjer fastlægges med virkning fra 2016 af bestyrelsen efter forhandling med kommunerne og regionerne.

Stk. 2. I forbindelse med større strukturelle ændringer i den kollektive trafik, eksempelvis ved større infrastrukturprojekter, og i forbindelse med udarbejdelsen af de fireårige trafikplaner kan bestyrelsen efter forhandling med de i det enkelte tilfælde berørte kommuner og regioner træffe beslutning om ændring af buslinjernes fordeling

§ 27. De to regioner bidrager med

- a) et tilskud svarende til udgifterne til privatbiler og busruter af regional betydning
- b) et grundbeløb til delvis finansiering af selskabets administration og drift fordelt på de to regioner og besluttet af bestyrelsen jf. § 20. Grundbeløbet fastsættes som en fast procentdel af de administrative udgifter.
- c) et beløb til delvis finansiering af den resterende udgift til selskabets administration og drift fastsat ud fra regionernes forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplantimer

Stk. 2. Regionale busruter, som kun betjener en

region, betales af den pågældende region. Regionale busruter over regionsgrænsen deles for 80 pct. vedkommende i forhold til trafikomfanget i de to regioner, og for de resterende 20 pct. vedkommende i forhold til indbyggertallet i de to regioner.

§ 28. Kommunerne bidrager med

- a) et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter
- b) et beløb til delvis finansiering af den resterende udgift til selskabets administration og drift, jf. § 27, stk. 1, litra c), fordelt på baggrund af kommunernes forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplantimer inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands områder
- c) Udgifterne til individuel handicap-kørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 2. Lokale ruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune.

Stk. 3. Lokale ruter, som betjener mere end én kommune, betales af de berørte kommuner. 80 % af en rutes udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra deres andele af busrutens samlede antal køreplantimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige indbyggertal i den region, hvor de er beliggende

§ 28 a. Senest den 16. december underrettes regioner og kommuner om størrelsen af de á conto bidrag, der skal udredes i henhold til det af bestyrelsen vedtagne budget for det følgende år.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer i forbindelse med budgettets 1. behandling beslutning om kommunernes og regionernes indbetaling af á conto beløb i budgetåret. Á conto beløbene kan betales i tolvte dele hver måned, sjettede dele hver anden måned eller fjerdedele hvert kvartal

Stk. 3. Endelig regulering af regioners og kommuners bidrag foretages ved regnskabsaflægningen og afregnes i januar måned det næstfølgende år.

Regnskab og budget

§ 30. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådene om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring, frekvenser m.v. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådene senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 31. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærknin-

ger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 33. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 34. Beslutning om trafikalskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

§ 34. Vedtægten træder i kraft den 1. september 2020.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådene for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport-, bygnings- og boligministeren og økonomi- og indenrigsministeren.

—

Vedtaget af bestyrelsen, 25. februar 2020
Godkendt af repræsentantskabet, 4. marts 2020
Godkendt af regionsrådet for Region Sjælland
Godkendt af regionsrådet for Region Hovedstaden
Godkendt af social- og indenrigsministeren
Godkendt af transportministeren

13 Godkendelse af dagsorden til repræsentantskabsmøde 4. marts 2020

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender forslag til dagsordenen til repræsentantskabsmødet 4. marts 2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Der afholdes repræsentantskabsmøde i Movia 4. marts 2020 kl. 9.00 - 11.00.

Nedenstående dagsorden foreslås, hvortil det til direktionens beretning bemærkes, at denne bl.a. vil omhandle den nye DOT-strategi samt status på arbejdet med DOT's harmonisering af pensionistrabatterne.

Kl. 9.00 - 9.05	Valg af mødeleder (Næstformand Per Hovmand foreslås)
Kl. 9.05 – 9.10	Konstatering af fremmødte v/bestyrelsesformand Kirsten Jensen
Kl. 9.10 - 9.20	Opdatering af Movias vedtægter v/adm. direktør Dorthe Nøhr Pedersen
Kl. 9.20 – 9.50	Direktionens beretning v/adm. direktør Dorthe Nøhr Pedersen
Kl. 9.50 – 10.20	Orientering om Movias budget 2020 samt regnskab 2019 v/statsautoriseret revisor Jens Nøhr, E&Y og økonomichef Linda Drengsgaard
Kl. 10.20 – 10.50	Orientering om status på forslag til Movias mobilitetsplan 2020 v/plandirektør Per Gellert

Økonomi:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Dagsordenen udsendes til repræsentantskabet forud for mødet.

Bilag:

Ingen.

14 Godkendelse af leje af brintbus og tankinfrastruktur

Indstilling

At bestyrelsen godkender, at der lejes en brintbus og tankinfrastruktur for en periode af ca. 210 dages varighed med henblik på demonstration.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen besluttede 17. september 2019 at udmønte 2,8 mio. kr. til udbredelse af nulemissionsløsninger i Movias drift. Midlerne skal anvendes til to delprojekter: "Flextrafik: Forsøg med elbiler" og "Bus: Demonstration og formidling af nulemission".

Projektet om demonstration og formidling af nulemission har til formål at fremskaffe en nulemissionsbus til brug, så kommuner og regioner – politikere, administration, borgere og operatører kan få den demonstreret. Det kan f.eks. være prøvedrift som demonstration for borgere, fremvisning for kommunalbestyrelser i forbindelse med stillingtagen til ønsker ved udbud, test af nulemission på ruter i en kommune, konferencer etc. Fremvisningen vil give mulighed for at få et reelt indtryk af en nulemissionsbus. Der udarbejdes relevant materiale til formidling og præsentation af nulemissionsdriften i forbindelse med brug af bussen.

Administrationen vurderede i forbindelse med indstilling til bestyrelsen om projektet, at projektets gennemførelse var afhængigt af, at der blev etableret et samarbejde med andre parter, f.eks. andre trafikselskaber, idet den økonomiske ramme ellers ikke vurderedes at være tilstrækkelig til at finansiere projektet.

Administrationen har undersøgt mulighederne for leje af henholdsvis en elbus og en brintbus. På baggrund af dialog med markedet og de indhentede pristilbud anbefaler administrationen, at projektet omfatter leje af en ny brintbus. Fordele ved anvendelse af tilbudt ny brintbus er angivet nedenfor:

- Allernyeste teknologi - energieffektiv brændselscelle med høj energieffektivitet
- Teknologi er ikke tidligere testet i Danmark
- Stor rækkevidde
- Kan specificeres efter behov
- Leverandør med mange års erfaring i elbus-baserede løsninger

Omkostningen til leje af en ny brintbus forventes at være lidt større end omkostningen til leje af en ny

eller nyere elbus. Omkostningen per km for brintbussen forventes dog at være på samme niveau som elbussen, da bussen rækkevidde er længere, og bussen derfor vil kunne køre flere km/dag. Administrationen har i forbindelse med møde i direktørkredsen for Trafikselskaberne i Danmark (TiD) 11. december 2019 inviteret de andre danske trafikselskaber til at deltage i et fælles projekt om leje af en emissionsfri bus. Om end trafikselskaberne var glade for at blive spurgt og synes, at det er et interessant projekt, var der ingen andre trafikselskaber, som kunne prioritere midler til deltagelse i projektet.

Hvor elbusser efterhånden bliver udbredt i forskellige dele af landet, er brintbusser endnu ikke afprøvet. Movia har i medfør af udbud A18 forberedt en test af en brintbus i en 2-årig periode på linje 300S og 30E. Projektet skal beslattes og finansieres af Region Hovedstaden og har til formål at opnå driftserfaring med en brintbus under normale driftsbetingelser. Gennemførelse af brintbustesten forudsætter, at projektet kan gennemføres inden for projektets økonomiske ramme. Brintbusforsøget i A18 er uafhængigt af nærværende projekt. NT er ved at gennemføre et tilsvarende projekt med test af 3 brintbusser i almindelig rutedrift. Det var oprindeligt forventet, at lejeperioden ville være 300-600 dage, men uden medfinansiering fra andre trafikselskaber vurderer administrationen, at det vil være muligt at gennemføre et projekt med leje af en brintbus i en varighed af ca. 210 dage. En projektperiode på 210 dage muliggør, at 7 operatører får mulighed for at teste brintbussen i hver 30 dage.

Tidsplan for projektet

Aktivitet	2020				2021				2022			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Indkøb af lejeaftale for brintbus inkl. tankstation												
Produktion af bus og brinttanksstation												
Test og fremvisning af brintbussen												

Økonomi:

Projektet gennemføres inden for et samlet budget på 1,8 mio. kr., hvilket er inden for rammerne af det budget, som bestyrelsen har allokeret til gennemførelse af projektet på bestyrelsesmødet 17. september 2019.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der udarbejdes en formidlingspakke, som beskriver bussen og projektet til opsætning i bussen, samt et sæt materiale, der klæder medarbejdere i Movia/kommunerne på til at svare på spørgsmål om bussen/projektet i forbindelse med fremvisning af bussen herunder roll-ups. Bussen folieres med Movias produktmarkering for grønne busser (med teksten "Jeg kører på brint").

17 Orientering om evaluering af risikobaseret kontrol i kvalitetsopfølgningen

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager evaluering af første års risikobaserede kontrol i kvalitetsopfølgningen og justeringer til videreførelse af modellen til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Administrationen orienterede på bestyrelsesmødet 28. november 2018 om, at den løbende kvalitetsopfølgning i busserne ville blive omlagt i 2019 til en risikobaseret kontrolprocedure. Konkret betød det, at ca. 1/3 af buskontrollerne skulle målrettes de operatørers garager, hvor der i det seneste kalenderår var konstateret lav kvalitet. Samtidig ville busserne hos operatører, som leverede høj kvalitet, blive kontrolleret sjældnere.

Formålet med den risikobaserede kvalitetskontrol er at give busoperatørerne et stærkere incitament til at levere en høj kvalitet til passagererne, så de oplever en øget kvalitet af deres rejser med bus. Samtidig er det et formål, at Movia opnår en øget effektivitet. Kvaliteten øges, fordi operatører, der leverer dårlig kvalitet, får flere kontroller og dermed alt andet lige flere udskrevne kvalitetsbrister, som indebærer en modregning i deres betaling. Det giver et større incitament til at gøre det bedre. Resultaterne viser, at samtlige garager, der i 2018 havde en bristandel (andel af foretagne kontroller hvor der konstateres en eller flere kvalitetsbrister) over 18, har reduceret deres bristandel i 2019. Administrationen vurderer på det grundlag, at passagererne er blevet mødt med en højere kvalitet i 2019.

Kvalitetskontrollen i busserne omfatter kontraktfastsatte kvalitetsparametre som eksempelvis udvendig og indvendig rengøring, forhold omkring blandt andet indretning og sæder, samt sikkerhedsmæssige forhold. Omlægningen havde til formål at tilskynde operatørerne til at levere høj kvalitet. Herudover ville Movia spare ca. 0,5 mio. kr. årligt, fordi det samlede antal kontroller kunne nedbringes med ca. 1/6.

Den nye kontrolprocedure evalueres efter et år.

Evalueringens resultater og konklusioner

Evalueringen viser, at hvor der i 2018 blev fundet 124 fejl (brister) pr. 1000 gennemførte kontroller, var det faldet til 109 brister pr. 1000 kontroller i 2019. I forhold til 2018 er der udskrevet ca. 1200 færre brister, som repræsenterer en mindreindtægt på ca. 2,7 mio. kr. Det bemærkes, at kvalitetsbrist ikke indgår i Movias økonomiske politik.

Selvom ikke alle garager har udvist nedgang i antallet af bristandelen, vurderer administrationen, at resultatet er udtryk for, at de risikobaserede kontroller har ført til højere leveret kvalitet. Det er også vurderingen, at nedgangen skyldes, at en række operatører har arbejdet aktivt for at forbedre kvaliteten. Der er ikke noget, der tyder på, at der er slækket på kvaliteten på de garager, som i 2019 har fået færre kontroller end i 2018.

Faldet i antallet af brister har dog endnu ikke ført til stigende passagertilfredshed, når Movia i interviewundersøgelser spørger til passagerernes tilfredshed med bussens indvendige stand.

Den økonomiske besparelse i Movias administration er realiseret. Operatørerne udtrykker tilfredshed med den risikobaserede kvalitetskontrol. Det gælder både den principielle model og den konkrete ud-møntning med 1/3 af kontrollerne reserveret til risikobaseret kontrol.

Kvalitetskontrollen i 2020

På baggrund af evalueringen fortsætter den risikobaserede kvalitetskontrol i 2020 med det samme samlede antal kontroller som i 2019 og med 1/3 af kontrollerne reserveret til garager med relativt lav kvalitet.

Der vil dog være en enkelt justering, idet der efter analyse af driftsdata fra tid til anden kan vise sig behov for at sætte særlig fokus på konkrete, afgrænsede udfordringer i driften på enkelte garager eller linjer. Ud af de samlede ca. 24.000 kontroller reserveres 3.000 kontroller til sådanne såkaldte fokus-kontroller.

Økonomi:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Ingen

18 Orientering vedrørende videre proces og tilpasninger i forbindelse med Nyt Bynet

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Sagsfremstilling

13. oktober 2019 åbnede Nyt Bynet, hvor 33 buslinjer i hovedstadsområdet blev omlagt for at sikre tæt sammenhæng til nye og eksisterende metrolinjer samt tog. Projektet er derfor gået ind i næste fase, hvor der i tæt samarbejde med de 12 involverede kommuner og region, identificeres mulige uhensigtsmæssigheder som kan give anledning til yderligere tilpasning af bustrafikken. Administrationen gør særligt opmærksom på, at der går tid før at en egentlig og konkluderende evaluering kan gennemføres og at de foreløbige passager- og skiftetællinger skal læses med de beskrevne forbehold in mente. Vedlagt som bilag er et notat med en mere detaljeret beskrivelse af de første iagttagelser og erfaringer fra åbningen af Nyt Bynet.

Det er administrationens erfaring fra tidligere store ændringer i busdriften – herunder bustilpasningerne da M1/M2 åbnede – at det tager omtrent to år for passagerbenyttelsen at ramme et stabilt niveau. Dette skyldes, at det tager tid for passagererne at opdage de nye rejsemuligheder.

En reel vurdering af passagerbenyttelsen på de nye buslinjer bør derfor afvente til tidligst medio 2021, hvor der kan udarbejdes en foreløbig evaluering og igen medio 2022 for en endelig evaluering. I mellemtiden kan der dog laves temperaturmålinger på antallet af passagerer og rejsemønstre, og der tages hånd om åbenlyse uhensigtsmæssigheder i busbetjeningen i forbindelse med Trafikbestilling 2021. Administrationen vurderer og prioriterer løbende sammen med de involverede kommuner og region, de væsentligste uhensigtsmæssigheder.

Metroselskabet opererer – baseret på erfaringerne fra Østamagermetroen – med en indsvingsperiode på fire år, inden passagerpotentialet i Cityringen er fuldt realiseret.

Budget 2021 og Trafikbestilling 2021

Den økonomiske effekt af Nyt Bynet for kommunerne og Region Hovedstaden er blandt andet afhængig af passagerindtægterne, som beregnes linjevist som et produkt af antal påstiger og indtægten pr. påstiger. Som beskrevet ovenfor betyder indsvingsperioden, at der går en rum tid inden passagerniveauet reelt har stabiliseret sig.

Indtægten pr. påstiger afgøres af en række faktorer, herunder hvorledes DOTs billetindtægter fordeles mellem bus, tog og metro. Denne fordeling baseres blandt andet på Trafikstyrelsens billetundersøgelser, der laves to gange årligt. Den første billetundersøgelse efter åbningen af Nyt Bynet laves i foråret 2020. Da åbningen af Cityringen vil påvirke indtægtsdelingen mellem bus, tog og metro, kan der tidligst laves den første økonomiske vurdering af Nyt Bynet i forbindelse med estimat 1 2020 og første behandlingen af Movias budget 2021, der forelægges bestyrelsen i juni 2020.

For at forberede arbejdet frem mod trafikbestilling 2021, har administrationen i samarbejde med kommunernes og Region Hovedstadens forvaltninger vurderet passagerudvikling i sammenhæng med, hvilke områder der har fået stor opmærksomhed fra de berørte borgere, og hvor der kan være uhen-sigtsmæssigheder i busbetjeningen. Der er på den baggrund udpeget en række fokusområder, der vil blive arbejdet med frem mod trafikbestilling 2021.

Administrationen udarbejder på baggrund af analyserne lokalt orienterede varianter af notatet "Første iagttagelser og erfaringer fra åbningen af Nyt Bynet" (vedlagt som bilag 1), hvor der udbygges med et kommune-/regionsspecifikt afsnit, der beskriver relevante fokusområder. Formålet med at fremsende disse notater er at give kommunernes forvaltninger mulighed for at lave en politisk forventningsafstemning af indholdet i trafikbestilling 2021 allerede i foråret 2020.

Såfremt der er ønsker fra kommunerne om at gennemføre ændringer tidligere end sommeren 2021, indgår administrationen gerne i et samarbejde herom. Som udgangspunkt vil det dog kræve, at nabokommunernes økonomi og serviceniveau holdes uændret eller at nabokommunerne ligeledes ønsker at lave ændringer hurtigst muligt.

Passagertal fra åbningen af Nyt Bynet

Da der er en vis procestid for at indsamle og behandle passagerdata, kan der på nuværende stadie kun opgøres passagertal fra november og december. Det betyder, at datagrundlaget for passagertallene er baseret på en meget kort periode, og stammer fra en periode, hvor passagererne fortsat var i gang med at lære det nye transportsystem at kende. Ligeledes kan andre forhold såsom; vejret og hel-ligdage i forbindelse med jul og nytår påvirke tallene. Passagertallene skal derfor ses som en status umiddelbart efter åbningen af Cityringen og Nyt Bynet. En mere endelig opgørelse over passagerbe-nyttelsen vil kræve et større datagrundlag.

Passagertallene for november 2019 er ca. 0,8% under iht. budget mens de for december 2019 er ca. 4,7% under iht. budget. Passagertallene fra december kan være påvirket af, at julen i år var særligt lang, og vejret var usædvanligt mildt. Ovenstående tal dækker over alle linjerne¹ som er påvirket af Nyt Bynet samlet, og derfor kan afvigelserne være større eller mindre på linjeniveau.

Når alle trafikselskaberne har indsamlet og analyseret data for november og december, vil DOT udarbejde en fælles første vurdering af passagerudviklingen efter Cityringens og Nyt Bynets åbning 2019.

Åbent/lukket punkt

Åbent.

Bilag

1. Første iagttagelser og erfaringer fra åbningen af Nyt Bynet

¹ Linjerne; 1A, 2A, 4A, 5C, 6A, 7A, 9A, 15E, 150S, 200S, 250S, 350S, 10, 12, 13, 14, 18, 23, 26, 27, 31, 33, 34, 35, 37, 68, 77, 78, 132, 160, 161, 164, 165, 166, 171, 172, 176, 179, 184, 185, 192.

18.1 Første iagttagelser og erfaringer fra Nyt Bynet

Indholdsfortegnelse

Baggrund	2
Passagerer	2
Nøgletal baseret på rejsekortdata fra november 2019	3
Passagertal	3
Reaktioner fra omverdenen	4
Medieomtale	4
Kundehenvendelser fra 4. kvartal 2019	5
Kundetilfredshedsmålinger fra 4. kvartal 2019	7
Infrastruktur	8
Videre arbejde	8
Trafikbestilling 2021	9
Wayfinding	10

Baggrund

13. oktober 2019 åbnede Nyt Bynet¹, hvor 33 buslinjer i hovedstadsområdet blev omlagt for at sikre tæt sammenhæng til nye og eksisterende metrolinjer samt tog. Nyt Bynet er en historisk stor omlægning af busdriften i hovedstadsområdet.

Med 17 nye metrostationer blev der mange nye steder, busserne skulle køre hen. Det var store omlægninger, som berørte mange passagerer – både dem, der pendler i det daglige, og dem der rejser en gang i mellem. Det har betydet, at mange passagerer har skullet vænne sig til at bruge andre buslinjer, end de plejede, for at komme f.eks. i skole eller på arbejde, mens andre skulle vende sig til at benytte metroen på dele af eller hele vejen.

Dette notat indeholder administrationens første iagttagelser og erfaringer fra åbningen af Nyt Bynet. En reel evaluering af Nyt Bynet er endnu for tidlig, hvilket blandt andet skyldes indsving og økonomi.

Det er således Movias erfaring fra tidligere store ændringer i busdriften, herunder bustilpasningerne da M1/M2 åbnede, at det tager omtrent to år før passagerbenyttelsen har ramt et stabilt niveau. Det skyldes, at det tager tid for passagererne at opdage de nye rejsemuligheder, der er opstået med åbningen af Nyt Bynet og Cityringen.

En reel vurdering af passagerbenyttelsen på buslinjerne bør derfor afvente til tidligst medio 2021, hvor der kan laves en foreløbig evaluering og igen medio 2022 for en mere endelig evaluering. I mellemtiden kan der løbende udarbejdes temperaturmålinger på antallet af passagerer, og der kan tages hånd om åbenlyse uhensigtsmæssigheder i busbetjeningen i forbindelse med Trafikbestilling 2021.

Metroselskabet opererer – baseret på erfaringerne fra Østamagermetroen – med en indsvingsperiode på fire år, inden passagerpotentialet i Cityringen er fuldt realiseret.

Den økonomiske effekt af Nyt Bynet for kommunerne og Region Hovedstaden er blandt andet afhængig af passagerindtægterne, som opgøres på baggrund af antallet af passagerer og indtægten pr. buspåstiger.

Indtægten pr. påstiger afgøres af en række faktorer, herunder hvorledes DOTs billetindtægter fordeles mellem bus, tog og metro. Denne fordeling baseres på trafikstyrelsens billetundersøgelser, der gennemføres to gange årligt mv. Den første billetundersøgelse efter åbningen af Nyt Bynet gennemføres i foråret 2020. Da åbningen af Cityringen vil påvirke indtægtsdelingen mellem bus, tog og metro, kan en økonomiske vurdering af Nyt Bynet tidligst udarbejdes i forbindelse med 1. behandlingen af budget 2021, der offentliggøres juni 2020.

Passagerer - foreløbige iagttagelser om passagerbenyttelsen i åbningsperioden

Der er en vis procestid i forbindelse med at indsamle og behandle passagerdata, og der kan på nuværende stadie derfor kun opgøres passagertal for november og december 2019. Det betyder, at datagrundlaget for passagertallene i dette notat er baseret på en meget kort periode, og stammer fra en periode, hvor passagererne fortsat var i gang med at lære det nye transportsystem at kende. Passagertallene skal således ses som en umiddelbar temperaturmåling efter åbningen af Cityringen og Nyt Bynet. En mere endelig og retvisende opgørelse af passagertallene vil kræve et større datagrundlag for en væsentligt længere periode.

Når alle trafikselskaberne har indsamlet tilstrækkelig data, vil der i regi af DOT ske en fælles udmelding om passagerdata og rejsemønstre efter Cityringens åbning for fjerde kvartal 2019.

¹ Læs mere om Nyt Bynet på DOTs hjemmeside: dinoffentligetransport.dk/nyheder/nyt-bynet/

Nøgletal baseret på rejsekortdata fra november 2019

Nedenstående tabel viser antallet af skift ved skiftesteder i København og Frederiksberg, hvor antallet af skift har ændret sig med mere end +/- 1.500 pr. hverdag fra september 2019 til november 2019.

Som det fremgår af tabellen er der især et stort spring i antallet af skift der, hvor Cityringen har skabt nye skiftemuligheder mellem metro og metro eller metro og tog. Til gengæld er antallet af skift ved Nørreport St. faldet kraftigt, hvilket er fuldt forventeligt og et udtryk for, at Cityringen har øget antallet af store skiftesteder.

Skiftested	September 19	November 19	Ændring i procent	Diff., Nov 19 - Sep 19
Kongens Nytorv St.	5.400	32.100	494	26.700
København H St.	26.500	43.800	65	17.300
Frederiksberg St.	3.500	14.800	323	11.300
Nørrebro St.	6.200	15.700	155	9.600
Østerport St.	4.900	10.400	112	5.500
Vibenshus Runddel St.	800	4.900	512	4.100
Skjolds Plads St.	0	3.400		3.300
Frederiksberg Allé St.	0	3.000		3.000
Enghave Plads St.	100	2.300	2200	2.200
Amagerbro St.	4.700	6.600	38	1.800
Hellerup St.	7.200	9.000	25	1.800
Aksel Møllers Have St.	0	1.700		1.700
Poul Henningsens Plads St.	500	2.000	320	1.600
Vesterport St.	3.900	2.400	-38	-1.500
Bispebjerg St.	3.700	2.100	-43	-1.600
Nordhavn St.	2.600	700	-73	-1.900
Forum St.	7.700	3.900	-49	-3.800
Nørreport St.	77.400	55.900	-27	-21.500

Passagertal

Nedenstående tabel viser det samlede realiserede månedspassagertal for november og december 2019 sammenlignet med budget for de linjer², der er påvirket af Nyt Bynet.

Linje	Realiseret passagertal november 2019	Realiseret passagertal december 2019	Budget passagertal november 2019	Budget passagertal december 2019	Difference november 2019	Difference december 2019
Total	8.700.000	7.900.000	8.700.000	8.300.000	-0,8%	-4,7%

² Linje: 1A, 2A, 4A, 5A, 6A, 7A, 9A, 15E, 150S, 200S, 250S, 350S, 10, 12, 13, 14, 18, 23, 26, 27, 31, 33, 34, 35, 37, 68, 77, 78, 132, 160, 161, 164, 165, 166, 171, 172, 176, 179, 184, 185, 192.

Som det ses lå passagertallene for Nyt Bynet linjerne samlet set på budget i november, mens de lå under budget i december. Passagertallene fra december kan dog være påvirket af den lange juleferie i år og et meget mildt vejrlig. Afgivelserne kan være større for de enkelte linjer i Nyt Bynet.

Nedenstående tabel viser antallet af buspåstigere pr. hverdag i de berørte kommuner fra november 2018 og november 2019. Påstigtallet holdes nogenlunde stabilt i omegnskommunerne med mindre fald eller stigninger, mens der som forventet er betydelige fald i Frederiksberg og København, hvor der køres færre bustimer efter Cityringens åbning.

Kommune	Samlet passagertal november 2018	Samlet passagertal november 2019	Ændring i procent	Samlet difference mellem nov. 18 – nov. 19
Ballerup	14.000	13.000	7,14	1.000
Brøndby	7.000	7.000	0,00	0
Dragør	2.000	2.000	0,00	0
Frederiksberg	36.000	28.000	-22,22	-8.000
Gentofte	13.000	13.000	0,00	0
Gladsaxe	18.000	18.000	0,00	0
Glostrup	11.000	11.000	0,00	0
Herlev	11.000	10.000	-9,09	-1.000
Hvidovre	14.000	13.000	-7,14	-1.000
København	295.000	233.000	-21,02	-62.000
Rødovre	12.000	12.000	0,00	0
Tårnby	7.000	8.000	14,29	1.000

Reaktioner fra omverdenen

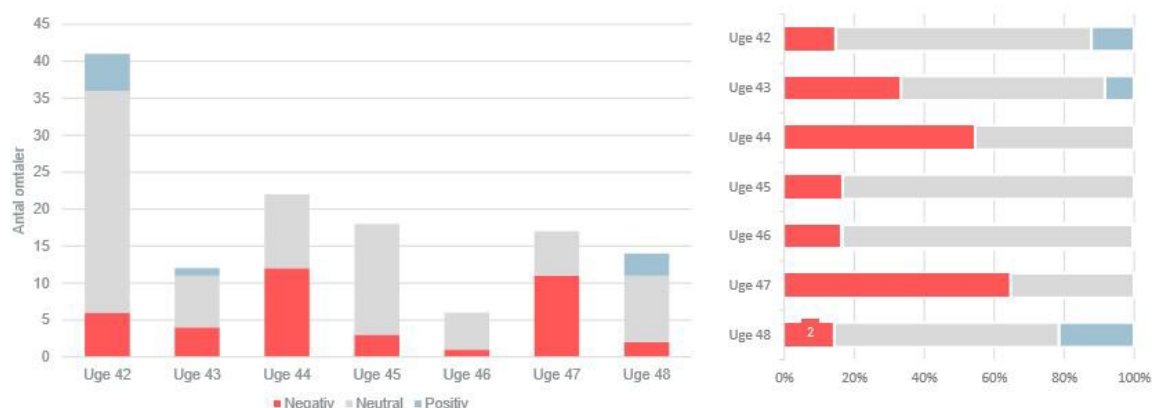
Kommunikationen omkring Nyt Bynet har været intensiv og målrettet. Indsatsen var særlig intensiv op til åbningen, men startede allerede mere end et år inden Nyt Bynet åbnede. Det skyldes, at Movia gennem hele projektføreløbet har arbejdet for at give passagererne mulighed for at forberede sig bedst muligt inden de mange ændringer blev gennemført. Ligesom der har været lagt vægt på, at sikre en høj budskabsforståelse blandt kunder og borgere, og en tilslutning til selve formålet med Nyt Bynet – nemlig at der ikke skal køre busser der, hvor der kører metro.

Som supplement til kommunikationsindsatsen, var chauffører og Movias medarbejdere på gaden i ugerne umiddelbart efter åbningen for at hjælpe passagererne godt over i de nye busruter.

Medieomtale

Fra Uge 42-48 var det i alt 130 omtaler af Nyt Bynet i medierne, fordelt med 39 negative omtaler, 82 neutrale omtaler og 9 positive omtaler af Nyt Bynet. Der var flest omtaler i uge 42, hvor Nyt Bynet åbnede.

Medieomtale af Nyt Bynet, uge 42 – 48 2019



Informationsindsatsen blev gennemført i tre faser, og der er med bistand fra Epinion gennemført evaluering af indsatsen i alle tre faser. Samlet ligger kampagnen med en budskabsforståelse på 90 pct., hvilket er uhørt højt, ligesom 6 ud af 10 adspurgte finder, at Nyt Bynet er en god ide.

Meget tyder på, at den langvarige informationsindsats med ensartede budskaber har betydet, at kunder såvel som medier har været forberedt på, at busnettet skulle laves om, selvom de ikke nødvendigvis har haft fuldt overblik over de mange nye ruter.

Pressedækningen har primært bestået af omtaler i lokalaviser og læserbreve i lokalaviser. Villabyerne, Frederiksberg Bladet, Valby Bladet, Rødovre Avis og Gladsaxe Bladet er blandt de medier, som har bragt mest om Nyt Bynet. Læserbreve er løbende besvaret med forklaring af baggrunden for Nyt Bynet og hvilke nye rejsemuligheder, som borgerne i given kommune havde fået i stedet.

Der var enkelte dækninger om Nyt Bynet i landsdækkende aviser - eksempelvis Politiken og Ekstra Bladet. Regionalt lavede TV2Lorry og DR P4 en række indslag om Nyt Bynet, og TV2Lorry forsøgte især i uge 42 at forfølge en dækning af Nyt Bynet, men kritikken aftog hurtigt.

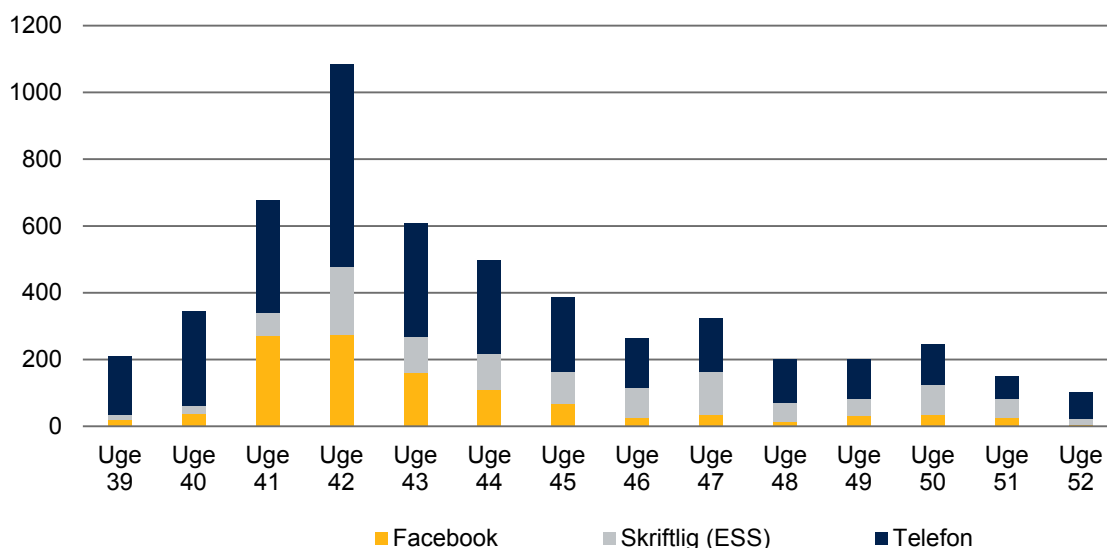
Kundehenvendelser fra 4. kvartal 2019

Movia har modtaget henvendelser om Nyt Bynet gennem tre kanaler: Skriftlige henvendelser, Facebook og telefonisk. De fleste skriftlige henvendelser er typisk klager, mens henvendelser på Facebook kan være af blandet af karakter, og mange af dem er reaktioner på et DOT opslag. Indslag og kommentarer på Facebook er desuden karakteriseret ved mange gentagelser og tråde, hvor hver enkel kommentar på tråden tæller med i opgørelsen.

Henvendelser, der registreres som telefoniske, har primært karakter af trafikinformation. Det kan eksempelvis være kunder, der efterspørger hjælp til at finde den bedste måde at foretage en rejse på. Særligt de telefoniske henvendelser har været mindre end det forventede. Det skyldes formentlig den omfattende kommunikationsindsats blandt andet med en særlig Nyt Bynet version af Rejseplanen og nye rutebeskrivelser på nytbynet.dk, der betød at passagererne havde haft mulighed for at forberede sig på de mange ændringer i god tid.

Grafen nedenfor viser fordelingen af kundesøvhendelser i forbindelse med åbningen af Nyt Bynet. Antallet toppede omkring startdatoen 13. oktober og har efterfølgende stort set kun været nedadgående. Totalt har Movia modtaget 5.294 henvendelser i perioden uge 39-52 2019.

Antal kundesøvhendelser pr. kanal pr. uge



De linjer, som Movia har fået flest kundesøvhendelser omkring, er:

Linje 1A:

- Ønske om at få linjen eller A-busdrift tilbage til Vigerslev Allé.
- Ønske om at få linjen tilbage mellem Kgs. Nytorv og Østerport – lang gåtur fra Esplanaden til metroen.
- Ønske om direkte bus med mange afgangse mellem Hovedbanegården og Hvidovre Hospital
- Natbusdrift til Klampenborg

Linje 18:

- Ønske om flere afgangse, særligt nord for Valby St.
- Overfyldte busser i morgentimerne fra Valby St. mod skolerne ved Sjøælør Boulevard
- Ønsker om natbusdrift på den tidligere 4A-strækning (mellem Amager og Valby)
- Bedre stoppestedforhold på Valby St.

Linje 250S:

- Manglende overholdelse af køreplanen (*blev forbedret med ny køreplan 8. december*).
- Ønske om en bus, som kører via Christianshavn ligesom den gamle 350S.
- Ønske om at få linjen tilbage til Høje Gladsaxe.

Linje 23:

- Ønske om flere afgang i timen (pt. 30 minutters drift).
- Ønske om natdrift i området omkring Nordhavn St.
- Manglende overholdelse af køreplanen.

Linje 7A:

- Manglende overholdelse af køreplanen (*har været ramt af anlægsarbejde i Sluseholmen og ved Platanvej*).
- Ønske om bus, som kører hele vejen ad Vesterbrogade (fra Pile Allé til Hovedbanegården).

Linje 9A:

- Ønske om at natbetjening og hurtigere adgang til metrostationer fra Tårnvej og Jyllingevej, som efter åbningen af Nyt Bynet ikke længere betjenes af linje 9A.
- Ønsker direkte bus fra Sydhavnen til Vesterbro/Frederiksberg.

Kundetilfredshedsmålinger fra 4. kvartal 2019

I forbindelse med lanceringen af Nyt Bynet har DOT gennemført en kvalitativ undersøgelse om skiftesituationen i Nyt Bynet. Det er planen, at gentage undersøgelsen i foråret. Undersøgelsen er gennemført på otte udvalgte skiftsteder, som dækker alle typer af skift.

Overordnet er konklusionen, at deltagerne modtager Cityringen og Nyt Bynet positivt og med forståelse. Nyt Bynet er et brud på indarbejdede rutiner, men generelt etableres nye rutiner inden for få uger. 66 pct. af de adspurgte finder, at det er nemt/meget nemt at finde perron/stoppested ved skift, mens 15 pct. finder det svært/meget svært. På baggrund af undersøgelsen foreligger følgende anbefalinger:

- Ved ombygninger halter det nogle steder med trafiksikkerhed og regulering, skiltningen kan være mangelfuld og området kan virke uordentligt og utrygt.
- Overblikket kan forbedres på større knudepunkter via lettilgængelig information om mulige forbindelser og ved designmæssige pejlemærker i gaderummet. Der efterlyses oplysninger om destinationer ved udgange samt henvisninger til korteste vej til næste forbindelse.
- Der er blevet peget på, at busstoppesteder kan være uhensigtsmæssigt placeret med lange gangafstande og manglende overblik over afgang, som kan bruges til optimering af den samlede rejse.
- Der er efterspørgsel efter mere karakteristisk og iøjnefaldende skiltning samt efter all-in-one trafikinformation, særligt for lavfrekvente afgang.
- Kunder, som skal opholde sig på knudepunkter i forbindelse med skift, lægger vægt på et godt opholdsmiljø, dvs. reduktion af støj, larm og ly, siddemulighed samt evt. mulighed for proviantering.

Erfaringerne indgår i DOTs strategiske arbejdsgruppe om det gode skift

Foreløbige tal vedr. kundetilfredshed

Der er siden 1. november 2019 stillet særlige spørgsmål vedrørende Nyt Bynet i Movias løbende kundetilfredshedsundersøgelse til passagerer i de buslinjer, som er omfattet af Nyt Bynet.

De foreløbige resultater fortæller, at ca. to ud af tre adspurgte har ændret deres rejserute som følge af Nyt Bynet.

Samlet for indsamlingsperioden (november-primo januar) er knap 70 pct. tilfredse eller meget tilfredse med "sammenhængen i den offentlige transport" og med "skiltningen til stoppesteder". Over 80 pct. finder det nemt eller meget nemt at skifte fra bus til metro/tog, mens 74 pct. finder det nemt eller meget nemt at skifte fra metro eller tog til bus.

Tallene viser en stigende andel af tilfredse fra november til december og tilsvarende fald i andelen af utilfredse. Der er endnu ikke et tilstrækkeligt antal respondenter fra januar 2020 til at vurdere, om den positive tendens fortsætter. Udviklingen skal fremadrettet også sammenkobles med benyttelsen, så stigende tilfredshed ikke alene er et udtryk for, at de utilfredse har fravalgt den kollektive transport.

Infrastruktur

I forbindelse med implementeringen af Nyt Bynet er infrastrukturen blevet tilpasset, så busserne fysisk kan køre de nye ruter og betjene de nye stoppesteder. Vejmyndighederne har i tæt samarbejde med Movia ændret infrastrukturen ved de lokaliteter, hvor det har været nødvendigt. Hovedparten af de nødvendige ændringer i infrastrukturen blev udført inden åbning af Nyt Bynet, så buschaufførerne også kunne afprøve de nye ruter i god tid.

Der var kun få ændringer i infrastrukturen, som ikke blev gennemført til tiden. Her er der tale om f.eks. opgradering af stoppestederne ved Nørrebro St., reetablering af stoppestederne på Hillerødmotorvejen, og ændring af konfiguration i udvalgte signaler til de nye buslinjer i Københavns Kommune. Alle disse tiltag forventes udført i løbet af 2020 på nær stoppestederne på Hillerødmotorvejen, hvor der stadig afventes en afklaring mellem de involverede parter; Gladsaxe kommune, Københavns kommune og Vejdirektoratet.

Sideløbende med de nødvendige ændringer i infrastrukturen har København og Frederiksberg Kommuner også iværksat fremkommelighedstiltag, så busserne kan komme hurtigere gennem trafikken. Frederiksberg Kommune har gennemført en del signaltekniske tiltag, mens Københavns Kommune har opdateret de eksisterende signalanlæg med busprioritering til Nyt Bynet.

Efter implementering af Nyt Bynet har der også været nogle forbedringsønsker fra Movia og operatørerne på nogle udvalgte lokaliteter, som løbende tages op med de relevante vejmyndigheder.

En af de største udfordringer ved implementering af Nyt Bynet har været en række vejarbejder, som allerede inden implementering medførte omlægninger af de nye buslinjer. Her kan blandt andet fremhæves omlægningen af linjerne 250S/4A ved Nørrebro St., linje 7A i Sydhavn, og linjerne 7A/9A ved Platanvej.

Opsætning af nye stoppesteder, samt nedlæggelse af stoppesteder, har også været en ressourcekrævende arbejdsopgave for Movia, som er blevet udført med henblik på at påvirke passagererne mindst muligt. Opgaven blev løst effektivt, og perioden med opsætning af ny skiltning ved stoppestederne blev begrænset til en uge. Alle ombygninger var færdige til åbningsdagen. Dertil kan tilføjes, at stoppestedsværter og buschauffører har været en stor hjælp til at fange de mindre fejl, der opstod i forbindelse med oprettelse og nedtagning af stoppestederne.

Videre arbejde

Omfanget af ændringer i Nyt Bynet har været omfattende, og det vil tage tid før alle nye buslinjer kører uden børnesygdomme og passagererne har fået de nye rejsemønstre og -vaner ind under huden. De steder, hvor der har vist sig at være for lav kapacitet, eller hvor afviklingen af køreplanen på den nye rute er under pres, har der været konstruktiv dialog mellem Movia og kommunerne/regionen om at nå frem til løsninger hurtigst muligt. Følgende indsatser er allerede igangsat:

- Der er blevet indsat flere afgangse på linje 150S og 350S i myldretiden for at sikre tilstrækkelig kapacitet til DTUs campusser
- Der er blevet rettet op på køretidsudfordringer på linje 250S
- Der er fundet en løsning til køretidsudfordringerne på linje 10.

Som nævnt i indledningen til dette notat, tager det tid, før passagererne har vænnet sig til det nye transportsystem og den reelle effekt af Cityringen og Nyt Bynet kan måles. Som udgangspunkt anbefaler Movia derfor, at der ikke laves ændringer i busnettet.

Der er dog områder, som har fået stor opmærksomhed fra de berørte borgere, eller hvor der kan være uhensigtsmæssigheder i busbetjeningen. Movia har derfor sammen med forvaltningerne i kommunerne og Region Hovedstaden udpeget en række fokusområder, som der arbejdes med frem mod trafikbestilling 2021. Movia er i løbende dialog med kommuner og Region Hovedstaden om prioriteringen og de mulige indsatser.

Trafikbestilling 2021

I takt med at Movia får et større datagrundlag, vil der blive set på, hvor der er behov for ændringer af antal afgangse eller ruter. Eventuelle forslag til ændringer i busnettet vil som udgangspunkt indgå i den politiske behandling af trafikbestilling 2021 ultimo oktober 2020 med implementering ved det ordinære køreplansskifte i sommeren 2021.

Såfremt der er ønsker fra kommunerne om at lave ændringer hurtigere end i forbindelse med trafikbestilling 2021, indgår Movia gerne i et samarbejde herom. Som udgangspunkt vil det dog kræve, at nabokommunernes økonomi og serviceniveau ikke påvirkes, eller at nabokommunerne er enige i ændringerne og implementeringstidspunktet.

Processen frem mod trafikbestilling 2021



Wayfinding

Nye rejseveje har betydet nye skift for mange passagerer, og dermed et større behov for hjælp til skift på deres nye rejse. I perioden efter lanceringen af Nyt Bynet har Movia modtaget henvendelser vedrørende wayfinding på de nye metrostationer, hvor især skiftet fra metro til bus har været oplevet vanskeligt. Dette kan skyldes manglende skiltning i metroen til busstoppesteder. Ligeledes har der været efterspørgsel efter oversigtskort ved stoppestederne, som nu er sat op.

Særligt i den første periode efter Nyt Bynet var der behov for henvisning til busser fra de nye metrostationer, hvorfor Movia initierede midlertidige henvisningsskilte på stationerne i samarbejde med Metro-selskabet. Herudover har Movia forbedret trafikinformationen ved stoppesteder og skiftsteder gennem:

- Oversigtskort i læskærme i Københavns Kommune
- Oversigtskort på stoppesteder over placering af bus, tog og metro, cykelparkering m.v. ved skiftsteder i Nyt Bynet
- Informationstavle om placering af stoppesteder ved Valby St. (vedrørende linje 18)

Fremadrettet arbejder administrationen på nye løsninger til information om stoppesteders placering (blandt andet på Valby St.), samt udbredelse af oversigtskort ved flere skiftsteder også uden for Nyt Bynet. Administrationen har også arbejdet på at udvikle oversigtskort som printede foldekort. Disse er ved at være færdiggjort, og tænkes udbredt via biblioteker, turistinformationer m.v.

19 Orientering om igangsættelse af projektet busnet 2025

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Ring 3 er en væsentlig korridor i det strategiske kollektive transportnet, og når letbanen står færdig er der behov for at sikre god sammenhæng mellem bus og letbane for at understøtte den planlagte befolknings- og erhvervsudvikling. Der skal skabes et attraktivt tilbud, der kan afhjælpe trængsel, som er en voksende udfordring særligt i Ring 3 korridoren.

De første erfaringer fra Cityringen og Nyt Bynet bekræfter, at flere skifter til og fra de højklassede kollektive transporttilbud, og understreger dermed vigtigheden af at udvikle de store skiftesteder og sikre gode og effektive skiftemuligheder. Endelig vil der i tidsperspektivet frem til 2025 være behov for at tænke i løsninger, som understøtter den grønne omstilling og fokus på klimaet.

Efter drøftelse med kredsen af letbanekommuner og Region Hovedstaden har Movia udarbejdet en samlet procesbeskrivelse frem mod bestillingen af et nyt busnet i oktober 2023 med driftsstart i 2025.

Arbejdet med nyt busnet 2025 skal tilrettelægges nu for at understøtte passagervækst og byudvikling

Den kommende letbanes potentiale i forhold til igangværende og kommende by- og erhvervsudvikling skal udnyttes godt, så den forventede passagertilslutning på 13-14 mio. passagerer årligt sikres og så letbanens opland øges, hvorved de kommuner, der støder op til letbanekommunerne også får mest muligt værdi af den nye letbane.

Af trængselskommissionens betækning fremgik, at ringbyens andel af kollektiv transport er lav sammenholdt med andre større byområder. Understøttes letbanen af sammenhængende udbud af kollektiv mobilitet vil det øge markedsandelen og være et middel til at begrænse trængslen.

Byudviklingen i korridoren er i vækst, og det stiller konstant nye krav til kvaliteten af den kollektive mobilitet. Flere letbanekommuner har planer om stationsprojekter frem mod 2025, hvoraf flere allerede er

i gang. Det øger behovet for at sikre passende arealudlæg, så der kan etableres gode skift ved skiftesteder gennem en sammenhængende planlægning på tværs af transportformer. Dermed er der også behov for en plan for, hvordan et kommende busnet kan se ud, og hvordan behovene vil udvikle sig på længere sigt.

Ligeledes har den grønne omstilling af transportsektoren betydning for eventuelle pladsbehov til etablering af ladeinfrastruktur mv. Vælger kommunerne at idriftsætte elbusser i 2025, er en beslutning i 2023 nødvendig, hvis Movia skal kunne nå at gennemføre udbud og operatørerne skal nå at få leveret busserne.

Projekt busnet 2025 skal sikre fælles vidensgrundlag og kvalificere det strategiske net

Projektet vil for det første give et fælles vidensgrundlag på tværs af forvaltningerne i de involverede kommuner, hvad enten det handler om mål for fordelingen på forskellige mobilitetsformer, byudvikling eller forståelse af nabokommunernes ønsker til den kollektive mobilitet. Men projektet vil også give relevant input til, hvordan det strategiske net skal udvikles frem mod den Mobilitetsplan, der forventes udarbejdet til beslutning i 2024.

I tæt samarbejde med kommuner og Region Hovedstaden har Movia planlagt og idriftsat Nyt Bynet, hvor busnettet blev tilpasset Cityringen. Nyt Bynet har givet alle parter værdifuld viden og erfaring, som vi nu kan bygge videre på. Movia vil derfor sætte sig i spidsen for administrativ involvering af relevante forvaltninger og sikre tværkommunalt afstemte beslutningsforslag for tilpasningen af busnettet til Letbanen i 2025 efter samme model som Nyt Bynet. Hvis kommunerne ønsker det, vil Movia yde støtte til borgerinvolvering og også planlægge den samlede kommunikation af projektet i regi af DOT på linje med Nyt Bynet. I forløbet vil Movia endvidere sikre involvering af DSB og Lokaltog med henblik på, at planer for fremtidig banebetjening indgår i de samlede analyser.

Hvordan når vi i mål med busnet 2025?

I 2020 beslutter kommuner og regioner indbyrdes og med Movia det strategiske net, der skal gælde de næste 4 år. Det strategiske net består af de vigtigste bus- og banelinjer og den firårige planlægningshorisont sikrer forudsigelighed og stabilitet i det samlede kollektive net. Fastlæggelsen af det strategiske net sker gennem mobilitetsplan 2020, der er i høring frem til 20. marts 2020.

I figuren her under ses en overordnet procesplan for arbejdet frem mod beslutning i 2023. Processen ligner Nyt Bynet og er opdelt, så der i 2021 træffes beslutninger om principper for ændringer samtidig med, at mål for serviceniveau og økonomiske rammer for arbejdet fastlægges. Dette giver plads til administrativt udformning af busnet og vurdering af nødvendige anlægsinvesteringer i 2022, hvorefter den nye busnet kan bestilles i 2023. Projektet starter imidlertid allerede i 2020 af hensyn til ovennævnte ønsker, og samtidig giver det mulighed for, at opnå en fælles administrativ forståelsesramme og vidensgrundlag for arbejdet. Undervejs i processen vil der være behov for en række delbeslutninger, som ikke er med i den overordnede procesplan.

Overordnet procesplan for beslutning af busnet 2025



Anm.: Af hensyn til Movias udbudsproces er det nødvendigt at afklare betjening 2 år inden letbanens driftsstart.

Økonomi:

Det er aftalt med de 11 letbanekommuner bag letbaneprojektet og Region Hovedstaden, at der anvendes 0,5 mio. kr. til indledende analyser mv. Udgiften fordeles ligeligt mellem parterne. Movia bidrager med personaleressourcer, analyser mm.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

20 Orientering om fremdriften i Movias forretningsplan

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Administrationen giver hvert halve år en status på arbejdet med forretningsplanen. Forretningsplanen har fem retninger:

1. Movia skal arbejde for mere fælles retning i udviklingen af den kollektive mobilitet til borgere og virksomheder,
2. Movia skal arbejde for mobilitet overalt i den Sjællandske geografi,
3. Movia skal styrke sammenhængen på tværs,
4. Movia skal arbejde for at data bruges aktivt og omsætte til viden, og
5. Movia skal bidrage med innovation.

Overordnet vurderes, at der er god fremdrift i alle retninger, og at eneste retning, hvor der er større risiko er retning 4. åbne data og viden, som er særligt afhængig af, at data kan deles på tværs af selskaberne i sektoren.

1. Fælles retning

En vigtig leverance i arbejdet for at sikre fælles retning for kollektiv transport for borgere og virksomheder i hele den sjællandske geografi er Movias mobilitetsplan. Bestyrelsen godkendte på bestyrelsesmødet i november 2019 et forslag til mobilitetsplan, som er i høring i kommuner, regioner og hos en bred vifte af interessenter med frist til 20. marts 2020. På baggrund af de indkomne høringssvar vil bestyrelsen blive forelagt en endelig mobilitetsplan til beslutning på bestyrelsesmødet i april.

Generelt modtages planen godt – både blandt ejerne og interessenterne, og mange møder om mobilitetsplanens indhold og temaer er gennemført eller i kalenderen. Emnerne i mobilitetsplanen var også afsættet for den konference, som Movia sammen med Region Hovedstaden, Region Sjælland, KKR Hovedstaden, KKR Sjælland og Københavns Kommune afholdt 30. januar 2020. Her omtalte transportministeren blandt andet det store potentiale han ser i det BRT-net, som Movia har lagt op til i mobilitetsplanen.

Staten forventes at forhandle en klimahandlingsplan på plads i løbet af foråret og en statslig investeringsplan senere på året. Samtidig har ministeren iværksat et arbejde om at styrke mobiliteten i yderområderne. Disse emner udgør også en væsentlig del af Movias mobilitetsplan, og klimahandlingsplan og infrastrukturplan får selvsagt stor betydning for rammerne for det videre arbejde med udmøntning af mobilitetsplanen. Derfor vil opmærksomheden være rettet mod at få de relevante foreslåede indsatser og initiativer i Movias mobilitetsplan bragt i spil op mod forhandlingerne.

I andet halvår af 2019 har administrationen holdt møder med udvalg eller kommunalbestyrelser i Køge, Faxe, Gentofte, Høje Taastrup, Kalundborg, Vallensbæk og Hvidovre kommuner. Det betyder, at administrationen har besøgt i alt 24 kommuner og regioner i 2019. Målet om at besøge mindst halvdele inden udgangen af 2019 er opnået.

2. Mobilitet overalt i den sjællandske geografi

Movias arbejde for at fremme kollektiv mobilitet overalt på Sjælland er styrket i områder med lav befolkningstæthed og mindre kollektiv transportservice med lanceringen af plustur 1. juli i år, som permanent mobilitetstilbud for kommunerne. I 2019 kom i alt 15 kommuner med i ordningen, og i 2020 er allerede to yderligere kommuner kommet til. Ved udgangen af 2019 tilbød Faxe, Holbæk, Hørsholm, Kalundborg, Næstved, Slagelse, Roskilde, Sorø, Ringsted, Lolland, Vallensbæk, Furesø, Tårnby, Fredensborg og Køge plustur, og fra 1. januar 2020 blev plustur også en mulighed i Egedal og Solrød kommuner.

Administrationen følger passagerudviklingen i plustur. I alt er der med udgangen af 2019 kørt 1.656 ture i plustur siden ordningen blev permanent med i alt 2.189 passagerer. 43 pct. af passagererne er mellem 20 og 39 år, og er dermed noget yngre end i flextur, hvor 82 pct. af passagerne er 60 år eller opefter.

Fordelingen af plusture viser, at de fleste ture bliver kørt i weekenden – 22 pct. lørdag og 18 pct. søndag. I gennemsnit er plusturene 8 km lange og koster 162 kr. for kommunerne. Prisen er fast 21 kr. for kunderne uanset rejselængde.

Der er også fremdrift i det mobilitetsprogram, som Movia har etableret med økonomisk bistand fra Region Sjælland. Programmet skal igangsætte løsninger på tværs af det offentlige og private i områder med længere mellem husene. Movia har sammen med Næstved, Egedal og Kalundborg kommuner afholdt borgermøder i maj, september og oktober for at gøre opmærksom på programmet og drøfte løsninger bredt med borgerne. Der vil blive afholdt yderligere 7-8 mobilitetsmøder i 2020 for at styrke dialogen med borgerne.

Movia skal også sikre mobilitet i områder, hvor stigende trængsel udgør en udfordring. BRT og busbaner et centralt led i løsningen, fordi det sikrer høj fremkommelighed for mange passagerer. BRT har også den fordel hurtigt at kunne levere på klimadagsorden, fordi anlægshorizonten er kortere for BRT-infrastruktur end for den skinnelbårne trafik.

I forlængelse af den reviderede Fingerplan i foråret 2019 er det derfor en vigtig opgave at bistå med at udvikle BRT-linjer, hvor der kan udpeges nye stationsnære kerneområder.

Den studietur til Helsingborg, som administrationen arrangerede i november, gav et godt indblik i, hvordan byudvikling, grøn omstilling og mobilitetsforbedring er sikret med Helsingborg Expressen, som er en BRT-løsning, der også omfatter byudvikling og klimatilpasning. Borgmestre, udvalgsmedlemmer og embedsfolk var inviteret, og studieturen forløb godt.

Der er stor interesse for BRT når fremtidens mobilitetsløsninger drøftes, og administrationen har fået udarbejdet en række visualiseringer af dele af de strækninger, hvor BRT kunne være en interessant fremtidig løsning. Tættest på et konkret projekt er Ballerup kommune med projektet om en BRT-linje i det store erhvervsområdet Lautrupgård, som kommunen også samarbejder med en række store erhvervsvirksomheder og Movia om.

3. Styrke sammenhængen på tværs

En væsentlig leverance i forhold til at styrke sammenhængen på tværs var at sikre en ny ambitiøs strategi for DOT, som kan udvide samarbejdet i bredden og i dybden og give DOT større politisk synlighed. I 2019 havde Movia formandskabet for DOT, og der blev aftalt en ny flerårig strategi. Strategien blev præsenteret for transportministeren på et møde i december 2019. Ministeren har sagt, at det tidligere forslag om en ændret organisering af den kollektive transportsektor, HOT, ikke er på regeringens program. Samtidig kvitterede ministeren for det arbejde, som udføres i DOT. Der arbejdes for et møde med transportordførerne, hvor DOT kan få lejlighed til at præsentere elementerne i den nye strategi. Mødet er endnu ikke kalendersat.

Fokus er på, at DOT over de kommende tre år – hvert år – kan skabe konkrete og politisk synlige resultater, der kan bidrage til kundevækst i den kollektive transport og styrke mersalget til eksisterende kunder ved at fjerne de mest kundekritiske barrierer, og øge sin tilstedeværelse, når transportbehov ændrer sig.

4. Åbne data og videndeling

Movia skal dele åbne data og omsætte disse til viden, som f.eks. kan sikre en mere effektiv tilrettelæggelse af vores drift, og en bedre rådgivning af kommuner og regioner. Den ny trafikselskabslov trådte i kraft 1. juli og stiller krav om at rejseplandata skal offentliggøres. Movia har i regi af DOT aftalt, at der skal deles salgsdata, omsætningsdata og rejsekortdata i DOT for at ligestille parterne i det fælles salg. Der arbejdes på at få aftalen implementeret fuldt ud.

Movia har desuden iværksat en række mindre, men vigtige datainitiativer, som skal bidrage til gevinstrealisering og styrke Movias position som datapartner for kommuner og regioner. Det gælder konkret et projekt om anvendelse af kundehenvendelsesdata til brug for omprioritering af information på de eksterne kundevendte kanaler, samt bedre visualisering af nøgletal, således at eksisterende økonomidata kan anvendes bedre i de lokale og regionale forvaltninger. Arbejdet hermed skrider planmæssigt frem.

5. Innovation

Ultimo oktober blev en række nye mobilitetsformer (indenrigsfly, delecykel, delebiler m.v.) en del af Rejseplanen. Det er et led i at udvikle Rejseplanen hen mod at blive en MaaS-løsning, selvom det langt fra er det eneste skridt. Projektet har vist en sårbarhed i Rejseplanens systemmæssige setup og vidner om, at det ikke er ukompliceret blot at fylde flere mobilitetsformer ind. Vejen til en egentlig national MaaS-løsning, således som loven foreskriver, er derfor også på dette punkt lang.

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 forventes igangsat i foråret 2020. Projektet er blevet forsinket fra den oprindelige tidsplan fordi teknologien har vist sig mindre moden end først forventet og den danske lovgivning stiller detaljerede krav til dokumentation, som det har taget tid for producenterne at fremskaffe. Ansøgningen er nu indsendt, og kan der opnås godkendelse, vil der køre førerløse busser – også på offentlig vej – på Slagelse sygehus i første halvår af 2020. Forsøget indebærer blandt andet, at busserne på visse tider af døgnet skal køre behovsstyret, mens de skal køre i rute på andre tidspunkter.

I 2019 blev der sat i alt 76 nye el-busser og 27 fossilfri busser i drift. Det er en væsentlig leverance i henhold til Movias forretningsplan, at Movia kan idriftsætte ny teknologi, så borgere og virksomheder kan have tillid til, at det virker. Indsættelsen af el busser i Roskilde kommune i april forløb problemfrit, og driften i Ballerup, Egedal, København og Frederiksberg forløber også godt. Der arbejdes videre 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. Eventuelle henvendelser om fremdriften i Movias forretningsplan behandles af formanden og administrationen efter nærmere aftale.

Bestyrelsen forelægges hvert halve år en status for fremdriften i Movias forretningsplan. Seneste rapportering blev givet på bestyrelsesmødet 17. september 2019.

21 Orientering om DOTs benchmark af offentlig transport i europæiske storbyer

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

DOT blev etableret som kundeendt samarbejde 1 januar 2015 med inspiration fra organiseringen af den kollektive transport i München. DOT fik sin første strategi i 2017, og i perioden fra 1. halvår 2017 til 2. halvår 2019 har DOT præsteret stigende kundetilfredshed på alle kundeendte KPI'er. En oversigt er vedlagt som bilag 1.

Gennem årene har der i debatten om organiseringen af den kollektive transport på Sjælland og DOT været fremhævet andre storbyer, som man med fordel skulle kunne lade sig inspirere af, herunder særligt Transport for London og München. Senest er Manchester blevet peget på som et sted, det er værd at lade sig inspirere af vedr. kundeorienteret harmonisering.

I forbindelse med arbejdet med DOTs nye vækststrategi 2023, har DOT derfor med bistand fra Epinion fået udarbejdet et benchmark af harmoniseringsniveauet i DOT (København) målt i forhold til en række andre europæiske storbyer. Benchmarket skal bruges til at vurdere, hvor langt harmoniseringsarbejdet i DOT er nået, og om DOT lever op til den del af lovens formål.

De byer, der indgår i benchmarket, er København (DOT), Berlin, Helsinki, London, München, Manchester, Oslo, Paris, Prag, Rotterdam/Haag, Stockholm, og Warszawa. Benchmarket viser, at København (DOT) blandt alle de nævnte storbyer er det område, hvor der er størst harmonisering og ensartethed på tværs af transportformer og aktører i den offentlige transport. En oversigt vedlægges som bilag 2.

På nogle er København (DOT) det eneste sted, hvor der er opstået fuld harmonisering. Det gælder én samlet visning af trafikinformation på tværs af alle offentlige transportmidler, fælles rejseregler, fælles takstsystem, fælles markedsføring for det samlede offentlige transportudbud, og én fælles telefonisk indgang til den kollektive transport.

DOT planlægger en offentliggørelse af benchmark-rapporten i form af et debatindlæg i Altinget i februar, hvor også offentligt tilgængelige benchmark af serviceniveauet i en række centrale europæiske storbyer vil indgå. Tanken er, at benchmark af harmonisering i kombination med benchmark på drift er

et godt afsæt for at sige, at DOT skaber resultater samtidig med, at de ansvarlige trafikselskaber leverer en meget høj servicegrad og rettighed i København (DOT) målt i forhold til andre europæiske byer.

Samlet tegner det et billede af, at den samarbejdsstruktur og opgaveorganisering, som vi har i den kollektive transportsektor på Sjælland, formår at skabe god service og stigende kundetilfredshed – i en periode med store infrastrukturarbejder, sporlukninger og driftsomlægninger og mange forandringer i drift og service.

Økonomi:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Lukket, idet benchmark ikke er offentliggjort af DOT endnu. Når DOT har offentliggjort benchmark vil sagen blive åbnet.

Kommunikation:

DOT planlægger en kommunikation af det samlede resultat. Movia vil orientere kommuner og regioner via MoviaNYT.

Bilag:

1. Oversigt over udvikling i DOTs kundevedtatte KPI'er fra 2017 til 2019
2. Oversigt over benchmark af harmonisering i DOT ift. andre europæiske storbyer

Det vi arbejder med i DOT virker



Målepunkt Scala 1-10	2017	2019	
Målepunkt			
Det er nemt for mig at vælge mellem billettyper	4,3	5,0	↑
At aflæse og bruge zonesystemet	4,2	4,8	↑
Uhjulpet kendskab til DOT	24%	31%	↑
Hjulpet kendskab til DOT	70%	84%	↑
Jeg har tillid til bus, tog og metro	5,3	5,9	↑
At finde svar på mine spørgsmål om bus, tog og metro	5,1	5,7	↑
Antal følgere på Facebook	4.013	18.826	↑
Jeg oplever at køreplanerne er afstemt mellem bus, tog og metro	4,4	5,3	↑
At skifte mellem/sammenhæng	6,7	6,8	↑
Overensstemmelse mellem den information, jeg får igennem informationskanaler på rejsen	5,4	5,8	↑
Brugbar information, når jeg skal skifte fra et offentligt transportmiddel til et andet	5,2	5,8	↑
Brug trafikinformation, når der ikke er forsinkelser	5,7	6,0	↑
Brug information ved forsinkelser/ændringer	4,5	5,3	↑
Trafikinformation jeg kan stole på under rejsen ved forsinkelser	4,5	4,3	↑



Benchmarkanalyse

Benchmarkanalysen omhandler offentlig transport i storbyer og omegn. Spørgsmålene i analysen omhandlede de opgaver, parterne i DOT hhv. SKAL og KAN koordinere (jf. lov om trafikelskaber). Analysen er gennemført af Epinion i december 2019.

Skal opgaver													
Billetsalg	Findes én fælles salgskanal til at købe billetter til den offentlige transport	🟡	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🟢	🔴
	Er billetter gyldige til alle offentlige tranportformer (obs herunder også offentlige fjern tog)	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🟢	🟢	🔴
	Hvor mange udbydere af billetter til den offentlige transport findes der (heraf operatører/private?)	3+	2+	2+	1+	2+	4+	3	3	2+	3	6	2+
Kundeservice	Er der én fælles skriftlig indgang til den offentlige transport (herunder mail og kontaktformular)	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴
	Er der én fælles telefonisk indgang til den offentlige transport	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
	Hvor mange selskaber udfører kundeservice	3+	3+	2+	2+	2+	30+	3	3	2+	6	10	2+
Hittegodsadministration	Findes ét sted at efterlyse hittegods på tværs af samtlige offentlige transportformer	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🟡	🔴
Rejseregler	Findes der fælles rejseregler for alle operatører i den offentlige transport	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴		🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
	Hvor mange forskellige sæt af rejseregler findes i den offentlige transport	1	SE DOKUMENTATION						2	SE DOKUMENTATION			
	Findes der en fælles rejse(tids)garanti	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
	Hvor mange forskellige typer rejse(tids)garanti findes der?	4	2+	2+	1+	2+	30+	3	3	3+	6	2	(2+)
Trafikinformation	Findes ét sted at planlægge rejser på tværs af alle offentlige transportmidler	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🟡	🔴	🔴	🟢	🔴	🟢	🔴
	Findes én samlet visning af trafikinformation på tværs af alle offentlige transportmidler	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
	Findes ét samlet sted hvor aktuel trafikinformation kan fremsøges på tværs af alle offentlige transportmidler	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🟡	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
	Koordineres den kundevedtde information mellem selskaber ved større infrastrukturprojekter	🟢	🔴	🟢	🔴	🔴	🟡	🟡	🟡	(🔴)	🟡	🟡	🔴
	Hvor mange selskaber leverer kundevedt trafikinformation	4+	3+	3+	1+	2+	1+	3	4	3+	7	5	2+
Markedsføring	Bliver der gennemført fælles markedsføring for det samlede offentlige transportudbud	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
	Bliver markedsføringsaktiviteter koordineret på tværs af selskaber fx mht timing i kampagner	🟡	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
	Findes en fælles visuel stil for kommunikation til kunderne på tværs af selskaber	🟡	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
	Hvor mange selskaber udfører markedsføringsaktiviteter i den offentlige transport	4+	3+	3+	1+	2+	1+	3	3	2+	6	6	2+
Kan opgaver													
Takster	Findes der ét fælles takstsystem på tværs af selskaber i den offentlige transport (herunder lokale rejser med nationale tog)	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴
Køreplanlægning	Koordineres køreplaner på tværs af alle operatører i den offentlige transport	🟢	🟡	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🟡	🔴	🔴	🔴
	Koordineres køreplaner ved større planlagte infrastrukturprojekter	🟢	🔴	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🟡	🟡	🔴	🔴
Analyse og benchmarking	Udføres fælles kundetilfredsheds- og benchmark analyser på tværs af den offentlige transport	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🟢	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴