

Dagsorden til mødet 7. maj 2025

1. Godkendelse af dagsorden
2. Meddelelser fra formanden
3. Meddelelser fra direktionen **LUKKET**
4. Godkendelse af opdateret mandat til at optagelse af lån til rejsekort **Lukket bilag**
Bilaget er lukket af hensyn til igangværende forhandlinger med leverandøren om det nuværende rejsekortsystem om vilkårene for opsigelse af aftalerne
5. Godkendelse af forudsætninger for forslag til budget 2026
6. Godkendelse af udvikling af digital trafikinformation på egne platforme
7. Godkendelse af ændringer af Flextrafikudbud **LUKKET**
Sagen er lukket, da den indeholder oplysninger om kommende udbudsprocesser
8. Godkendelse af ændringer af udbud **LUKKET**
Sagen er lukket, da den indeholder oplysninger om forhandlingsforløb og kommende udbudsprocesser
9. Godkendelse af mandat til udmøntning af takster for 2026 **LUKKET**
Sagen er lukket idet indstillingen i skal danne grundlag for Movias samarbejde med DSB og Metroselskabet
10. Godkendelse af fri kørsel i Guldborgsund og Slagelse Kommuner
11. Godkendelse af vedr. Ekspertudvalgets kommende rapport **LUKKET**
Sagen er lukket, da den vedrører Movias afklaring af holdninger til takstreformudspil
12. Godkendelse af udkast til Samfundsansvarsrapport 2024
13. Godkendelse af mandat til generalforsamling hos Rejsekort & Rejseplan A/S **Lukket bilag**
Bilaget er lukket af hensyn til fortrolighed om den endnu ikke afholdte generalforsamling
14. Godkendelse af mandat til generalforsamling hos Lokaltog A/S **Lukket bilag**
Bilaget er lukket af hensyn til fortrolighed om den endnu ikke afholdte generalforsamling
15. Godkendelse af mandat til generalforsamling hos FlexDanmark **Lukket bilag**
Bilaget er lukket af hensyn til fortrolighed om den endnu ikke afholdte generalforsamling
16. Orientering om planlægning af nedlukning af det gamle Rejsekortsystem **LUKKET**
Sagen er lukket fordi den indeholder forhold, der er under forhandling mellem Rejsekort & Rejseplan A/S og selskabets underleverandører
17. Orientering om klima- og miljøstatus, forår 2025
18. Orientering om IT-status
19. Orientering om Movias arbejde med cybersikkerhed, forår 2025
20. Orientering om Movias arbejde vedr. opfølgning på aftale om ny metro (M5)
21. Orientering om trængselsanalyse 2024
22. Eventuelt

Godkendelse af opdateret mandat til at optagelse af lån til rejsekort

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen om økonomien i rejsekortprogrammet til efterretning.

Det indstilles, at bestyrelsen godkender

- At administrationens mandat til lånefinansiering af rejsekort udvides fra 120 mio. kr. til 159 mio. kr., svarende til Movias andel af Indenrigs- og Sundhedsministeriets dispensation vedr. finansiering af det nye rejsekort.

Sagsfremstilling:

Status på rejsekortprogrammets økonomi og forventede besparelser

Bestyrelsen besluttede 30. juni 2023 principper for økonomisk politik for supportudgifter fra 2025. Politikken var fokuseret på gevinsterne ved implementeringen af et mere effektivt rejsekort- og rejseplansystem. Det indgik i principperne, at effektiviseringerne kunne indføres fra 2025 ved at ændre afdragsprofilen på lån til det nuværende rejsekort- og rejseplansystem.

Målsætningen i den økonomiske politik for den varige besparelse fra 2029 blev beregnet til 80 mio. kr. (2023-prisniveau) svarende til 86 mio. kr. i 2025-prisniveau. Der var samtidig forventet en indfasning af besparelserne i perioden 2025-2028 som ville give en samlet besparelse på 98 mio. kr. (2025-prisniveau).

I forbindelse med godkendelse af budgetforudsætningerne for 2025 i maj 2024 besluttede bestyrelsen, at der i 2025-2028, som følge af fordyrelser i rejsekortprogrammet, skulle spares i alt 50 mio. kr. i perioden 2025-2028 på andre udgifter end rejsekort. Besparelsen blev opdelt i dels 26 mio. kr., der indarbejdes i de årlige budgetter frem til 2028 og dels besparelser på 24 mio. kr. i perioden 2025-2028 ud over de budgettede besparelser. Med denne besparelse blev målsætningerne i den økonomiske politik fra 2023 fastholdt.

I april 2025 er der lavet en opdateret gennemgang af økonomien i rejsekortprojektet som viser, at der i Rejsekort-programmets anlægsperiode 2025-2028 er en besparelse på 12 mio. kr. samt fortsat betydelig usikkerhed om besparelserne. Der er større sikkerhed knyttet til den varige gevinst fra 2029. Det forventes fortsat, at besparelsen på 86 mio. kr. fra 2029 kan opnås, idet 9 mio. kr. spares på andre udgifter end rejsekort. Den seneste gennemgang af businesscasen for rejsekort viser en besparelse fra 2029 på 72 mio. kr. årligt. Der er fortsat usikkerhed knyttet til dette. Det forventes, at det er muligt at finde den resterende besparelse på 5 mio. kr. inden 2029.

Den væsentligste forklaring på fordyrelsen af rejsekortet er beslutningen om, at løsningen til de ikke-digitale borgere skal være med fysisk udstyr i busserne og med tjek ind og tjek ud. Investeringen i udstyr estimeres til 40-45 mio. kr. Hertil kommer 15-20 mio. kr. til investering i salgsudstyr til kontantsalg i busser og salg i betjente salgsteder. Der henvises til Bilag 1 for en nærmere gennemgang.

Status for økonomisk politik i perioden 2025-2028

I budget 2025 er der pga. de øgede udgifter til nyt rejsekort, jf. ovenfor indarbejdet besparelser på andre udgifter end rejsekort på 50 mio. kr. i perioden 2025-2028. Disse besparelser fastholdes. Yderligere forringelser i Rejsekortprogrammets anlægsøkonomi forventes ikke at kunne finansieres fra Movias øvrige økonomi.

I den opdaterede businesscase for rejsekort-programmet forventes besparelserne langsomt indfaset fra 2027 med en samlet besparelse på 12 mio. kr. i 2027-2028. Men der er væsentlige økonomiske usikkerheder i rejsekortprogrammet, herunder detailspecificering af løsninger til kontantsalg i busser og salg i betjente salgssteder. Rejsekort & Rejseplan A/S har endvidere varslet nye omkostninger til at drive det bagvedliggende gamle rejsekortsystem i en periode efter udfasning af de blå punkter, hvilket er under afklaring. Det er en forudsætning for prognosen, at kontrakten om blå punkter opsiges med virkning fra 1. juli 2026. Et års forsinkelse estimeres at koste Movia 56-78 mio. kr.

Som følge af den usikkerhed, der er knyttet til rejsekortbesparelserne i anlægsperioden 2025-2028, og forventningen om at besparelserne tidligst vil forekomme i 2027 indarbejdes disse besparelser ikke i budgetforslaget for 2026, jf. sagen vedr. budgetforudsætninger for forslag til budget 2026. Der er holdes fast i målsætningen om samlede besparelser på 86 mio. kr. fra 2029. Den samlede besparelse i perioden 2025-2028 vil fortsat være de allerede planlagte besparelser på i alt 50 mio. kr. på øvrige supportudgifter. De forventede besparelser i budget 2026 og overslagsår kan illustreres således:

Tabel 1. Forventede besparelser, mio. kr., der indgår i budgetforslaget for 2026

	2025	2026	2027	2028	2029
Udgifter til rejsekort	0	0	0	0	-77
Øvrige supportudgifter	-5	-1	-1	-1	-1
Årets besparelse i alt	-5	-1	-1	-1	-78
Årets budgetreduktion ift. 2024	-5	-6	-7	-8	-86
Akkumuleret besparelse øvrige supportudgifter jf. ovenfor	-5	-11	-18	-26	
Besparelser ud over budget 2025-2028				-24	
Akkumuleret besparelse 2025-2028 i alt				-50	

Anm: Der forventes i businesscasen for rejsekort en besparelse i 2029 på 72 mio. kr. Der er således behov for at finde yderligere besparelser på 5 mio. kr. inden 2029, hvilket vurderes muligt.

Det forventes, at usikkerhederne vil reduceres i løbet af efteråret 2025 og bestyrelsen vil i den forbindelse blive forelagt en ny status.

Status på låneramme samt behov for udvidelse af lånerammen

Movias bestyrelse har 8. marts 2024 besluttet, at Movias samlede lånefinansiering til det ny rejsekort kan ske indenfor en ramme på 120 mio. kr. Dette var baseret på lån til fase 1 (udvikling af rejsekort som app) på 68 mio. kr. og lån til IDL på 52 mio. kr. Beslutningen omfattede ikke lån til fase 2+3 (integration af flextrafik og øvrige mobilitetsformer, styrket realtidsinformation, optimering af personlig trafikinformation og lancering af Maas-app - Mobility-as-a-service), da finansieringsbehovet endnu ikke var kendt.

Fremdrift i projektet, herunder fordyrelsen, jf. ovenfor, betyder, at der nu forventes behov for udbetaling af det maksimale lån til fase 2+3 på 37 mio. kr. Det indstilles derfor, at bestyrelsens mandat til administrationen til at optage lån til rejsekort udvides fra 120 mio. kr. til 159 mio. kr., så der er mulighed for ansøgning om fuld udnyttelse af Movias andel af Indenrigs- og Sundhedsministeriets samlede lånedispensation til Trafikvirksomhederne.

Movia har fra 2023 lånefinansieret indskud af ansvarlig lånekapital i Rejsekort & Rejseplan A/S. Disse ansvarlige lån forventes tilbagebetalt af Rejsekort & Rejseplan A/S i 2027-2028 inkl. renter.

Movia lånefinansierer desuden indkøb og montering af udstyret til den ikke-digitale løsning og ønsker at lånefinansiere udgifterne til nedtagning af de blå punkter. Udgifterne hertil forventes at ligge i 2025-2026. Ved at lånefinansiere udgifterne, kan kommunernes og regionernes betaling hertil udskydes til 2028, hvor der forventes en reduktion i udgifter til rejsekortet, som kan modsvare udgiften. Dermed vil investeringen i IDL og nedtagning og montering af rejsekortudstyr blive finansieret uden at kommuner og regioner skal betale til en midlertidig stigning i Movias udgifter. Til gengæld fastholdes kommuners og regioners betaling til Movia på eksisterende niveau i en periode efter lukningen af de blå punkter, hvor Movias udgifter ellers ville falde.

Tabel 1. Forventede nye lån i Kommunekredit til finansiering af rejsekort (fra 2023), mio. kr.

	R2023	R2024	B2025	B2026	BO2027	BO2028
<u>Ansvarlige lån til RKRP A/S</u>						
Fase 1	27	27	14			
Fase 2+3			25	12		
Ansvarlige lån i alt	27	27	38	12	0	0
Indfrielse af lån						-105
<u>Lån til IDL og nedtagning blå punkter</u>						
Lån til anlægsudgifter			36	17		
Indfrielse af lån						-53
Total akkumuleret	27	54	128	158	158	0

Trafikvirksomhederne (inkl. DSB og Metroselskabet) i Danmark har fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet (IM) fået dispensation til at optage lån på 550 mio. kr. til finansiering af det nye rejsekort. Movias forholds-mæssige andel heraf udgør 159 mio. kr. Som det fremgår af tabel 1 forventes nu behov for samlet at opta-ge lån på 158 mio. kr. Lånedispensationen forventes derfor at være tilstrækkelig.

Lånedispensationen er delt op i to portioner. Movia har fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet 22. marts 2023 modtaget dispensation på 149 mio. kr. til at optage lån perioden 2023-2025. Senest 1. december 2025 skal Movia ansøge om dispensation til at optage lån i perioden 2026-2028, hvilket forventes at være uproblematisk.

Økonomi:

Indstillingen har ingen direkte økonomiske konsekvenser.

Den varige besparelse fra 2029 er i den økonomisk politik forventet 86 mio. kr. i forhold til 2024 (i 2025-prisniveau). Denne besparelse forventes fortsat opnået og indarbejdes i budgetforslaget for 2026 med be-sparelse på 77 mio. kr. på rejsekort og 9 mio. kr. på andre udgifter end rejsekort. Businesscasen for rejse-kort viser aktuelt en besparelse på 72 mio. kr. i 2029. Der er således behov for at finde besparelser på yderligere 5 mio. kr. (i det årlige budget) frem mod 2029, hvilket administrationen vurderer som realistisk.

Der forventes besparelser på 50 mio. kr. på andre udgifter end rejsekort. i perioden 2025-2028, mens der ikke forventes besparelser på rejsekortudgifter i perioden 2025-2028.

Det er en forudsætning for ovenstående, at Rejsekort & Rejseplanselskabets kontrakt om blå punkter opsi-ges med virkning fra 1. juli 2026. Et års forsinkelse estimeres at koste Movia 56-78 mio. kr. Såfremt det er muligt at fremrykke effektiviseringerne, vil Movia indarbejde dette i kommende års budgetforudsætningssa-

ger.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Offentliggøres på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Status på rejsekortprogrammets økonomi – LUKKET BILAG

Godkendelse af forudsætninger for forslag til Budget 2026

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at nedenstående budgetforudsætninger danner grundlag for udarbejdelse af forslag til Budget 2026 til 1. behandling:

1. At besparelser på rejsekortudgifter indarbejdes i budget 2026 med en besparelse på 78 mio. kr. i 2029 i forhold til udgangspunktet i 2024.
2. At budgetrammen for supportudgifter i 2027 reduceres med 4,9 mio. kr., som blev indarbejdet i budget 2025 til cybersikkerhed i Movia. I 2026 indarbejdes som besluttet i budget 2025 en reduktion på 0,8 mio. kr.
3. At de hidtidige modeller for indtægtsfordelingen på linjeniveau bliver videreført i budget 2026. Effekten af kildefordeling af indtægter på linjeniveau indarbejdes i budgetoverslagsår 2027 i budget 2026 2. behandling.
4. At der gennemføres en justering af økonomimodellen fra og med 2027. Justeringen er udgiftsneutral og tager sigte på, at bus- og banetrafikken og flextrafikken bidrager forholdsmæssigt til Movias fællesomkostninger. Effekten indarbejdes i budgetoverslagsår 2027 i budget 2026 2. behandling.

Det indstilles, at bestyrelsen tager nedenstående budgetforudsætninger, der tidligere er godkendt eller er sædvanlige forudsætninger for Movias årlige budgetter til efterretning:

Vedr. supportudgifter for Flextrafik og Mobilitet:

- Supportudgifterne reduceres med 2,3 mio. kr. vedr. engangsudgifter i 2025 til etablering af trafikstyring i Movia, som tidligere blev varetaget af Flexdanmark og NT
- Den ekstraordinære udgift på 5,9 mio. kr. til ny løsning for flextrafikkens IT-infrastruktur fortsætter i budget 2026 til og med 2029.

Om økonomisk politik for supportudgifter for bus og bane har bestyrelsen i budget 2025 besluttet:

- Den økonomiske politik for 2025–2029 inkl. rejsekortafgifter indarbejdes i budgetforslaget med en årlig besparelse på 1 mio. kr. i hvert af årene 2026, 2027, 2028 og 2029 ud over besparelsen på 5 mio. kr. som er indarbejdet i budget 2025.
- Der skal derudover i perioden 2025-2028 realiseres besparelser på i alt 24 mio. kr. Disse besparelser indarbejdes ikke i budgettet, men realiseres løbende, så fleksibilitet i udmøntningen sikres.

Vedr. supportudgifter generelt:

- Supportudgifter fremskrives med KL's seneste offentliggjorte prognose for pris- og lønudvikling på budgettidspunktet. Prognosen fra marts 2025 er på 3,4 pct. Hertil lægges efterregulering på -0,1 pct. for 2024, så den samlede PL-regulering forventes til 3,3 pct. i budget 2026.

Vedr. budgetposterne Bus og Bane:

- Princippet om budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandling af budgetforslaget foreslås fastholdt for bus og bane. Budgetforslag 2026 til 2. behandlingen opdateres med kommuners og regioners trafikbestillinger. Budgetforslaget opdateres herudover alene, hvis passagerindtægter og omkostningsudviklingen samlet ændres med en effekt på mere end 100 mio. kr.
- Der sker fuld udmøntning af det af Trafikstyrelsen udmeldte takststigningsloft for 2026 på 1,0 pct. inkl. niveaukorrektion for tidligere år på -1,14 pct.
- Passagertal for bus og bane budgetteres på baggrund af realiserede data for perioden 2. kvartal 2024 til 1. kvartal 2025 samt generelle forventninger til passagerudviklingen. Hertil tillægges effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger.

Sagsfremstilling:

Punkter til beslutning

1) Økonomisk politik

Besparelser på rejsekortudgifter indarbejdes i budget 2026 med en besparelse på 78 mio. kr. i budgetoverslagsår 2029 i forhold til udgangspunktet i 2024. De i budget 2025 besluttede besparelser i 2027 og 2028 indarbejdes således ikke i Budget 2026. Administrationen vil fortsat arbejde målrettet på at implementere besparelser, når det er muligt frem mod 2029. Status på økonomi for Rejsekortprogrammet er beskrevet i separat sag på dagsordenen.

2) Håndtering af ekstraudgifter til cybersikkerhed

Bestyrelsen godkendte i marts 2023 igangsættelse af den første af tre bølger til styrkelse af Movias cybersikkerhed. Det var i Budget 2025 forventningen, at trafikselskaberne ville blive omfattet af EU-direktiv NIS2 om cybersikkerhed, og derfor blev budgetrammen udvidet med ekstraudgifterne på 4,9 mio. kr. i 2025, 4,2 mio. kr. i 2026 og 4,0 mio. kr. i 2027. Selvom Movia ikke er omfattet af NIS2, indstiller administrationen, at Movia fortsat arbejder på at opfylde kravene for at understøtte arbejdet med NIS2 i kommuner, regioner, Lokaltog og Rejsekort & Rejseplan. Da kommuner og regioner ikke får DUT-kompensation til Movias arbejde med NIS2, indstilles det, at der skal findes kompenserende besparelser fra 2027, og det foreslås derfor, at der i budgetrammen i 2026, som besluttet i budget 2025, indarbejdes en reduktion på 0,7 mio. kr., og der indarbejdes en yderligere reduktion i budgetrammen på 4,2 mio. kr. i 2027.

3) Kildefordelingsmodel på linjeniveau i det tidligere Takstområde Hovedstaden

Fra 2024 fordeles passagerindtægterne i det tidligere Takstområde Hovedstaden mellem parterne med en ny kildefordelingsmodel, hvilket også betyder, at der fremover ikke bliver udarbejdet rejsehjemmelundersøgelser. Som følge af forsinkelse i det fælles arbejde under ledelse af Trafikstyrelsen har en del af de data, som skal bruges til at beregne kildefordeling af indtægter på linjeniveau, fortsat ikke været tilgængelige ved udarbejdelsen af Budget 2026, 1. behandling. Administrationen er derfor fortsat i gang med det opfølgende arbejde med at udvikle en ny model i Movia til fastlæggelse af indtægten pr. linje, som er uafhængig af rejsehjemmelundersøgelser og gennemsnitlig rejselængde pr. buslinje.

Fra 2027 vil både budget og regnskab blive baseret på en ny indtægt pr. linje-model, hvilket erfaringsmæssigt kan flytte indtægter mellem linjer og dermed også mellem kommuner og regioner. Det forventes, at kildefordeling på linjeniveau kan indarbejdes i budgetoverslagsår 2027 i budget 2026 2. behandling med et bilag, som viser konsekvensen pr. kommune og region.

Indtægtsfordelingen på buslinjeniveau i det tidligere Takstområde Hovedstaden vil i budget 2026 derfor blive baseret på den hidtidige metode med data fra de sidste rejsehjemmelundersøgelser fra 2023. Da det ikke er hensigtsmæssigt, at kommuner og regioners tilskud mellem budget og regnskab for samme år bliver påvirket af et modelskifte for fordelingen af indtægtsfordelingen på buslinjeniveau, vil regnskab 2026 blive

udarbejdet efter samme model.

4) Justering af økonomimodel

Flextrafik er i Movias økonomimodel til fordeling af administrative omkostninger hidtil behandlet som et marginalt produkt i tillæg til bus og bane, hvorfor flextrafik udover eget personale og faciliteter mv. alene har betalt for de ekstra udgifter. Flextrafik fylder imidlertid mere og mere i Movias portefølje - fra 4 pct. af Movias driftsudgifter i 2007 til 16 pct. i 2024 - og nye fleksible kørselsordninger kommer til og forventes også at fylde mere i fremtiden. Der er derfor behov for at justere økonomimodellen, så flextrafik ligesom bus- og banetrafikken finansierer en forholdsmæssig andel af de samlede omkostninger i Movia, og at der samtidig er en model for en forholdsmæssig betaling fra nye fleksible mobilitetsordninger.

Forslaget til justering af økonomimodellen består af tre elementer:

1. En definition af hvad der er fællesomkostninger i Movia, der i sammenlignelig grad understøtter bus/bane og flextrafik
2. Mindre opdateringer af fordelingsnøgler indenfor flextrafik
3. Justeringer af fordelingsnøgler indenfor bus/bane

1. Fællesomkostninger og overhead

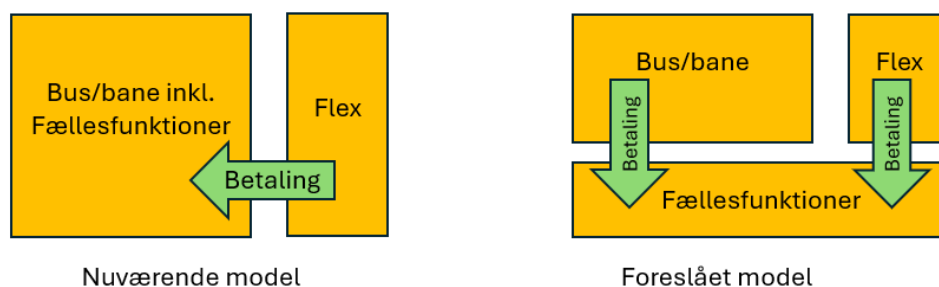
Den gennemgående idé i den ny model er en økonomi-teknisk etablering af fællesaktiviteter, der består af funktioner (fordelt på løn og øvrige udgifter), jf. nedenfor, der understøtter driften af forretningsområderne flextrafik og bus/bane.

Tabel 1. Udgiftskategorier i Movias fællesomkostninger i Regnskab 2024

	Bus/bane	Fælles	Flextrafik
Løn	178.707.998	48.881.907	54.726.257
Øvrige udgifter	98.548.283	50.765.750	41.736.575
Total	277.256.281	99.647.657	96.462.832

For at både bus/bane og flextrafik kommer til at betale en forholdsmæssig andel af de fælles omkostninger, skal der defineres en cost-driver, der kan udgøre en fordelingsnøgle mellem de bus/bane og Flextrafik. Dette er uafhængigt af de aktivitetsnøgler, der er i funktion indenfor hvert af de to forretningsområder.

Figur 1. Forskel på nuværende model og foreslået model til betaling af fællesfunktioner



Administrationen anbefaler, at de fælles omkostninger fordeles mellem bus/bane og flextrafik efter den relative lønsum, da lønsummen bedst udtrykker bus/bane og flextrafiks træk på fællesfunktionerne.

Tabel 2. Forslag til ny fordeling af fællesudgifter

	Procent	Fællesudgifter
Bus/Bane	77%	76.286.291
Flextrafik	23%	23.361.367

I alt	100%	99.647.657
--------------	-------------	-------------------

Beregnet i Movias seneste regnskab, ville den ny model have ført til et udgiftsfald på 25 mio. kr. for bus og bane og tilsvarende en stigende udgift på 25 mio. kr. for flextrafikken. En ændring af økonomimodellen er samlet set udgiftsneutral, men det kan ikke undgås, at der er konsekvenser for den enkelte kommune og region. Det foreslås derfor, at ændringerne indarbejdes i budget 2026 med virkning fra 2027. Dette vil give tid til at kommuner og regioner kan håndtere eventuelle konsekvenser af ændringerne. Den foreslåede justering af økonomimodellen giver besparelser i København, Frederiksberg og Region Hovedstaden. Det skyldes, at de to kommuner og Region Hovedstaden har en relativt større andel af bustimer end de har andel af flextrafik. Ingen kommuner vil få stigninger på over 1,8 pct. af nettotilskuddet til Movia som følge af modelskiftet. Det bemærkes, at Region Hovedstaden fra oktober 2025 ikke har Flextrafik serviceret af Movia.

I 2027 forventes også ændringer i fordeling af busindtægter mellem ejerne som følge af den kommende kildeindtægtsfordelingsmodel. Ved at udskyde justeringen af økonomimodellen undgås, at der vil være to år i træk med ændring i fordelingsmekanismer i Movias budget. De samlede effekter af ændringerne forventes indarbejdet i budgetoverslagsår 2027 ved 2. behandlingen af budget 2026.

2. Mindre opdatering vedr. Flextrafik

Ved gennemgang af ressourcetrækket i flextrafik er det konstateret, at omkostninger på årligt 1,7 mio. kr. vedrørende porto og PBS-gebyrer for Flexhandicap i dag fordeles på alle Flextrafikordninger bortset fra Flexrute. Dette foreslås ændret, da det alene er Flexhandicap-ordningen der driver disse omkostninger.

3. Bus/bane

Der er tilsvarende gennemført et servicetjek af bus/bane-området, hvor der foreslås yderligere ændringer i økonomimodellen:

- Der indføres en vægtning af timer, så det er muligt at fordele en timepris til nye mobilitetsformer, som afviger fra den almindelige omkostning pr. time for busserne.
- for særindtægter, indtægter fra kontrolafgifter og udgifter til billetkontrol, der er relateret til indtægter i busserne, ændres fordelingsnøgle fra bustimer til busindtægter
- den nuværende betaling for kommunebus er 25.000 kr. pr. bus pr. år plus 5.000 kr. for at blive vist i rejseplanen foreslås erstattet af en betaling pr. bustime. Vægtningen af en kommunebustime sættes til 50 pct. af en sædvanlig bustime, som er den vurderede belastning kommunebus, trækker på fællesudgifterne. Forsøgsordninger som pt. ikke betaler fællesudgifter for kommunebus, skal først betale fra næste udbud.
- Betalingen for udbud af flexpatientbus på 25.000 kr. pr. bus foreslås erstattet af betaling for medgået tid til udbuddet.

Punkter til efterretning

Supportudgifter for Flextrafik og Mobilitet

Supportudgifterne reduceres i 2026 med 2,3 mio. kr. vedr. engangsudgifter i 2025 til etablering af trafikstyring i Movia, som tidligere blev varetaget af FlexDanmark og i en overgangsfase frem til oktober 2025 varetages af NT.

Økonomisk politik for supportudgifter for bus og bane

De i budget 2025 besluttede besparelser på andre udgifter end rejsekort fortsættes. Det betyder, at der indarbejdes en årlig besparelse på 1 mio. kr. frem til og med 2029 ud over besparelsen på 5 mio. kr., som er indarbejdet i budget 2025. Desuden skal der i perioden 2025-2028 realiseres yderligere besparelser på i alt 24 mio. kr. Disse besparelser indarbejdes ikke i budgettet, men realiseres løbende, så fleksibilitet i ud-

møntningen sikres.

Fremskrivning af prisindeks for supportudgifter

Til brug for bl.a. fremskrivning af supportudgifter anvendes KL's seneste offentliggjorte prognose for pris- og lønudvikling i 2025 fra marts 2024 på 3,4 pct. Hertil indarbejdes forskellen mellem den i budget 2024 anvendte prognose fra KL's pris- og lønstigninger i 2024 og det realiserede niveau i 2024. Dette gøres for at tage højde for, at den tidligere fremskrivning af budgetrammen har været for høj eller lav i forhold til den realiserede udvikling.

Budgetstabilitet

Movias bestyrelse 1. behandler forslaget til budget 2026 i juni 2025. Budgetforslaget sendes herefter til kommuner og regioner, så kommuner og regioner i forbindelse med budgetlægning for det kommende år kan beslutte en trafikbestilling til Movia inden udgangen af oktober 2025. Efter trafikbestillingerne 2. behandler Movias bestyrelse budgettet i december. Trafikbestillingerne gennemføres som hovedregel enten med virkning fra sommerkøreplansskiftet i budgetforslagsåret eller ved køreplansskiftet i december i budgetforslagsåret.

Movia har med kommuner og regioner aftalt et princip om budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandling af budgetforslaget for at sikre gode rammer omkring kommuner og regioners beslutningsprocesser og trafikbestilling. Dette princip betyder, at de indeks, der ligger til grund for operatørudgifter og supportudgifter, normalt fastholdes mellem Movias 1. og 2. budgetbehandling, ligesom forventninger til fx passagerudvikling og indtægter fastholdes, så det alene er trafikbestillinger fra kommuner og regioner, der indgår som nye budgetelementer til 2. behandlingen af budgettet.

Udsigterne til usikkerhed omkring prisudviklingen og udviklingen i passagerindtægter for 2026 anses som mindre end de seneste år, hvor der har været usikkerhed om inflation, passagertal og indtægter efter covid-19 og forsyningskrise. Det foreslås i lighed med 1. behandlingsforslaget for Budget 2025 at fravige princippet om budgetstabilitet, hvis prisudviklingen og/eller indtægtsudviklingen betyder, at det forventede tilskudsbehov mellem 1. og 2. behandling af budgettet afviger med en samlet effekt på mere end 100 mio. kr.

For flextrafik er der budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandling for så vidt angår supportudgifterne, mens trafikken betales efter forbrug, og således ikke er omfattet af budgetstabilitet.

Fuld udmøntning af takststigningsloft

Trafikstyrelsen har i marts 2025 udmeldt et takststigningsloft for 2026 på 1,0 pct., inkl. efterregulering for tidligere år på -1,14 pct. Som en del af forudsætningerne for udarbejdelsen af forslag til Movias budget foreslås i lighed med tidligere år, at takststigningsloftet udmøntes fuldt ud for at sikre, at indtægtsudviklingen kan følge med den generelle pris- og omkostningsudvikling i samfundet. Når indtægterne følger prisudviklingen, sikres at indtægterne ikke udhules, og at en større del af udgifterne derved skal betales af kommuner og regioner. Udmøntningen kræver enighed mellem trafikvirksomhederne i DOT. Hvis der ikke opnås enighed, udmønter Trafikstyrelsen takststigningen fuldt ud i overensstemmelse med takststigningsloftet.

Passagertal og indtægter bus og baner

Passagertal budgetteres på baggrund af realiserede data for perioden 2. kvartal 2024 til 1. kvartal 2025 samt generelle og specifikke forventninger til passagerudviklingen. Hertil indregnes den forventede effekt af kommuners og regioners trafikbestillinger.

Økonomi

Budgetforudsætningerne indgår i arbejdet med at udarbejde forslag til budget 2026 til 1. behandling, der

fremlægges til bestyrelsens beslutning på møde 27. juni 2025.

Åbent/lukket punkt

Åbent punkt.

Kommunikation:

Offentliggøres på Movias hjemmeside.

Godkendelse af udvikling af digital trafikinformation på egne platforme

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at

- Movia sikrer digital trafikinformation på egne platforme til gavn for passagerer i busser og lokaltog, som en del af omstillingspuljeprojektet 'Fremtidens trafikinformation'.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med lukningen af DOT billetter app ultimo 2025 vil bus -og lokaltogspassagerer ikke længere have adgang til den samme personlige digitale trafikinformation om forsinkelser, aflysninger og ændringer i driften i rette tid og sted. Der er i DOT taget beslutning om, at trafikinformationen ikke er en prioriteret del af integrationen mod Rejsekort & Rejseplans løsninger. Baggrunden er, at både DSB og Metro prioriterer udviklingen af trafikinformation på egne platforme.

I den fælles kundetilfredshedsundersøgelse fra 2024 ligger Movia lavt i forhold til de øvrige selskaber i.f.t. information ved forsinkelser og ændringer. Kvaliteten af denne information vil Movia gerne forbedre ved netop at vise bussernes præcise placering på et livekort og sætte mere fokus på kommunikationen om trafikinformation fremadrettet.

Da Metroselskabet og DSB ikke er interesseret i at arbejde fælles herom, vurderer Movia, at det er nødvendigt, at Movia selv fortsætter udviklingen til gavn for passagererne, og dermed bygger bro mellem overgangen fra nedlukningen af DOT app'en ultimo 2025 indtil Rejsekort & Rejseplanselskabet er klar til at løfte opgaven som del af Maas appen, forventeligt frem mod 2028.

Udvikling af digital trafikinformation

Administrationen ønsker at udvikle de kommende funktioner, så de kan bruges og integreres direkte via et åbent API, som kan overføres direkte til Rejsekort & Rejseplanselskabet. Løsningen bliver udviklet som en webservice, som kan søges frem via QR-koden på stoppestedstavlerne.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser, da trafikinformationsfunktionaliteten udvikles inden for budgettet på 2,2 mio. kr., bestyrelsen allerede har allokeret gennem omstillingspuljeprojektet 'Fremtidens trafikinformation'. De efterfølgende driftsomkostninger vil kunne håndteres på Movias årlige budgetter inden for rammerne af den økonomiske politik.

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben

Kommunikation:

Der er ikke særskilt kommunikation knyttet til sagen. Sagen understøtter Movias strategi om at skabe

sammenhæng for alle

Godkendelse af betalingsfri kørsel i Guldborgsund og Slagelse kommuner**Indstilling**

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender, at Movias administration kan indgå aftaler om betalingsfri kørsel med følgende kommuner og på følgende buslinjer:
 - Slagelse Kommune på linje 909: Slagelse St. – Trelleborg Vikingmuseum.
 - Guldborgsund Kommune på linje 743: Nykøbing F St. – Marielyst – Gedser Færgeshavn.

Sagsfremstilling:

Movias bestyrelse har 26. juni 2019 besluttet en administrationsmodel for, hvordan forespørgsler fra kommuner og regioner om betalingsfri kørsel på buslinjer skal godkendes. Bestyrelsen skal godkende, hvis kørslen har en varighed længere end en uge pr. år. Denne sag handler om to kommunale forespørgsler på kørsel i sommerperioden, og der lægges op til bestyrelsens godkendelse:

Slagelse Kommune

Slagelse Kommune har henvendt sig til Movia med ønsket om en ny buslinje (linje 909) mellem Slagelse Station og Trelleborg Vikingmuseum i dennes åbningstid i månederne juni, juli og august 2025. Kommunen ønsker, at denne kørsel skal være betalingsfri ud fra et ønsket om at fremme turismen og adgangen til kulturelle oplevelser i kommunen. Linjen kører kun internt i kommunen, hvor der ikke kører anden kollektiv transport. Administrationen indstiller på den baggrund, at bestyrelsen godkender at imødekomme Slagelse Kommunes forespørgsel.

Guldborgsund Kommune

Movias bestyrelse har 25. februar 2022 behandlet en lignende anmodning om betalingsfri kørsel fra Guldborgsund Kommune, der nu ønsker at forlænge den betalingsfri kørsel på linje 743 Nykøbing F. – Marielyst – Gedser Færgeshavn i skolesommerferien. Godkendelse i 2022 blev givet for en treårig periode, hvorfor bestyrelsen skal behandle sagen på ny. Kommunens ønske om en fortsættelse med betalingsfri kørsel er begrundet i ønsket om fortsat at fremme turismen, og bussens formål er at give adgang til både sommerhusområder og kulturelle oplevelser. Linjen kører kun internt i kommunen, og administrationen vurderer, at den betalingsfri kørsel de seneste tre år har styrket sammenhængen mellem Nykøbing Falster, Marielyst og Gedser for kommunens egne borgere og feriegæster. Ligeledes udtrykker kommunen tilfredshed med linjen og med, at denne er betalingsfri. Administrationen indstiller på den baggrund, at bestyrelsen godkender at forlænge den betalingsfrie kørsel med yderligere tre år.

Såfremt begge forespørgsler godkendes, vil administrationen meddele Slagelse og Guldborgsund kommuner herom og samtidig opfordre til, at der ved en fælles indsats samles op på kørslen i løbet af efteråret 2025, og at det på baggrund af en fælles evaluering drøftes, hvilken og hvor stor en værdi betalingsfri kørsel har på sommerlinjer med henblik på at styrke turismen og adgangen til lokale attraktioner sammenlignet med sammenlignelige linjer med billettering.

Nedenstående tabel viser nøgletal vedrørende kørslen.

Linje	Årlige køreplanstimer	Kommunalt tilskud pr. år	Kørselsperiode (uger)	Berørte passagerer pr år
909	650	*1.000.000 kr.	23-35	7.000
743	419	300.000 kr.	26-31	3.000

* Kørslen er i udbud og udgift derfor et skøn.

I betalingsfri busser er rejsekortudstyret ikke aktivt under kørslen. Passagerudviklingen følges ved manuelle tællinger af busoperatørerne i kørselsperioden.

Den betalingsfri kørsel vurderes ikke at påvirke andre linjers indtægtsgrundlag. Ligeledes er det administrationens vurdering, at den gratis kørsel på ovennævnte linjer ikke vil få negativ økonomisk konsekvens for DSB, og der vil derfor ikke være behov for at kompensere dem for tabte indtægter.

Økonomi:

Af den vedtagne administrationsmodel fremgår det, at medgået tidsforbrug i Movia samt indtægtstabet skal dækkes af de berørte kommuner. For begge linjer estimeres tidsforbruget at være 15 timer.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Den fri kørsel vil blive kommunikeret til offentligheden i et samarbejde mellem kommunerne og Movia, herunder via de normale kanaler for trafikinformation; DOT's hjemmeside og Rejseplanen.

Dokumentnummer
2006537

Bestyrelsen

Mødedato:
7. maj 2025**Godkendelse af udkast til Samfundsansvarsrapport 2024****Indstilling**

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender vedlagte udkast til samfundsansvarsrapport 2024
- godkender ændringer i målsætninger, der indgår i samfundsansvarsrapport 2024

Sagsfremstilling:

Samfundsansvarsrapporten for 2024 følger de tre ESG-søjler: Miljø (environment), Samfund (social) og ledelse (governance). Den nye struktur er en del af arbejdet med at overgå til en ESG-rapportering, som bestyrelsen godkendte 13. december 2024.

Ændring i målsætninger der indgår i rapporten

Dette års samfundsansvarsrapport indeholder de samme målsætninger som samfundsansvarsrapporten for 2023, idet der foreslås følgende to ændringer:

- Målsætning "Gennem samskabelse sikres bæredygtig vækst for alle" indgår ikke i dette års rapport fordi der er uklarhed om afgrænsning og målfastsætning. Bestyrelsen vil få forelagt revideret forslag til formulering af målsætningen og underliggende målepunkter for rapporten for 2025.
- Målsætningen "Movia sigter mod at opnå målet om 40 pct. af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen ved nyvalg i 2026" tilføjes som målsætning, jf. bestyrelsens godkendelse af ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia på møde 3. maj 2024, hvori det blev besluttet, at der rapporteres i Movias ESG-rapport vedr. opnåelse af målene i ligestillingspolitikken.

Tilføjelse af nye målepunkter i rapporten for 2024

Der er mindre tilføjelser til rapporten for 2024 som følge af ny data og dataanalyser. Nedenfor ses de data, der er tilføjet som målepunkter til rapporten for 2024, der ikke var en del af samfundsrapporten for 2023.

E, S, G	Rapporterings-emner (ESRS)	Data/information	Sidetal
Samfund	Egen arbejdsstyrke	• Personaleomsætning	Side 20
Samfund	Arbejdere i værdikæden	• Tilfredshed blandt chauffører (NPS-score) • Rapporterede overfald på chauffører	Side 23
Ledelse	Beskyttelse af whistleblowere	• Movias whistleblowerordning	Side 34

Ændringer i målepunkter i rapporten for 2024 i forhold til rapporten for 2023

Der er i rapporten for 2024 desuden foretaget ændringer i data og datakvalitet, som påvirker rapporten for 2024:

- Lønfordelingen mellem mænd og kvinder er for dette års rapport (side 18) opdelt på baggrund af lønsum mellem kvinder og mænd. I 2023 blev der alene rapporteret på fordelingen af lokalløn. Lønsummen vurderes at være en mere reel indikator på ligeløn mellem mænd og kvinder. Det fremgår af rapporten, at fordelingen af lønsummen mellem mænd og kvinder er i balance, da lønsumsfordelingen følger kønsfordelingen.

- Datakvaliteten vedr. bussernes drivmidler i gennemførte udbud er forbedret (side 10), hvilket medfører, at opgørelsen for årene 2023 og 2024 har ændret sig fra 2023-rapporten til 2024-rapporten.

Rapporten blev behandlet af Movias Hovedudvalg på møde 3. april.

Økonomi:

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Movias samfundsansvarsrapport for 2024 offentliggøres på Movias hjemmeside, og suppleres med en pressemeddelelse, når bestyrelsen har godkendt rapporten. Rapporten sendes desuden til kommuner og regioner samt sendes fysisk til repræsentantskabets medlemmer til orientering. Der udvælges relevante temaer fra rapporten, som kommunikeres på Movias sociale medie-kanaler.

Bilag:

1. Samfundsansvarsrapport 2024



Samfundsansvar

ESG rapport 2024







Samfundsansvar 2024

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby
moviatrafik.dk

Om Movia

Movia er Danmarks største mobilitetsselskab.

Vi kører årligt med ca. 175,5 mio. passagerer i vores busser, lokaltog og i flextrafikken. Movia ejes af de 45 kommuner og to regioner på Sjælland og er reguleret af lov om trafikselskaber.

Rapporten er forfattet og designet af Movia.
Movia har rettigheder til alle fotos.

Udgivet maj 2025.

Indhold

Forord	1	Samfund	15
Fra samfundsansvar til ESG	3	Egen arbejdsstyrke	17
Nøgletal	5	Andre medarbejdere i Movias værdikæde	23
Miljø	7	Forbrugere og slutbrugere	25
Fokus på klimaindsatser	9	Ledelse	31
Renere luft og reduktion af støj	13	Movia og pressen	33
Grønne indkøb	14	Samarbejdet med operatører og leverandører	35
		Samarbejdspartnere	36



Forord



Dorthe Nøhr Pedersen, administrerende direktør

Kirsten Jensen, bestyrelsesformand

Movia er Danmarks største trafikselskab, og vi har et ansvar for at sikre god mobilitet for alle på Sjælland og øerne. Det kræver både nytænkning i de områder, hvor der er længere mellem husene, samt forstærkning og udbygning af de store kollektive trafikårer. Det er vigtigt, at vi fremmer digitale løsninger, der lever op til nutidens og fremtidens behov. Og vi arbejder for, at vores service og virksomhed ikke belaster miljø og klima.

Vi indfrie et vigtigt mål 15. december, hvor der blev indsat 66 nye elbusser. Derved nåede Movia i samarbejde kommuner, regioner og busoperatører milepælen om, at 50 pct. af busflåden nu består af elbusser – seks år før den oprindelige deadline.

I efteråret godkendte Movias bestyrelse Mobilitetsplan 2024, der sætter retningen fra 2024 og frem mod 2028. Planen fokuserer bl.a. på bedre sammenhæng mellem transportformer, nye løsninger i landdistrikterne, stærkere samarbejder med kommuner, virksomheder og kulturinstitutioner samt fortsat omstilling til el af den kollektive transport.

Derudover blev målet for busservice skærpet: Ud over at hele flåden skal være fossilfri i 2030, skal alle nye busser fremover køre på el. Det betyder, Movia forventer, at mere end 90 pct. af alle busser er elektriske i 2030.

Kundeoplevelsen blev desuden styrket i 2024, da Movia sammen med landets øvrige trafikselskaber gjorde det muligt for passagerer at checke ind og ud med mobiltelefonen. Rejsekort som app blev lanceret for alle over 18 år i september 2024, og den er blevet taget godt imod af passagerer landet over.

Allerede inden årets udgang var der gennemført 5 mio. rejser i appen. Movia har sammen med landets øvrige trafikvirksomheder også fokus på at udvikle en forbedret billetløsning til dem, der ikke kan eller vil bruge appen.

Lokaltog A/S, som er en del af Movia, tog også et vigtigt skridt mod en grønnere fremtid med underskrivelsen af en kontrakt på 14 batteritog. De nye tog skal indsættes på Østbanen og Tølløsebanen og vil bidrage til en mere klimavenlig togdrift.

2024 bød på et partnerskab med Novo Nordisk. I Hillerød åbnede en ny buslinje, der kan bruges af alle, og som er skræddersyet til medarbejdernes transportbehov. Partnerskabet forbedrer Movias service og sikrer gode oplevelser for flere.

I april satte vi i samarbejde med Faxe Kommune et stort forsøg i gang med fleksibel kollektiv transport i og omkring stationsbyen Haslev. Tilbuddet som vi kalder nærbus, går ud på, at vi har erstattet almindelige rutebusser med mere dynamiske busser, der kører på bestilling, uden fast rute og køreplan.

Borgerne i Haslev har taget godt imod det nye tilbud, som giver dem mere mobilitet. Vi ser især flere unge mennesker benytte sig af nærbus. Forsøget med nærbus har fået national bevågenhed og flere forsøg er på vej i resten af Danmark.

Ny teknologi, forsøg med fleksibel transport, samarbejder, grøn omstilling og forstærkning af det velkendte gjorde 2024 til et år, hvor den kollektive transport rustede sig til fremtiden. Alt sammen tiltag som beskrives og uddybes her i Movias ESG-rapport.

45 kommuner & 2 regioner

Movia transporterede i 2024 ca. 175,5 mio. passagerer på vores knap 450 buslinjer, 9 lokalbanestrækninger og seks flextrafikordninger.

Movia er ejet af de 45 kommuner og to regioner på Sjælland. I samarbejde med kommuner og regioner sørger vi for kollektiv transport på tværs af bus, lokalbaner og flextrafik.

Den kollektive transport understøtter kommunernes og regionernes planer for vækst, bosætning, placering af arbejdspladser og mobilitet. Movia bistår kommuner og regioner med at sikre, at den kollektive transport er en attraktiv og klimavenlig velfærdsservice for borgerne.

Fra samfundsansvar til ESG

Movias bestyrelse godkendte i 2023 en række mål for selskabets samfundsansvar. Hensigten med vores samfundsansvarsrapport er at give et transparent, nuanceret og dataunderstøttet indblik i Movias påvirkning af miljø, samfund og ledelse.

Movias samfundsansvarsrapport 2024 bevæger sig i retning af en ESG-struktur, hvor der rapporteres på miljø, samfund og ledelse. Flere af vores mål understøttes af kvantitative data. Det gælder f.eks. den grønne omstilling af busflåden, medarbejdernes trivsel og sygefravær samt passagerernes tilfredshed.

Vi arbejder med et gennemsigtighedsprincip og stiller også vores miljøregnskab – som er en oversigt over bl.a. udledning og energiforbrug på tværs af Movias produkter – til rådighed for kommuner og regioner til brug for deres klima- og miljørapportering. Ligeledes kan offentligheden også tilgå disse data på Movias hjemmeside.

Målbarometer



Målopfyldelse er opgjort på en skala fra et til tre.

Målsætninger

Miljø Environment

- I 2030 kører alle Movias busser fossilfrit eller på el.
- Personbilerne i vores flextrafik er elbiler senest i 2030. Omstillingen af flextrafikens liftvogne til transport af kørestolsbrugere afventer yderligere modning af markedet for de relevante køretøjer.
- Alle nye Lokaltog udbydes som eltog.
- Movia reducerer løbende organisationens forbrug og omstiller til mere bæredygtig drift.
- I 2028 vil alle Movias egne servicebiler køre på el.
- Movia har fokus på grønne indkøb, hvis muligheden eksisterer og er økonomisk forsvarlig.

Samfund Social

- 95 pct. af passagererne i bus og tog er tilfredse med deres rejse.
- 95 pct. af passagererne i bus er tilfredse med chaufføren.
- 90 pct. af flextrafikens passagerer er tilfredse med deres rejse.
- Movias flextrafik sikrer mobilitet for alle.
- Movia arbejder for at fremme medarbejdernes trivsel og reducere sygefravær.
- Movia udfører kontrol af vognmandsvirksomheder i Flextrafikken, for at sikre, at operatørerne overholder vores krav vedr. overenskomstvilkår.
- Movia samarbejder med kommuner, regioner og relevante interesseorganisationer.

Ledelse Governance

- Movia arbejder for bæredygtig mobilitet med åbenhed og gennemsigtighed som nøgleprincipper.
- Movia sigter mod at opnå målet om 40 pct. af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen ved nyvalg i 2026.
- Movia overholder gældende lovgivningsmæssige krav og internationale standarder for at sikre troværdighed og tillid til os som arbejdsplads.



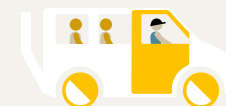
Nøgletal 2024



1.300 busser transporterer
dagligt Movias passagerer
rundt på Sjælland



61 togsæt i alt hos
Lokaltoget A/S



1.200 Flextrafikbiler
kører for Movia



4.000 buschauffører kører
for Movias passagerer



94,7% af Movias buspassagerer er
enten tilfredse eller meget
tilfredse med deres rejse



50% af Movias busser
kører på el ultimo 2024



175,5 mio.
rejsende
i alt



161,1 mio.

rejsende i Movias busser



9,6 mio.

rejsende i Lokaltog



1 mio.

rejsende i Movias havnebusser



3,7 mio.

rejsende i Flextrafik

Miljø

Sådan arbejder Movia
med E'et i ESG



Godt på vej med den grønne omstilling

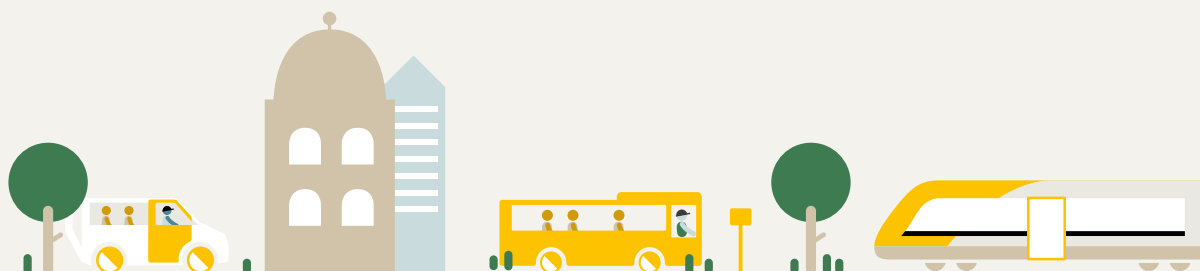
I 2016 satte Movia sammen med kommuner og regioner et mål om, at halvdelen af busserne skulle køre på el i 2030. Men takket være det gode samarbejde nåede vi målet allerede i december 2024 – seks år før planlagt.

Udover at busserne er med til at sikre mindre CO2-udledning, så vil passagererne også opleve mindre støj og renere luft. Det har især en betydning for de store byer, som i takt med, at flere af busserne kører på el, også vil opnå en renere luft.

Miljømålsætninger

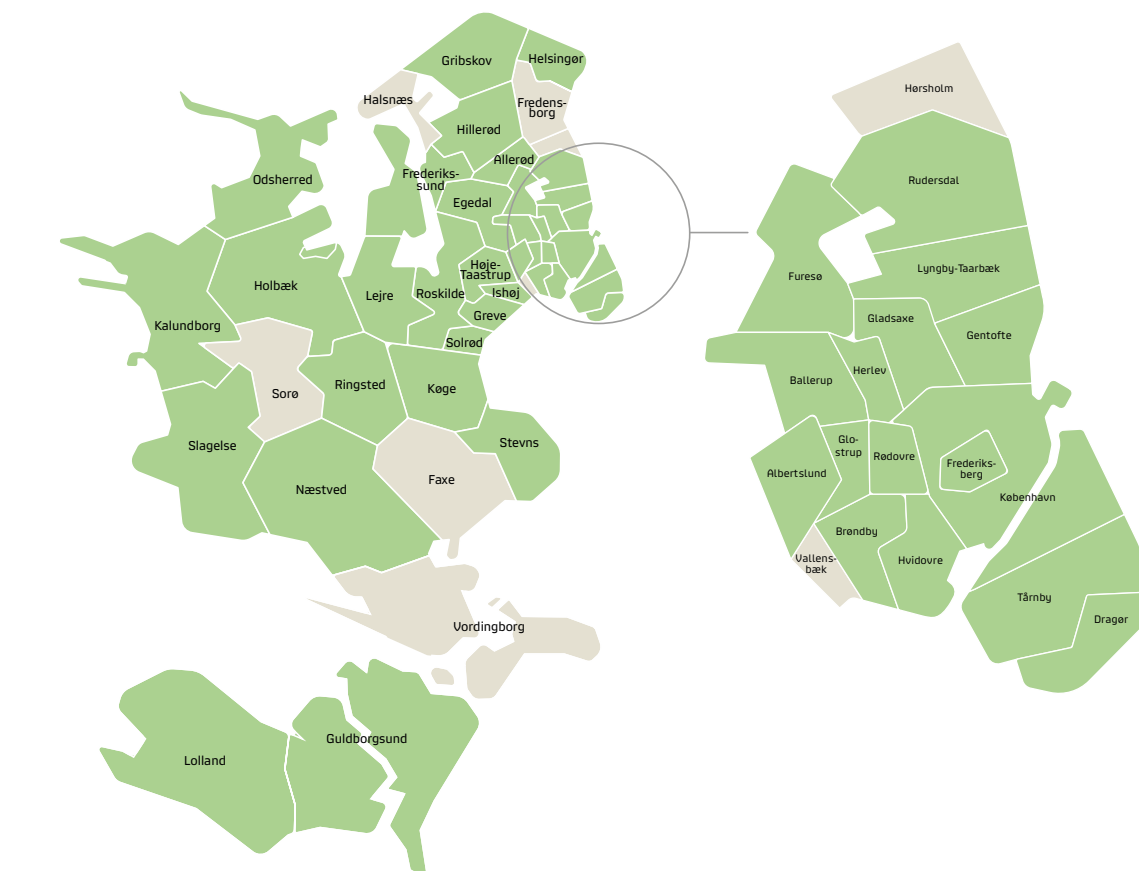
Environment

- I 2030 kører alle Movias busser fossilfrit eller på el.
- Personbilerne i vores flextrafik er elbiler senest i 2030. Omstillingen af flextrafikens liftvogne til transport af kørestolsbrugere afventer yderligere modning af markedet for de relevante køretøjer.
- Alle nye Lokaltog udbydes som eltog.
- Movia reducerer løbende organisationens forbrug og omstiller til mere bæredygtig drift.
- I 2028 vil alle Movias egne servicebiler køre på el.
- Movia har fokus på grønne indkøb, hvis muligheden eksisterer og er økonomisk forsvarelig.



Fokus på klimaindsatser

I langt de fleste kommuner på Sjælland og øerne er der elbusser i 2024



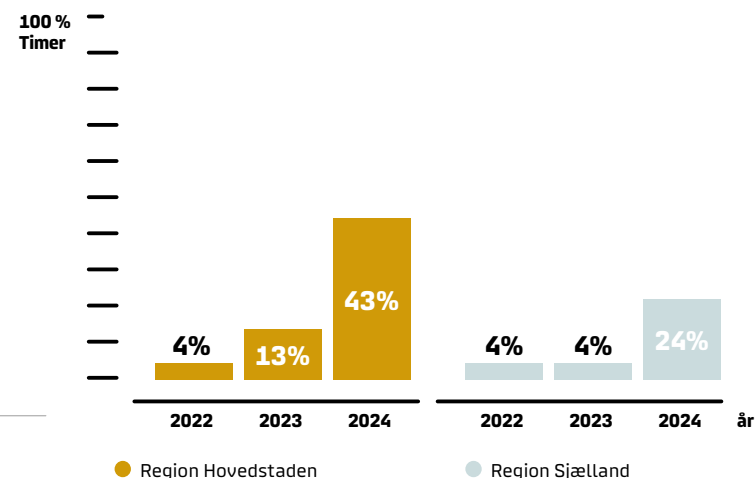
● Kommuner med elbusser ● Kommuner på vej mod eldrift

Vi kører på el

I 2024 blev Movias oversigt over kommuner med elbusdrift udvidet med yderligere syv kommuner, og flere forventes at følge. Movias målsætning for 2030 om, at hver anden bus skal være eldrevet, blev således realiseret seks år før tid. Denne milepæl er et resultat af en målrettet indsats, der ikke havde været mulig uden kommunernes og regionernes prioritering.

Elbusserne indsættes, når busdriften genudbydes. Når nogle kommuner endnu ikke har elbusser, kan det derfor skyldes, at de fortsat afventer genudbud af deres busdrift.

Regionale elbusser opgjort på baggrund af køreplanstimer



Målbarometer



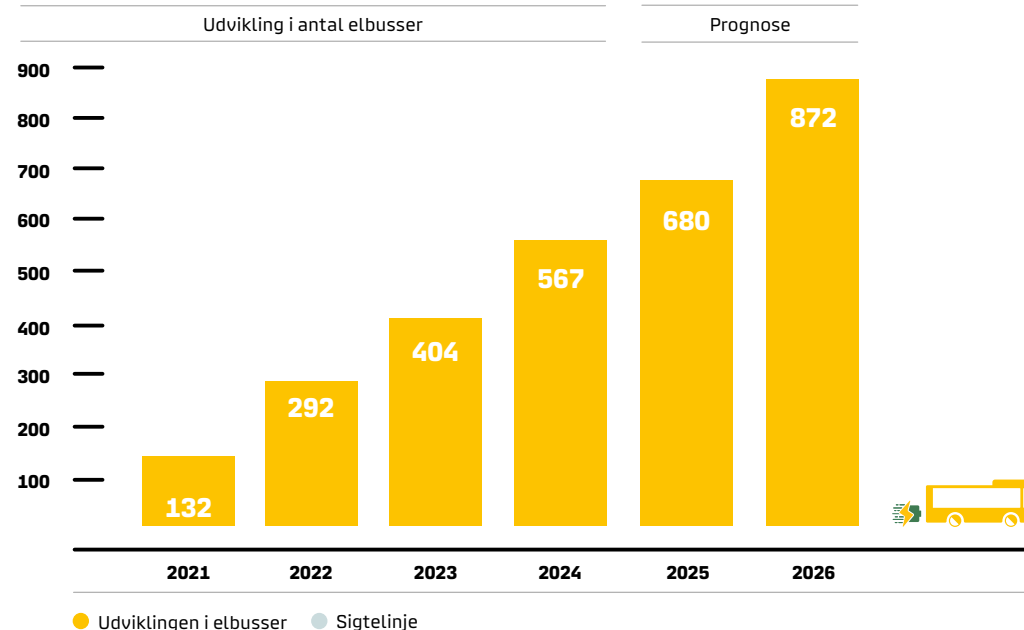
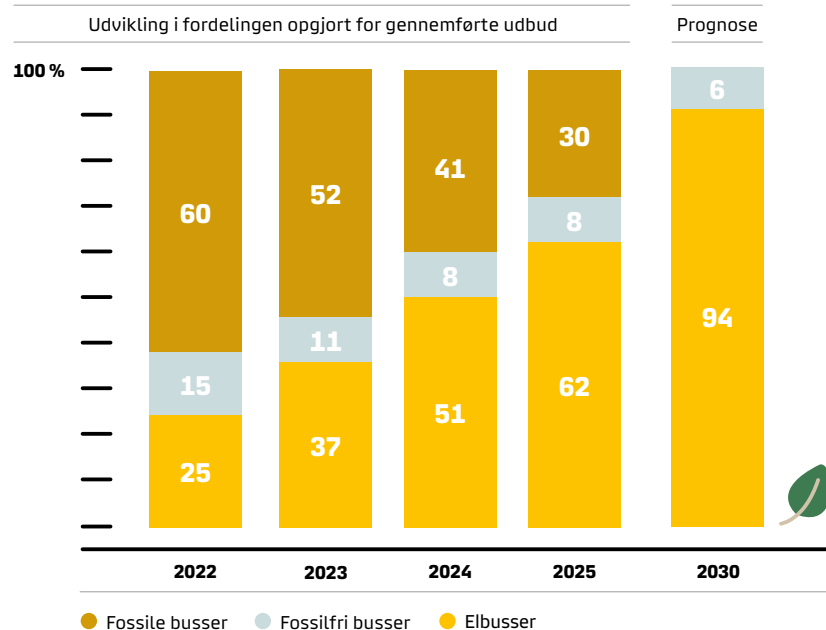
I 2030 kører alle Movias busser fossilfrit eller på el.

Movias mål er, at alle nye rutebusser skal være elbusser, og det forventes, at mere end 90 pct. af busserne kører på el i 2030.

Vejen dertil startede allerede med Trafikplan 2016, hvor Movia satte som mål, at alle rutebusser skulle være fossilfri i 2030. Da udviklingen gik hurtigere end forventet, blev målet i 2020 skærpet til, at mindst halvdelen af busserne skulle være elbusser i 2030.

Den positive udvikling fortsatte, og i december 2024 blev målet opfyldt. Derfor har Movia nu sammen med kommuner og regioner hævet ambitionen yderligere og sat kurs mod en næsten fuldt elektrisk busflåde i 2030.

Elbusser reducerer CO₂-udledning og sænker støjniveauet. De gavner ved at mindske udledningen af skadelige partikler fra transporten og bidrager således til et bedre bymiljø. Elektrificeringen af busdriften er et vigtigt skridt mod en mere miljøvenlig kollektiv transport.



Alle nye lokaltog kører på el

Omstilling til el på lokalbanerne sker i takt med, at Lokaltog A/S anskaffer nye tog. I 2024 har Lokaltog på vegne af Region Sjælland gennemført et udbud af 14 batteritog, med option på ti mere.

Region Sjælland har godkendt indkøbet, og levering af 14 batteritog sker i perioden 2028-2029. Udnyttelse af optionen på yderligere ti batteritog er en selvstændig beslutning, som skal godkendes af Region Sjælland.

Derudover planlægges det, at nye tog til Nærumbanen i Region Hovedstaden kommer i udbud i løbet af 2025 med levering i 2029-2030. Beslutning om udbud skal ske i Region Hovedstaden. Lokaltogs øvrige tog forventes at blive omstillet til eldrift i perioden frem mod 2035.



Målbarometer ● ○ ○

Alle nye Lokaltog udbydes som eltog.

Grøn omstilling af flextrafikken

Omstillingen af flextrafikens biler fra dieselvogne til elbiler er stadig i sin vorden. Ved udgangen af 2024 udgjorde elbiler 3,5 pct. af de vogne, som betjener flextrafikken. Fra 2025 sætter Movia fart på omstillingen, idet vi stiller krav om, at alle nye personbiler i flextrafikken skal være elbiler. Movia har desuden sat som mål i Mobilitetsplan 2024, at alle flextrafikens personbiler skal være elbiler senest i 2030.

Der er på den anden side flere udfordringer ved at omstille flextrafikens større vogne, som udgør ca. 65 pct. af flextrafikens biler. Udvalget af relevante elbiler er lille, og bilernes rækkevidde og ladehastighed er begrænset. Det betyder, at der i dag vil være en betydelig merpris ved at benytte disse biler i flextrafikken.



Målbarometer ● ○ ○

Personbilerne i vores flextrafik er elbiler senest i 2030.

I løbet af 2025 udbyder Movia drift med fire større elbiler, som kan medtage kørestole, i en periode på to år. Forsøgsbilerne vil blive sat i drift i foråret 2026. Formålet er at teste muligheder og begrænsninger ved at bruge disse typer elbiler i flextrafikken.

I slutningen af 2024 indgik Movia på vegne af tre sygehuse i Region Sjælland aftale med en ladeoperator om at opstille lynladere forbeholdt Flextrafik ved sygehusene. Senest fra slutningen af 2025 vil flextrafikens elbiler – herunder de fire forsøgsbiler - kunne benytte disse lynladere, når de har kørsel til sygehusene.

Sådan transporterer vi os i Movia

Som trafikselskab har Movia fokus på at nedbringe den generelle CO2-udledning fra persontrafikken i Danmark. Det sker gennem en grøn omstilling af busserne, men det sker også gennem ændringer i vores transportvaner.

Derfor er det vigtigt, at Movias medarbejdere understøtter den udvikling ved selv at prioritere grønne transportformer i forbindelse med arbejdet. Når en medarbejder skal til møde, er det derfor altid muligt at låne et erhvervsrejse-kort, så rejsen kan foregå kollektivt. Movia stiller også cykler og mødebiler til rådighed. Alle mødebiler er enten elektriske eller hybrid.

Movia servicerer ca. 13.000 stoppestedsstandere på Sjælland og øerne. Når information på en stander skal opdateres, eller hvis en stander er gået i stykker, tager Movia sig af det. For at kunne løse denne opgave har Movia en række servicebiler, som i dag alle er dieseldrevne, men som i 2028 overgår til at køre på el.



2 medarbejdercykler



9 servicebiler på el



17 servicebiler på diesel



1 servicebil på hybrid



Målbarometer ● ○ ○

Movia reducerer løbende organisationens forbrug og omstiller til mere bæredygtig drift.

Målbarometer ● ○ ○

I 2028 vil alle Movias egne servicebiler køre på el.

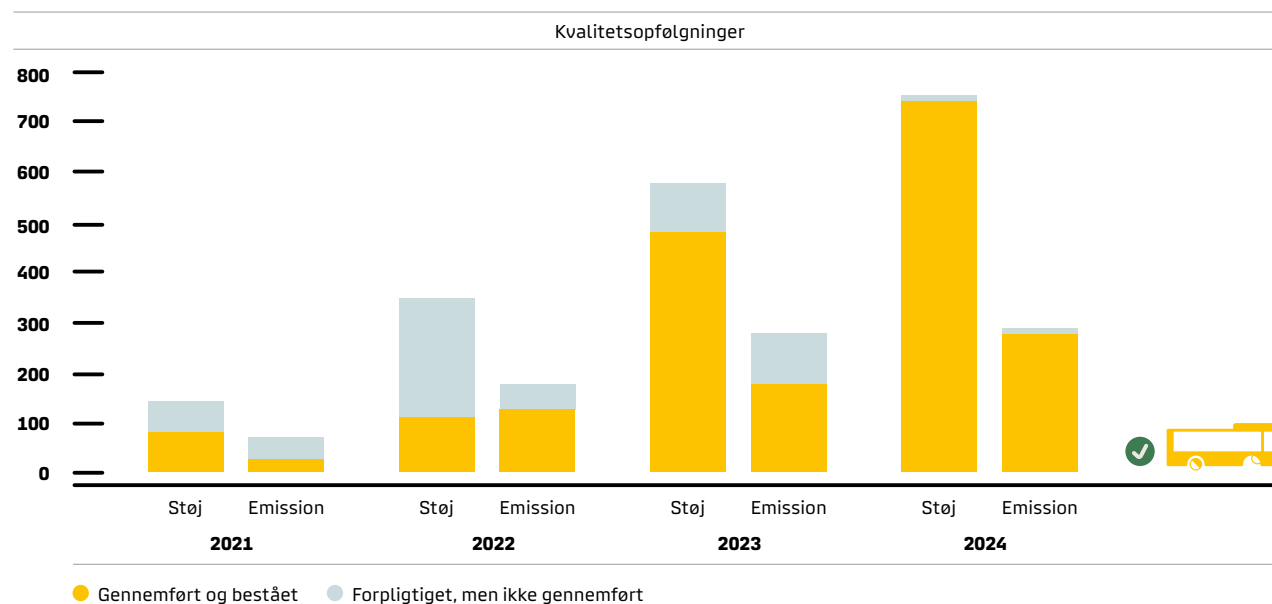
Renere luft og reduktion af støj



Movia opgør årligt udledningen fra bussernes motorer. Det er primært udskiftning af materiel, der påvirker mængden af udledninger. I 2024 er NOx- og partikeludledningen per kørt kilometer fortsat faldet og er under sigtelinjen for året. Siden 2008 er NOx-udledningen reduceret med knap 94 pct., mens partikeludledningen er nedbragt med godt 94 pct. Movia nåede allerede i 2023 sin 2030-målsætning om en 92 pct. reduktion af partikler. Movia opfylder i 2024 også 2030-målsætningen for støjreduktion. Den fortsatte omstilling til elbusser forventes yderligere at styrke denne udvikling. For at sikre den positive udvikling stiller Movia i nyere kontrakter krav om, at operatørerne årligt får udført

tredjepartskontrol af bussernes røggas- og støjledning.

I 2024 skulle 752 busser kontrolleres, hvoraf 99 pct. gennemførte og bestod kontrollen. I ældre kontrakter udføres årlige kontroller af bussernes eget diagnosesystem, og Movia har desuden indført kontrol af elbussernes fyr til kabineopvarmning. I 2024 skulle operatørerne for første gang egenkontrollere elbussernes kabineopvarmingsfyr. De indsendte dokumentation for 122 ud af 135 busser, men 58 blev afvist pga. systematiske fejl. Movia har godkendt 64 busser (47 pct.) og er i dialog med operatørerne for sammen at skabe forbedring.



Grønne indkøb

En ny indkøbspolitik blev i december 2024 godkendt af Movias bestyrelse, så bæredygtighed fremgår som én af tre målsætninger for vores indkøb. I Movia vil vi arbejde for, at vores indkøb er så bæredygtige som muligt inden for de rammer, vi arbejder under, herunder også vores budgetrammer. Det betyder, at vi indarbejder social, klima- og miljømæssige hensyn i vores indkøb i det omfang, det er muligt.

Som et led i at omstille Movias drift til at være mere miljøvenlig har vi indgået en aftale med en leverandør af rengøring. Aftalen forpligter leverandøren til at benytte 100 pct. emissionsfri transport på leverancer af rengøringsartikler og måtteservice i Valby og Taastrup, og denne service udføres af en underleverandør.

Derudover har Movias kantine i 2024 hævet andelen af økologi. Det økologiske spisemærke i sølv betyder, at Movia nu er oppe på, at 60-90 pct. af maden er produceret af økologiske produkter. Der er desuden et stort fokus på at reducere mængden af madspild.

Movia har indgået aftale med en leverandør om anskaffelse af el- og vvs-ydelser i forbindelse med Movias brandtekniske anlæg og installationer. Den udvalgte leverandør garanterer, at 75 pct. af kørslen vedrørende planlagte opgaver vil blive udført med elbil.



60-90%

af maden i Movias kantine er produceret økologisk

Målbarometer ● ● ○

Movia har fokus på grønne indkøb, hvis muligheden eksisterer og er økonomisk forsvarelig.



Samfund

Sådan arbejder Movia
med S'et i ESG



Fokus på bæredygtighed

Som offentlig virksomhed tager Movia ansvar for, at alle lovgivningsmæssige krav og internationale standarder overholdes på arbejdspladsen. Det afspejler sig i både indkøb og drift. I Movia har vi databehandleraftaler med alle vores eksterne leverandører for på den måde at sikre klare retningslinjer i forhold til persondatasikkerhed og forsvarlig opbevaring af persondata. Vi udarbejder ydermere nye personalepolitikker i takt med, at Movia og omverdenen ændrer sig – og vi opdaterer de eksisterende således, de er tidssvarende.

Samfundsmålsætninger

Social

- 95 pct. af passagererne i bus og tog er tilfredse med deres rejse.
- Movias flextrafik sikrer mobilitet for alle.
- Movia udfører kontrol af vognmandsvirksomheder i Flextrafikken, for at sikre, at operatørerne overholder vores krav vedr. overenskomstvilkår.
- 95 pct. af passagererne i bus er tilfredse med chaufføren.
- Movia arbejder for at fremme medarbejdernes trivsel og reducere sygefravær.
- Movia samarbejder med kommuner, regioner og relevante interesseorganisationer.
- 90 pct. af flextrafikens passagerer er tilfredse med deres rejse.



Egen arbejdsstyrke

Gode forhold for medarbejderne

Movia er en arbejdsplads, der prioriterer gode rammer for, at medarbejderne kan løse deres opgaver på et højt fagligt niveau. Dette er afgørende for, at vi kan tiltrække og fastholde kompetente medarbejdere. Det er godt for Movia som helhed og bidrager til, at Movia kan levere innovative løsninger og effektiv kollektiv mobilitet.

Vi ser blandt andet, når vi ansætter nye medarbejdere, at et vigtigt parameter for at være en attraktiv arbejdsplads er fleksibel arbejdstid. Ved fleksibelt arbejde bliver det lettere at kombinere fritidsliv, børn og karriere.

I 2023 blev der indført en ny arbejdstidsaftale, der gjorde op med, at der er bestemte tidsintervaller på dagen, hvor arbejdet skal udføres. Derudover er det i mange jobfunktioner muligt at have op til to hjemmearbejdsdage om ugen, som ligeledes understøtter en mere fleksibel hverdag, der tilgodeser både mænd og kvinder.



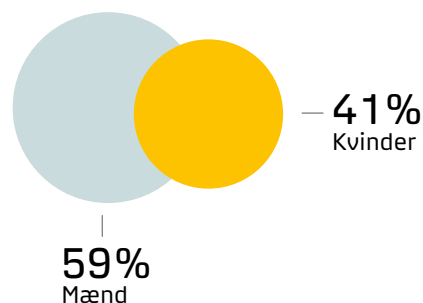
Ligestilling og ligeløn

Movia følger gældende overenskomster med KL, og har en fast proces ved nyansættelser. Lønnen forhandles mellem en tillidsvalgt og HR, som har det overordnede ansvar for at sikre, at der ikke er områder i organisationen, der har en skæv lønfordeling ift. helheden. I Movia er fordelingen af ansatte mellem mænd og kvinder hhv. 59 pct. mænd og 41 pct. kvinder. Til sammenligning var fordelingen i 2023 61 pct. mænd og 39 pct. kvinder. Andelen af kvinder er således steget med 2 procentpoint i 2024 sammenlignet med 2023. Af den samlede lønsum i 2024 fordeles midlerne med hhv. 60 pct. til mændene og 40 pct. til kvinderne.

I 2023 var lønsummen fordelt med 62 pct. til mændene og 38 pct. til kvinderne. Der er således en fortsat balance, hvor lønsumsfordelingen følger kønsfordelingen. Movia bestræber sig på, at der skal være balance i fordelingen af lønsumsmidler mellem kønnene, og at alle jobs i Movia kan varetages af alle køn.

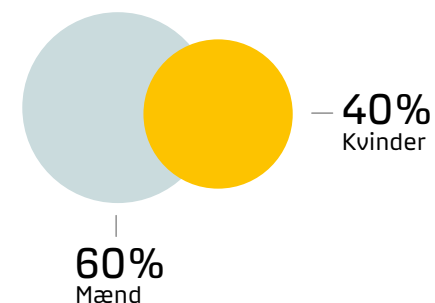
Medarbejdere

450 medarbejdere fordelt på hovedkontor i Valby og driftskontor i Taastrup



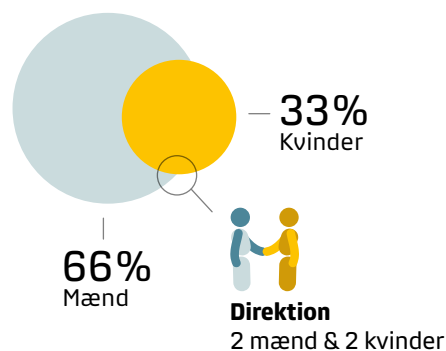
Lønsum

Fordelingen af midler fordelt på køn stemmer overens med fordelingen af køn i organisation



Ledelse

30 ledere fordelt på direktører, områdechefer og teamledere



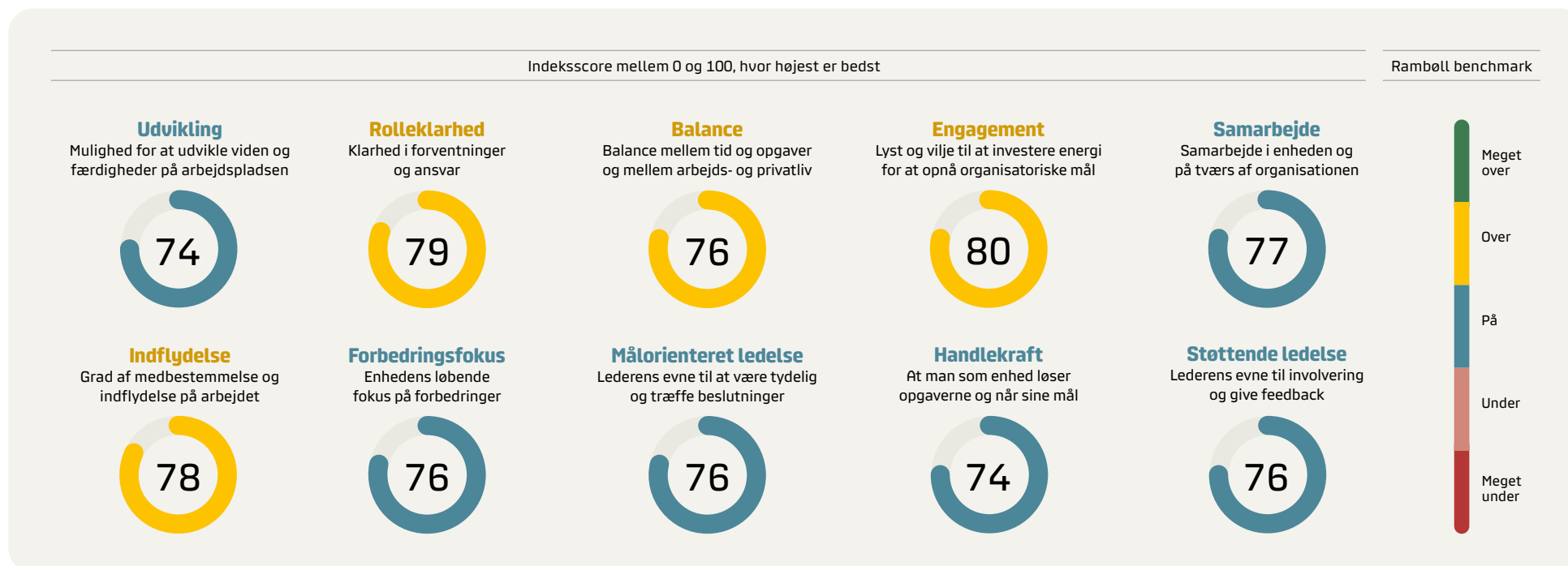
Engagement og arbejdsmiljø

Movia udfører to gange årligt engagementsmålinger, der bruges som et dialogværktøj mellem chefer og medarbejdere. Formålet er at forbedre samarbejdet og medarbejderengagementet. Derfor spørges der i undersøgelsen til mål som engagement og handlekraft blandt medarbejderne. Resultaterne bruges til at udvælge særlige fokusområder, der skal arbejdes på at for at højne medarbejderengage-

mentet f.eks. støttende ledelse eller indflydelse. Den største forbedring i 2024 er sket på handlekraft, hvor der har været en forbedring på 2 point fra maj 2023 til april 2024.

I 2024 gennemførte Movia også en APV (arbejdspladsvurdering). Resultatet heraf har blandt andet medført en opmærksomhed på gode vaner – specielt med fokus på støj i Movias åbne kontorlandskaber. Det indledende arbejde

med facilitering af god dialog blev startet op i 2024. Det er forskelligt fra områderne, hvordan man ser godt samarbejde udspille sig – og ligeledes er det forskelligt, hvad der kan forstyrre. Løsningen på, hvordan man dæmper op for dette, samtidig med at videndeling prioriteres, er ligeledes individuel. Derfor skal der gennem lokal dialog i afdelingerne, og på tværs i organisationen, sættes fokus på gode vaner, således at samarbejde, videndeling og opgavefokus kan sameksistere bedst muligt.



Personaleomsætning

Personaleomsætningen i Movia i 2024 er på 17 pct, hvilket er relativt højt. Flere af fratrædelserne er imidlertid forventelige, da det bl.a. drejer sig om elever og studenter-medhjælpere, der ansættes for en afgrænset periode.

Gennemsnitsancienniteten i Movia er på otte år, hvilket viser, at selv med en personaleomsætning, der er højere end i 2023 (15 pct.), er Movia en arbejdsplads, hvor medarbejdere bliver længe, og hvor der også er mulighed for at få nye ansvarsområder internt.

I 2024 har 24 medarbejdere fået nyt job internt i Movia – heraf 4 ledere. I 2024 fik Movia desuden 84 nye medarbejdere, heraf 2 ledere, der blev rekrutteret eksternt.

Målbarometer



Movia overholder gældende lovgivningsmæssige krav og internationale standarder for at sikre troværdighed og tillid til os som arbejdsplads.

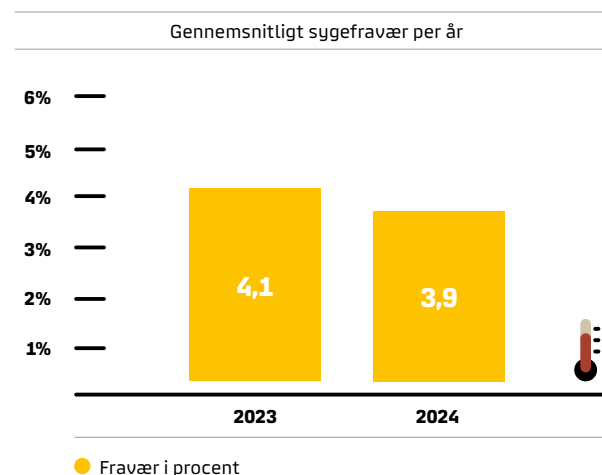
Målbarometer



Movia arbejder for at fremme medarbejdernes trivsel og reducere sygefravær.

Sygefravær

I Movia er målet et gennemsnitligt sygefravær pr. medarbejder på 3,6 pct. eller derunder, svarende til otte sygefraværsdage pr. medarbejder inden for en sammenhængende periode på 12 måneder. I 2024 var sygefraværsprocenten på 3,9 pct. Til sammenligning var sygefraværsprocenten på 4,1 procent i 2023. Det betyder, at det gennemsnitlige sygefravær er faldet med 0,2 procentpoint. I 2024 har der blandt andet været fokus på fleksibilitet, tidlig indsats og fokus på at bevare tilknytningen til arbejdspladsen i forbindelse med længere sygdomsforløb. Disse indsatser sammenholdt med et stort fokus på afholdelse af ferie og restitution kan være med til at gøre sygefraværet lavere.



Billetkontrollørernes arbejde

Movias billetkontrollører er den gruppe af medarbejdere i Movia, der, udover kundeservice, har den mest direkte kontakt med passagererne. I 2024 havde Movia i gennemsnit 67 ansatte kontrollører, og tilsammen har de kontrolleret knap 4 mio. passagerer og udskrevet 124.000 kontrolafgifter.

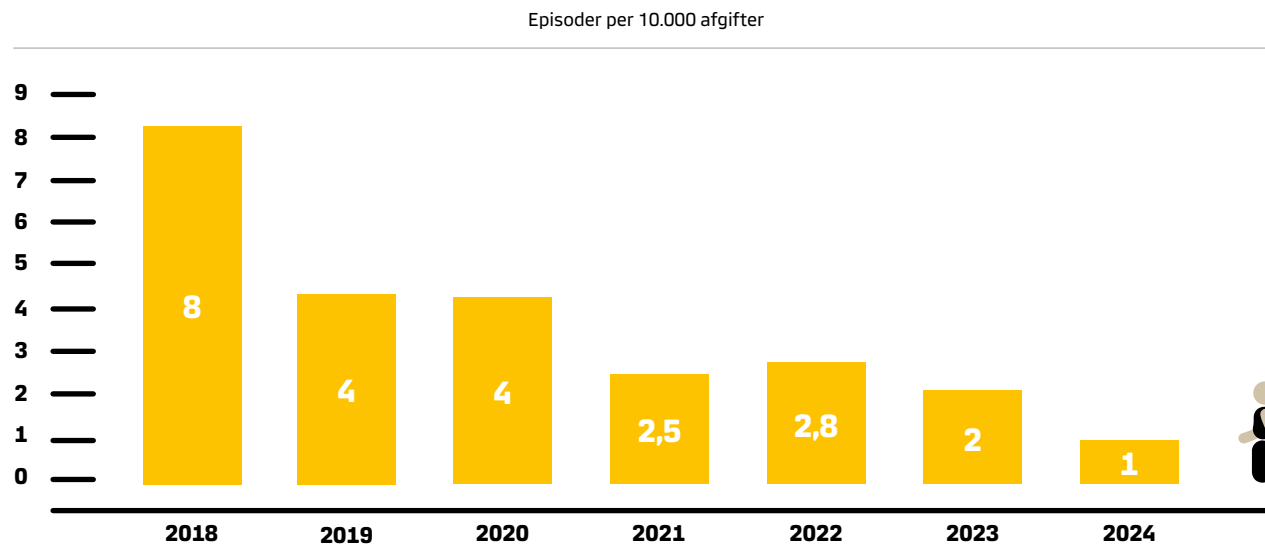
I 2024 blev der registreret 14 konfliktsituationer i forbindelse med kontrolarbejdet. Det svarer til én episode for hver 8.855 udskrevne afgifter. Til sammenligning var der i 2023 én episode for hver 4.848 afgifter og i 2022 én for hver 3.573 afgifter. Det betyder, at antallet af konflikter er faldet markant, og arbejdsmiljøet for kontrollørerne er forbedret siden 2022.



Hvad er en episode?

En episode i billetkontrollen dækker over hændelser og nærvedhændelser, hvor en kontrollør har oplevet at blive overfaldet enten fysisk eller verbalt.

Movia registrerer alle fysiske og mundtlige episoder og bruger dem til at uddanne billetkontrollørerne i konflikthåndtering.



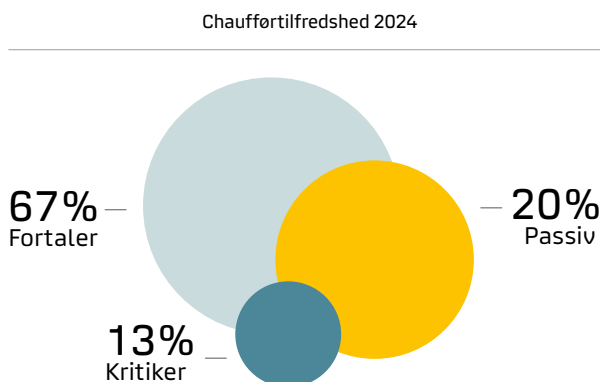
Andre medarbejdere i Movias værdikæde



Høj tilfredshed blandt chauffører

Buschaufførerne er ansat hos operatørerne og er samtidig Movias primære ansigt udadtil. Deres service og humør har stor betydning for passagertilfredsheden. Ved at bruge NPS-målinger får vi værdifuld feedback på chaufførernes tilfredshed med forholdene. Forventningen er, at når chaufførerne føler sig værdsatte og anerkendte, øges deres engagement, hvilket gavner både passagertilfredshed og bustrafikkens omdømme.

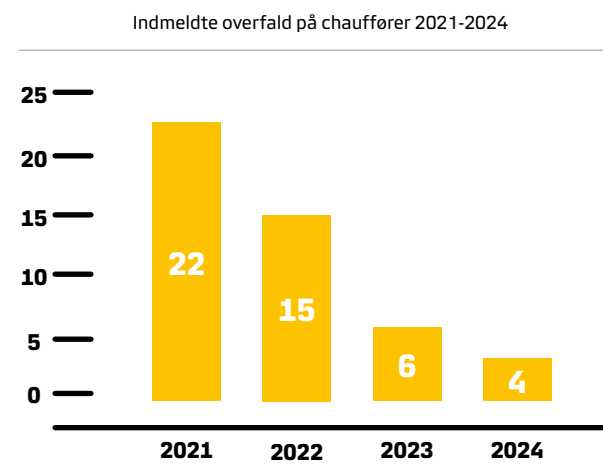
Movia har indhentet tilfredshedsmålinger fra operatørerne. I alt har 1.567 ud af ca. 4.000 chauffører svaret på NPS-målingen (40 pct.). Respondenterne fordeler sig på de fire største operatører. Der er flest positive respondenter – 67 pct. vil anbefale jobbet som rutebuschauffør, mens 13 pct. er kritiske.



Færre registrerede overfald

En del af Movias arbejde med at sikre gode arbejdsforhold for buschauffører handler om tryghed. Derfor stiller vi et krav om, at busoperatørerne indmelder fysiske og verbale overgreb mod chauffører, så vi kan danne os et overblik over forekomsten af overfald.

2024 var endnu et godt år med nedgang i antallet af indmeldte hændelser. Der blev indmeldt fire tilfælde af "andre overfald end røveri". Det er to stk. færre end året før. Samtidig har der ikke været indmeldt "kast med sten mod busser". Der har ikke været indmeldt tilfælde af "røveri eller forsøg på røveri". Movia kan dog kun registrere de rapporteringer, vi modtager, og det vurderes som sandsynligt, at der er et mørketal.



Gode medarbejderforhold i Flextrafik

Chaufførerne i Movias Flextrafik spiller en stor rolle for passagertilfredsheden. Derfor har Movia siden 2017 haft et rådgivende kontrolpanel, bestående af repræsentanter for arbejdsgiverforeninger og fagforeninger inden for flextrafikken. Panelet gennemgår stikprøver for at sikre, at operatørerne overholder chaufførernes overenskomstsikrede arbejds- og lønvilkår.

Kontrolpanelet har i 2024 foretaget stikprøver fra 22 vognmænd og deres 17 underleverandører. Stikprøvekontrollerne i 2024 viser, at der fortsat er fejl og mangler i en del af chaufførernes lønsedler og ansættelseskontrakter, nogenlunde svarende til niveauet i 2023. De fleste sager, hvor der konstateres fejl og mangler, lukkes ved, at operatøren dokumenterer overfor Movia, at der er rettet op på manglerne, f.eks. i form af efterbetaling af tillæg eller pension. Arbejdet i kontrolpanelet skal bidrage til gode arbejdsforhold for chaufførerne og har resulteret i, at flere operatører og underleverandører er medlemmer i en arbejdsgiverforening.

Kontrolpanelets arbejde har afstedkommet en række nye krav i det kørselsudbud, som trådte i kraft 1. marts 2024. Ændringerne betyder bl.a., at operatøren skal byde ind med en fast pris pr. vogntype i stedet for pr. vognløb, hvilket sikrer et stabilt marked og prisniveau gennem kontraktperioden. Der er desuden fastsat et loft på 13 timer fra vognen er startet, til den skal være hjemme igen. 13 timer er således det maximale tidsrum, en chauffør må køre. Dette skal gavne både arbejdsmiljø og trafikikkerhed.

Sikring af kvaliteten i Flextrafik

Som et led i en styrkelse af kvaliteten af den fleksible mobilitet øgede Movia igen i 2024 kontrolindsatsen betydeligt og gennemførte flere end 6.000 fysiske kvalitetsopfølgninger. Kvalitetsopfølgningen gennemføres typisk på de mest kørte strækninger, f.eks. sygehuse, og tager udgangspunkt i krav i udbudskontrakterne med 24 konkrete kontrolpunkter. Det drejer sig bl.a. om kontrol af bilens stand, sikkerhedsudstyr, chaufførens uddannelsesbeviser, kørekort, chaufførkort, ydet service (herunder om borgeren følges som aftalt), samt bilens og chaufførens generelle fremtræden, uniformering mv.

Movias øgede fysiske kvalitetsopfølgning bidrager til en forbedring. Dette ses bl.a. ved, at passagerernes tilfredshed med chauffør og vurdering af vognen steg i 2024.



Forbrugere og slutbrugere

Høj passagertilfredshed i 2024

Movia måler kontinuerligt på passagertilfredshed i alle vores services. Det gør vi, fordi det giver en værdifuld indsigt i passagerernes oplevelse af blandt andet punktlighed, komfort og chaufførservice. Disse data anvendes til at forbedre og tilpasse driften, så vi imødekommer kundernes behov og sikrer en mere inkluderende og tilgængelig transportløsning for alle.

Ved at prioritere passagertilfredshed understøtter Movia sin ambition om at levere en drift af høj kvalitet til gavn for passagererne.

Målbarometer



95 pct. af passagererne i bus og tog er tilfredse med deres rejse.

Målbarometer



95 pct. af passagererne i bus er tilfredse med chaufføren.

Målbarometer



90 pct. af passagererne i flextrafik er tilfredse med deres rejse.





2023: 94,6% Mål: 95%

94,7%



Tilfredshed med busrejsen

I 2024 var 94,7 pct. af Movias passagerer enten tilfredse eller meget tilfredse med deres aktuelle rejse, hvilket er stort set uændret i forholdet til året før.



2023: 86% Mål: 90%

87%



Tilfredshed med Flextrafik

Årets passagerundersøgelse viser, at 87 pct. af passagererne er tilfredse eller meget tilfredse. Det er en stigning i forhold til 2023, hvor den lå på 86 pct.



2023: 93,6% Mål: 95%

94,7%



Tilfredshed med Lokaltog

For Lokaltog er den samlede tilfredshed steget fra 93,6 pct. til 94,7 pct., hvilket må siges at være rigtig godt, da der har været en del sporrenovering på flere linjer.

2023: 94,1% Mål: 95%

93,7%



Tilfredshed med buschaufføren

Tilfredsheden med chaufførens kørsel ligger højt på 93,7 pct. Desværre er tilfredsheden lavere end 2023, hvor den var helt oppe på 94,1 pct. Det er noget, Movia har fokus på.

2023: 93% Mål: 90%

93%



Tilfredshed med Flextrafikchaufføren

I 2024 svarede 93 pct. af passagererne, at de var enige i, at chaufføren kørte forsvarligt. 94 pct. svarede, de var enige i, at chaufføren var villig til at hjælpe dem, hvis de havde behov.



Inddragelse af borgere og interessenter

Borgerinddragelse er et vigtigt værktøj for Movia, da det er med til at styrke vores beslutningsgrundlag og sikre indsigt i brugerbehov. Derudover er det med til at fremme tillid og medejerskab blandt interessenter samtidig med, at det kan understøtte udviklingen af innovative og bæredygtige transportløsninger. Derfor har Movia et borgerpanel og et tilgængelighedsforum, som hver især spiller en rolle i udviklingen af den kollektive transport

Movias borgerpanel inviteres to gange om året til at arbejde med aktuelle problemstillinger eller udviklingsprojekter. I april 2024 blev borgerpanelet inviteret til at komme med input til, hvordan Movia og andre aktører bedst kan understøtte overgangen fra det fysiske Rejsekort til Rejsekort som app og få flest brugere med over i den nye app. Der kom mange gode inputs fra mødet, som bl.a. er blevet brugt i de efterfølgende rejsekortkampagner.

I november 2024 var borgerpanelet inviteret til at arbejde med ESG-parametre og var således med til at pege på, hvilke emner inden for E, S og G, de vurderede, var relevant for Movia at rapportere på. Her var der særligt fokus på, at Movia fortsat rapporterer på og arbejder med tilgængelighed og grøn omstilling.

Movias tilgængelighedsforum afholdt i alt fire møder i 2024. Her blev der talt om forbedringer af kollektiv transport og tilgængelighed for alle brugere. Centrale emner inkluderede desuden pilotforsøget nærbus (se side 30), Rejsekort som app og tilpasninger af busnettet i forbindelse med åbningen af de nye metrostationer. Der var også diskussioner om digitalisering, kundevenlige løsninger og uddannelse af chauffører for at sikre inklusion.



Fysisk og digital tilgængelighed

Allerede i efteråret 2023 kunne Movia præsentere de første busser med elektriske ramper. Dette er en forbedring for kørestolsbrugere og andre, som nu har mulighed for at komme ombord, uden at skulle have en hjælper med til at løfte rampen ud. Movias bestyrelse besluttede i 2022, at fremover skal alle nye busser være udstyret med elektrisk rampe. Det betyder, at ved udgangen af 2024 var det lige knap hver fjerde bus, som er udstyret med elektrisk rampe.

I en verden, hvor alt bliver mere og mere digitalt, har Movia i 2024 også et fokus på digital tilgængelighed, for de grupper, som enten ikke kan eller ikke vil benytte sig af digitale løsninger. Bl.a. har Movia i forbindelse med udvikling af Flextrafik-app, gennemført tests med deltagere fra Movias tilgængelighedsforum med henblik på at forbedre tilgængeligheden og brugervenligheden af appen.



23% busser har elektriske ramper



Flexibel mobilitet over det meste af Sjælland

Movias Flextrafik blev oprindelig udviklet som et alternativ til kørsel med busser på tider og steder, hvor der ikke kunne opretholdes en fornuftig busbetjening. Det daværende alternativ har siden udviklet sig betydeligt og er i dag sammensat af flere DRT-løsninger (Demand Responsive Transport), som nu tilsammen udgør Movias Fleksibel Mobilitet. Kombinationen af DRT-løsninger sikrer en høj grad af fleksibel mobilitet overalt, herunder også en række såkaldte visiterede kørsler, som kommuner og regioner efterspørger for at hjælpe borgere bedst muligt, f.eks. til behandling eller uddannelse. Et eksempel herpå er flexpatient, som regionerne tilbyder personer med mobilitetsudfordringer i forbindelse med undersøgelse mv. på sygehus/hospital.

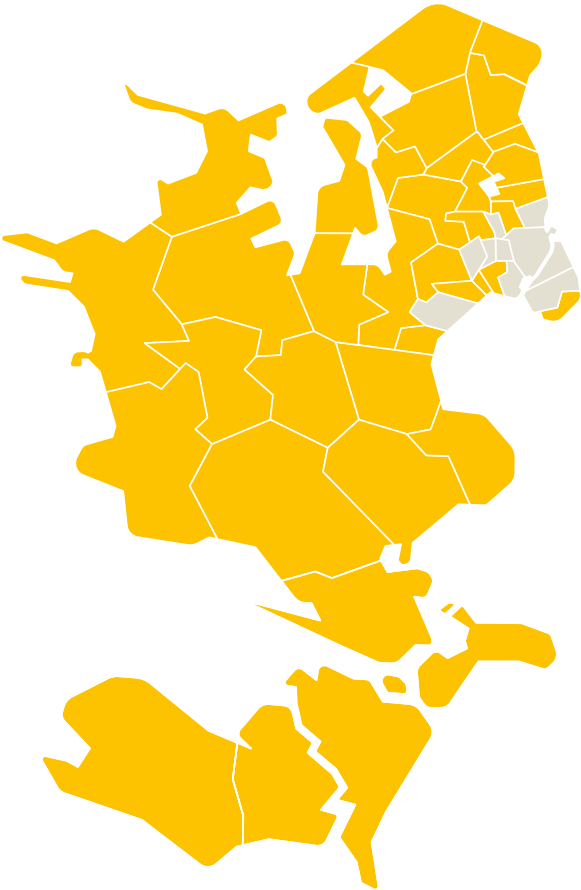
Klassisk rutebusdrift er ikke mulig at tilbyde på alle tider og steder, men kombineret med fleksibel mobilitet kan Movia servicere alle borgere overalt på Sjælland og øerne. Derudover sikrer Movia gennem den fleksible mobilitet, at kommuner og regioner får adgang til en række køretøjer, der kan løse de opgaver, som kommuner og regioner er forpligtet til gennem lovgivningen.

Mobilitet overalt er betydningsfuld for at skabe et sammenhængende samfund. Flextur, Plustur og senest forsøget med nærbus, er tilbud, som kommunerne beslutter og dækker det meste af Sjælland og øerne med en koordineret kørsel.

Passagerer 2024

Flextur	341.072
Plustur	11.173
Flexkommune	303.079
Flexhandikap	843.390
Flexpatient, Region Sjælland	403.395
Flexpatient, Region Hovedstaden	131.461
Flexrute	1.690.042
Nærbus (fra 8. april)	19.155
Total	3.742.767

Flextur i de fleste kommuner i 2024



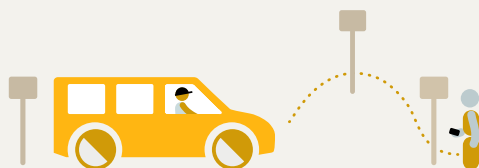
● Med Flextur ● Uden Flextur (dog med Flexhandikap)

Hvad er nærbus?

Nærbus er bus på bestilling – et mobilitets-koncept, som Movia, sammen med Faxe Kommune, tester i Haslev. Det er kollektiv transport med mindre busser, der kører mere direkte mellem stoppesteder, og som kun kører, når servicen er bestilt af en borger.

Nærbus kan bestilles via en app, og man kan ringe til Movias kundeservice. Når man bestiller i nærbus-appen, vælger man selv stoppestedet. Ruten planlægges, så chaufføren kører den smarteste vej med færrest stop og omveje.

Det toårige pilotforsøg, som startede i april 2024, har et mål om at skabe en økonomisk effektiv løsning, der passer til geografien eller tidspunkter med lav efterspørgsel efter kollektiv transport. Idéen med konceptet er samtidig at skabe et tilbud, der indeholder en bedre service. Pilotforsøget følges tæt gennem en følgegruppe.



Ledelse

**Sådan arbejder Movia
med G'et i ESG**



Ansvarlig ledelse og transparens

Movia arbejder aktivt med god ledelse for at sikre en ansvarlig, transparent og effektiv drift af den kollektive transport. Vi har klare retningslinjer for compliance, risikostyring og etisk forretningsførelse, der understøtter vores langsigtede bæredygtighedsmål. Movia har fokus på, at beslutninger træffes på et velinformeret grundlag, og at der er en høj grad af ansvarlighed i hele organisationen.

Vi er transparente i vores kommunikation, og vi samarbejder tæt med kommuner, regioner, operatører, myndigheder og andre interessenter for at skabe robuste og velfungerende mobilitetsløsninger til gavn for samfund og miljø.

Ledelsesmålsætninger §

Governance

- Movia arbejder for bæredygtig mobilitet med åbenhed og gennemsigtighed som nøgleprincipper.
- Movia overholder gældende lovgivningsmæssige krav og internationale standarder for at sikre troværdighed og tillid til os som arbejdsplads.
- Movia sigter mod at opnå målet om 40 pct. af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen ved nyvalg i 2026.



Movia og pressen

Movia lægger vægt på saglig, nøgtern og præcis kommunikation overfor presse og passagerer. Vi er professionelle, venlige og imødekommende med respekt for mediernes rolle og arbejdsvilkår. Vi er åbne og tilgængelige, og vi undersøger sager grundigt, inden vi svarer. Håndteringen af pressehenvendelser sker altid i tæt samarbejde med fagmedarbejdere i Movia samt vores ejere, kommuner og regioner.

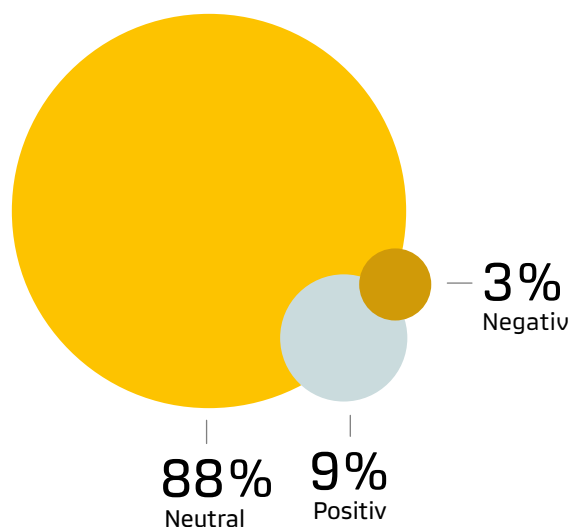
Året åbnede med en snestorm, der skabte kritisk omtale af omlagte og aflyste busser, men var generelt præget af gode historier om Movia i medierne. Nærbus – Movias bus-på-bestilling – blev lanceret i Haslev, Østbanen genåbnede efter længere tids renovering, Movia lagde planen for de næste fire års mobilitet, Novo Nordisk finansierede mere bus i Hillerød, og Movia rundede 50 pct. elbusser seks år før tid i december.

Derudover blev Rejsekort som app lanceret, Københavns Busterminal, som Movia drifter, åbnede, og Movia foretog

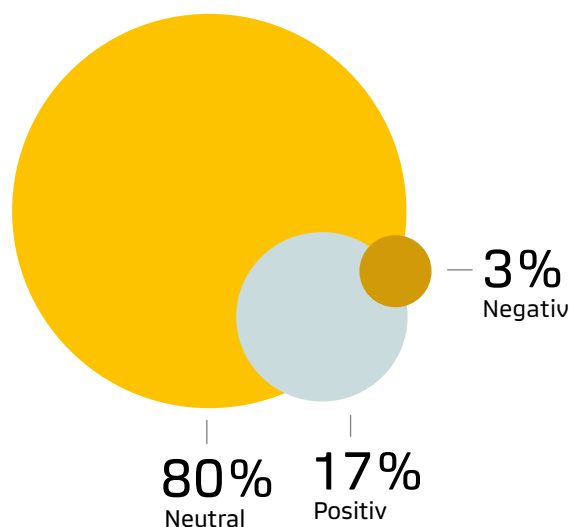
bustilpasninger til den kommende letbane og ved åbningen af M4 Sydhavnsmetroen.

Movia optrådte lidt flere gange i medierne i 2024 (2.966 omtaler) end året før (2.746). Samtidig fortsatte den positive tendens med, at Movia stiller talsspersoner til rådighed for pressen. Siden 2022 er andelen af omtaler med talssperson steget fra 17 pct. til 20 pct. Positivt er det også, at kun tre pct. af omtalen i 2024 var negativ (tre pct. i 2023). Samtidig steg andelen af positive omtaler fra ni pct. i 2023 til 17 pct. i 2024.

Tonen i pressen 2023



Tonen i pressen 2024





Whistleblowerordning

Movias whistleblowerordning blev indført den 17. december 2021 som led i implementeringen af EU's whistleblowerdirektiv i dansk lovgivning. Ordningen bidrager til at skabe et sikkert arbejdsmiljø, hvor medarbejdere frit kan indberette kritisable forhold uden bekymring for eventuelle repressalier.

Movias eksterne administrator af ordningen er advokatfirmaet Bech-Bruun, der fungerer som første instans i håndteringen af indberetninger. Dette omfatter en vurdering af, om en given indberetning er omfattet af ordningens rammer. I løbet af 2024 har Movia ikke modtaget nogen indberetninger, der falder inden for disse rammer.

Målbarometer

Movia sigter mod at opnå målet om 40 pct. af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen ved nyvalg i 2026

Bestyrelsen

Movias bestyrelse består af 9 medlemmer, der udpeges af Movias repræsentantskab og de to regioner og Københavns Kommune. Bestyrelsen bestod i 2024 af syv mænd og to kvinder. Repræsentantskabet bestod af 32 mænd og 13 kvinder i 2024.

Bestyrelse



7 Mænd 2 Kvinder

Repræsentantskab



32 Mænd 13 Kvinder

Samarbejdet med operatører og leverandører

Movia stiller som Danmarks største trafikselskab høje krav til samarbejdet med vores partnere og operatører. Gennem en vedvarende og tæt dialog sikrer vi, at vores kørselskontrakter er attraktive, velfungerende og opretholder høje standarder både før og under kontraktperioden.

Rutebusområdet

Inden offentliggørelsen af udbud på rutebusområdet gennemfører Movia en målrettet markedsdialog direkte med de enkelte operatører. Det skaber bedre muligheder for at tilpasse udbud og kontrakter, så de forbliver innovative, markedstilpassede og imødekommer behovene hos Movias ejere og brugere. Samtidig styrker det dialog og tillid mellem Movia og operatørerne.

Efter driftstart fastholder Movia en tæt kontakt med operatørerne for at sikre, at kvaliteten i kørslen opretholdes gennem hele kontraktperioden, og at samarbejdet udvikler sig positivt for alle involverede parter. Dette sker blandt andet gennem regelmæssige statusmøder, hvor driften, samarbejdet og potentielle udviklingsmuligheder drøftes.

Som en del af Movias indsatser for løbende forbedring er der i 2024 introduceret regelmæssige operatørmøder. Her bliver kontraktforhold og driftsrelaterede emner behandlet med henblik på at fremme en kontinuerlig, uformel og tæt dialog.

Flextrafikområdet

På flextrafikområdet opretholder Movia en løbende dialog med Operatørudvalget, der består af et repræsentativt udsnit af operatørmarkedet og Dansk PersonTransport. Efter driftstart sikrer Movia fortsat en tæt kontakt med operatørerne for at opretholde kvaliteten og samarbejdet. Formålet er, at understøtte Movias forsyningssikkerhed.

For at skabe bedre rammer for markedet, herunder sikre bedre løn- og arbejdsvilkår for ansatte chauffører, har Movia ved sit seneste flextrafikudbud i 2024 indført en begrænsning på, hvor stor en andel af kørslen, som operatøren kan udføre via underleverandører.



Samarbejdspartnere

Rutebusoperatører



Trafikvirksomheder



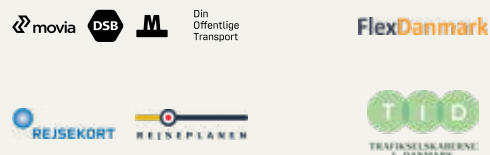
Danske organisationer



Udenlandske organisationer

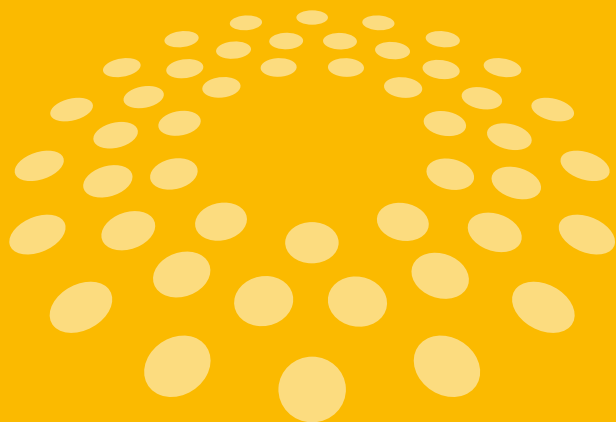


Branchesamarbejder









Samfundsansvar

ESG rapport 2024

Trafikselkabet Movia

Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby
moviatrafik.dk

Om Movia

Movia er Danmarks største mobilitetsselskab. Vi kører årligt med ca. 175,5 mio. passagerer i vores busser, lokaltog og i flextrafikken. Movia ejes af de 45 kommuner og to regioner på Sjælland og er reguleret af lov om trafikselkaber.

Rapporten er sat med fonten: AtB2 text.
Rapporten er forfattet og designet af Movia.
Movia har rettigheder til alle fotos.

Udgivet maj 2025.



Dokumentnummer
2005710

Bestyrelsen

Mødedato:
7. maj 2025

Godkendelse af mandat til generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S 8. maj 2025

Indstilling

Det indstilles,

- at bestyrelsen giver Movias administrerende direktør fuldmagt med substitutionsret til at udøve stemmeret på Movias vegne på den ordinære generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S 8. maj 2025.

Sagsfremstilling:

I henhold til Movias vedtægt § 23, nr. 11 træffer bestyrelsen beslutning om fuldmagt til at repræsentere Movia på generalforsamlinger i aktieselskaber m.v. På generalforsamlingen i Rejsekort & Rejseplan A/S, som holdes som papirgeneralforsamling 8. maj 2025, træffes beslutning om en række forslag fremsat af bestyrelsen, jf. nedenfor. Administrationen anbefaler, at Movia stemmer for de forslag, der af bestyrelsen fremsættes på generalforsamlingen.

Bestyrelsens forslag og indstillinger omfatter

- Godkendelse af årsregnskabet for 2024
- Valg af medlemmer til bestyrelsen og disses suppleanter. Herunder udpeges den eksterne formand for bestyrelsen til indstilling til transportministeren.
- Godkendelse af vederlagspolitik
- Fastlæggelse af vederlag til bestyrelsesformanden
- Fastlæggelse af vederlag til formanden for revisionsudvalget
- Valg af revisor

Bemærkninger til de enkelte punkter fremgår af vedlagte lukkede bilag.

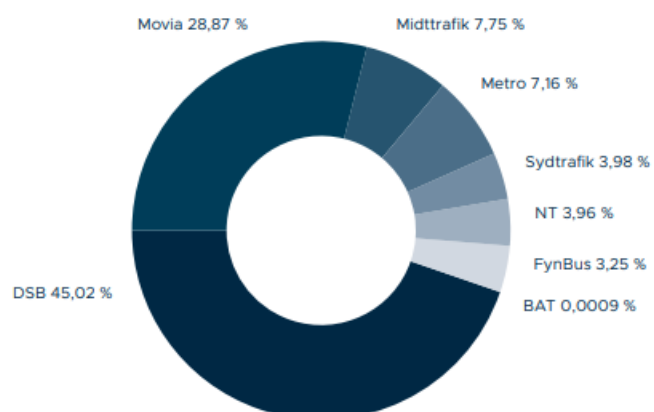
Ejerstrukturen i RKRP A/S fremgår af denne figur fra Årsrapporten.

EJERFORHOLD

Rejsekort & Rejseplan A/S er ejet af DSB, Trafikskabet Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikskab, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus og BAT.

Bestyrelsen er Rejsekort & Rejseplan A/S' øverste ledelse. Det er Rejsekort & Rejseplan A/S' ejerkreds, som udpeger bestyrelsens medlemmer, bortset fra et bestyrelsesmedlem, som transportministeren udpeger. Ejerne og transportministeren udpeger i fællesskab bestyrelsesformanden for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Figur 3. Ejerforhold



Økonomi:

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben, men med lukket bilag. Det vil af dagsordenen fremgå, at *"bilaget er lukket af hensyn til fortrolighed om den endnu ikke afholdte generalforsamling"*.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

1. Bemærkninger til indstillinger ved RKRP A/S generalforsamling. Lukket bilag

Dokumentnummer
2011688

Bestyrelsen

Mødedato:
7. maj 2025

Godkendelse af mandat til generalforsamling i Lokaltog A/S 21. maj 2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender, at Movias administrerende direktør gives fuldmagt med substitutionsret til at udøve stemmeret på Movias vegne på den ordinære generalforsamling i Lokaltog A/S 21. maj 2025.

Sagsfremstilling:

I henhold til Movias vedtægt § 23, nr. 11 træffer bestyrelsen beslutning om fuldmagt til at repræsentere Movia på generalforsamlinger i aktieselskaber m.v. På generalforsamlingen i Lokaltog A/S træffes beslutning om en række forslag fremsat af bestyrelsen, jf. nedenfor. Administrationen anbefaler, at Movia stemmer for de forslag, der af bestyrelsen fremsættes på generalforsamlingen.

Den ordinære generalforsamling afholdes 21. maj 2025. Movia har som ejer af 75,7 pct. af Lokaltog A/S bestemmende indflydelse ved generalforsamlingen. Der er følgende punkter på dagsordenen:

1. Valg af dirigent
2. Bestyrelsens beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år
3. Fremlæggelse af revideret årsrapport til godkendelse
4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af underskud i henhold til den godkendte årsrapport
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer, herunder bestyrelsesformand, samt eventuelle suppleanter
6. Valg af revisor
7. Valg af bæredygtighedsrevisor
8. Forslag fra bestyrelsen og/eller aktionærerne

Bemærkninger til de enkelte punkter fremgår af vedlagte lukkede bilag. Administrationen bemærker, at forslag fra Lokaltogs bestyrelse til beslutning på generalforsamlingen er i overensstemmelse med Movias bestyrelses beslutning af 7. marts 2025 om det videre arbejde med bestyrelsessammensætning og gennemsigtighed i Lokaltog A/S.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben, men med lukket bilag. Det vil af dagsordenen fremgå, at *"bilaget er lukket af hensyn til fortrolighed om den endnu ikke afholdte generalforsamling"*.

Kommunikation:

Der er ingen særskilt kommunikation knyttet til sagen.

Bilag:

1. Bemærkninger til indstillinger ved generalforsamling i Lokaltog A/S. Lukket bilag.

Godkendelse af mandat til stemmeafgivning på ordinær generalforsamling i FlexDanmark

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- giver Movias administrerende direktør fuldmagt med substitutionsret til at udøve stemmeret på Movias vegne på den ordinære generalforsamling i foreningen FlexDanmark 27. maj 2025.

Sagsfremstilling:

I henhold til Movias vedtægt § 23, nr. 11 træffer bestyrelsen beslutning om fuldmagt til at repræsentere Movia på generalforsamlinger i aktieselskaber m.v. På generalforsamlingen i foreningen FlexDanmark, som finder sted 27. maj 2026, træffes beslutning om godkendelse af årsregnskabet for 2024 og årsbudgettet for 2026. Desuden udpeges medlemmer til bestyrelsen samt valg af revisor. Administrationen anbefaler, at Movia stemmer for de forslag, der af bestyrelsen fremsættes på generalforsamlingen. De enkelte indstillingspunkter er beskrevet i vedlagte lukkede bilag.

FlexDanmark er en forening med begrænset ansvar og har NT, Movia, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus som medlemmer. NT beklæder formandsposten ved administrerende direktør Thomas Øster. Movia er repræsenteret ved administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen. FlexDanmark har til formål at udvikle, anskaffe, eje, drive og supportere it-systemer til brug for flextrafik samt anden dermed efter bestyrelsens skøn beslægtet eller forbunden virksomhed. Foreningen driver ikke erhvervsøkonomisk aktivitet, og skal økonomisk hvile i sig selv. FlexDanmark varetager alene opgaver for medlemmerne.

FlexDanmark har i oktober 2024 gennemført en organisationsændring, ved hvilken det 75 medarbejdere store Contact Center, svarende til 60 pct. af det samlede medarbejderantal, blev virksomhedsoverdraget til NT. Organisationsændringen giver i 2025 anledning til at planlægge flytning til nye og mindre, men fortsat, centralt beliggende lokaler i Aalborg.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben, men med lukket bilag af hensyn til fortrolighed om ikke afholdt generalforsamling.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

1. Bemærkninger til indstillingspunkter. Lukket bilag

Orientering om klima- og miljøstatus, forår 2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orientering om status for Movias miljø- og klimainsats til efterretning.

Sagsfremstilling:

Administrationen orienterer hvert halve år bestyrelsen om Movias miljø- og klimainsats. I dette notat orienteres kort om:

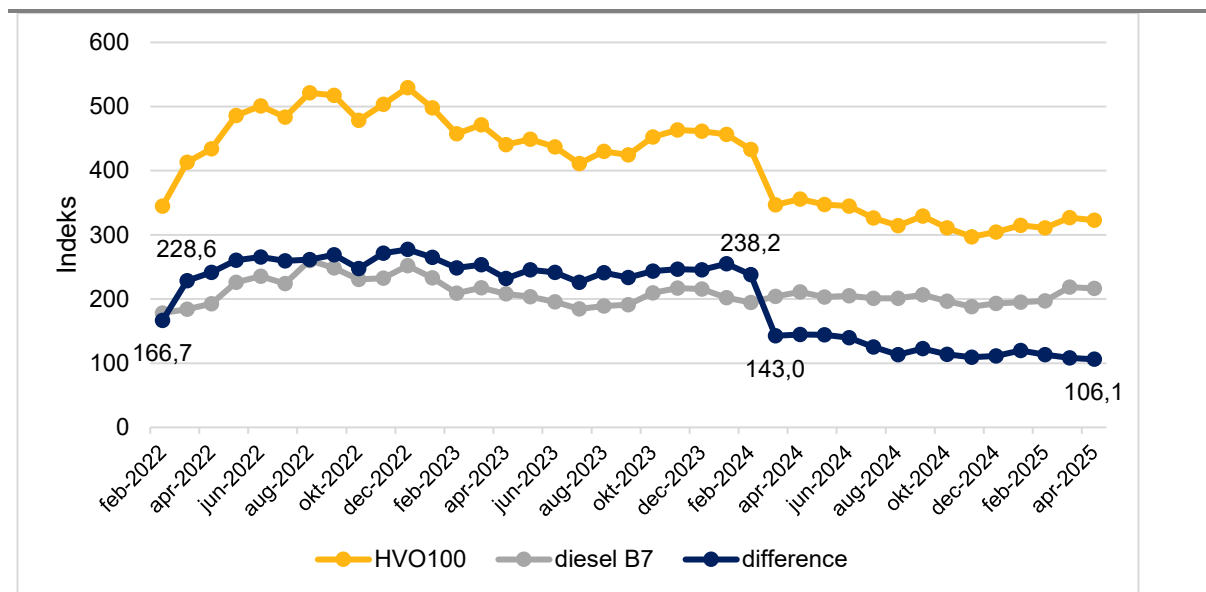
1. Prisforskel mellem diesel og HVO-biodiesel
2. Puljeansøgninger til gule busser
3. Status for operatørernes brug af dieselbusser i stedet for elbusser
4. Status for miljøsyn
5. Etablering af lynladere ved sygehuse i Region Sjælland

1 Prisforskel mellem diesel og HVO-biodiesel

Som følge af stigende priser på HVO-biodiesel (HVO100) i 2022 besluttede en række kommuner midlertidigt at omstille fra HVO-biodiesel til almindelig diesel. I marts 2024 faldt prisforskellen mellem almindelig diesel og HVO-biodiesel til niveauet før den kraftige prisstigning i 2022. Prisforskellen er siden faldet yderligere, og nåede i april 2025 det laveste niveau siden februar 2018, jf. figur 1 "Udvikling i indeks for HVO-biodiesel og alm. diesel siden februar 2022".

Kalundborg, Køge, Lolland, Stevns og Vordingborg kommuner har besluttet at fortsætte med at bruge almindelig diesel i stedet for at vende tilbage til HVO-biodiesel.

Figur 1. Udvikling i indeks for HVO-biodiesel og alm. diesel siden februar 2022



Kilde: Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks for hhv. diesel og HVO-biodiesel.

Som en del af den halvårslige orientering om Movias klima- og miljøindsats har administrationen siden maj 2023 orienteret om status for prisforskel mellem diesel og HVO-biodiesel. Administrationen vil fremover alene orientere om dette punkt, hvis prisforskellen mellem almindelig diesel og HVO-biodiesel igen skulle stige kraftigt.

2 Puljeansøgninger til grønne busser

Administrationen indsendte i august 2024 to ansøgninger til Trafikstyrelsens pulje for grønne busser og grøn flextrafik. Projekterne omfattede omstilling af busdrift i hhv. Odsherred og omegn og Sorø og omegn til elbusser. Administrationen bistod også Region Hovedstaden med at udarbejde en ansøgning til puljen for omstilling af linje 350S til eldrift. Trafikstyrelsen meddelte i februar 2025 tilsagn til Movias ansøgninger, som støttes med samlet 4,98 mio. kr. Støtten indgår som et løbende driftstilskud, der dækker en del af kommunernes og regionernes omkostninger til busdriften. Støtten tilgår dermed primært Sorø Kommune, Odsherred Kommune og Region Sjælland. Region Hovedstaden modtog et tilsagn på 0,93 mio. kr. til støtte af omstilling af linje 350S.

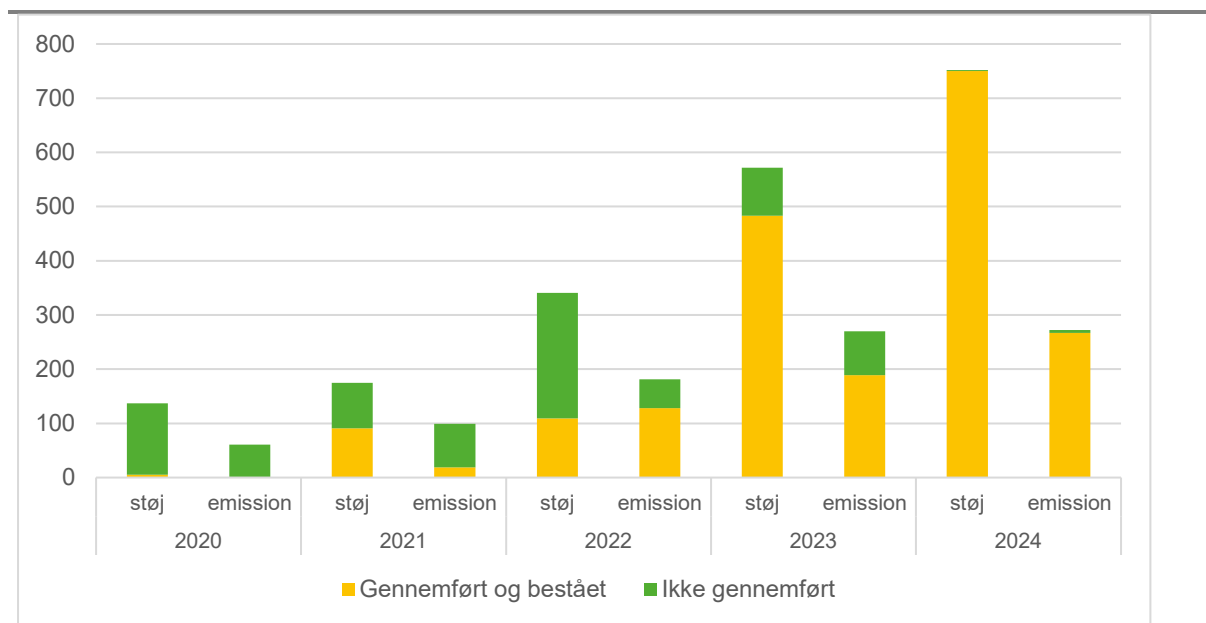
3 Status for operatørernes brug af dieselbusser i stedet for elbusser

Administrationen orienterede ved status for Movias klima- og miljøindsats i foråret 2024 om, at Movia i januar og februar 2024 har udskrevet betydelige boder til flere operatører for brug af dieselbusser for kontraktenheder, som er udbudt med krav om elbusdrift. Administrationen følger månedligt op på operatørernes brug af dieselbusser. I løbet af 2024 uddelte Movia en samlet bod til operatørerne for brug af dieselbusser i stedet for elbusser på 2,4 mio. kr. Hertil kom en modregning i betalingen på samlet 6,9 mio. kr. for forsinket levering af elbusser og brug af dieselbusser. For de kontraktenheder, hvor Movia har indgået aftale med operatøren om elbusdrift, blev 99,1 pct. af de gennemførte ture kørt med elbusser. De primære årsager til brug af dieselbusser var forsinket levering af elbusser (to operatører) og omfattende tekniske problemer med elbusser (en operatør).

4 Status for Miljøsyn

I alle kontrakter fra og med udbud A16 (kontraktstart fra april 2019) er operatørerne forpligtet til at få gennemført et årligt miljøsyn af bussenes udledning af røggas og støj. Miljøsynet skal gennemføres af et uvidt målefirma. I 2024 fik operatørerne gennemført 272 røggas- og 752 støjledningskontroller, hvor hhv. 98,2 pct. og 99,7 pct. bestod. Det er en klar forbedring sammenlignet med tidligere år, se figur 2.

Figur 2. Udvikling i gennemførte miljøsyn, fra og med udbud A16, 2020-2024



Kilde: Egne data.

Movia gennemførte desuden en stikprøve på 36 kontroller af bussers røggasudledning og 36 kontroller af bussers støjledning, hvor hhv. 81 pct. og 97 pct. bestod. Movia har sanktioneret operatørerne for ikkebeståede stikprøver.

For alle kontrakter før udbud A16 skal operatøren årligt indsende fejlfri udskrifter fra bussens egendiagnosesystem (system, som registrerer fejl i bussenes røggasrensningssystem). I 2024 indsendte operatørerne fejlfri diagnoseudskrifter for 352 busser, hvoraf 90 pct. blev godkendt. 2024 var første år, hvor operatørerne var forpligtet til at foretage egenkontroller af bussenes kabineopvarmningsfyr. Operatørerne var forpligtet til at indsende dokumentation for 135 busser. Operatørerne har fremsendt 122 kontroller, men Movia har afvist 58 målinger grundet en systematisk fejl. Movia har rettidigt modtaget dokumentation for og godkendt 64 busser, svarende til 47 pct.

Administrationen har valgt at fritage operatørerne for sanktioner for manglende indberetning gennem egenkontroller af kabineopvarmningsfyr og indsendelse af fejlfri udskrifter fra bussens [egendiagnosesystem](#), da 2024 var første år, operatøren var forpligtet til at indberette dette. Administrationen har i den forbindelse understreget, at operatørerne vil blive sanktioneret i henhold til kontrakterne, hvis der er mangler næste eller kommende år.

5 Etablering af lynladere ved sygehuse i Region Sjælland

Administrationen orienterede ved status for Movias klima- og miljøindsats i foråret 2024 om, at Movia i 2023 fik støtte fra Trafikstyrelsen til at gennemføre et forsøg med elbiler i flextrafikken, som kan medtage kørestole. Forsøget omfatter også etablering af lynladere ved tre sygehuse i Region Sjælland.

Projektet skal give viden og erfaringer med at omstille flextrafikkens liftbiler til el, og i den forbindelse undersøge om lynladere placeret ved flextrafikkens centrale knudepunkter kan reducere produktionstab ved opladning af forsøgsbilerne.

Administrationen indgik i 2024 aftaler med henholdsvis Køge, Slagelse og Nykøbing Falster sygehuse om arealer til lynladere og gennemførte efterfølgende et udbud af en koncessionsaftale om opstilling og drift af i alt tre stk. lynladere. Udbuddet blev vundet af ladeoperatøren Norlys. I løbet af 2025 opsætter Norlys 300 kW-ladere ved flextrafikkens afsætningssteder ved de tre sygehuse, hvor hver lynlader samtidigt understøtter opladning af to elbiler. Lynladeren ved Slagelse Sygehus blev idriftsat den 7. marts 2024.

Administrationen udbyder, som en del af det kommende udbud af flexgaranti, FG13, to udbudsenheder med hver to stk. el-liftbiler for en kontraktperiode på 2 år. Lynladere kan benyttes af alle flextrafikkens elbiler herunder de fire el-liftbiler.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Administrationen planlægger ingen særlig kommunikation om indholdet af orienteringen.

Sagen understøtter Movias strategiretning "Movia prioriterer bæredygtighed og innovation".

Orientering om IT-status 1. halvår 2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen:

- tager orienteringen om Movias IT-projektportefølje til efterretning.

Sagsfremstilling:

Administrationen orienterer halvårligt om status på Movias IT-projektportefølje, herunder om de fælles systemer hos henholdsvis Rejsekort & Rejseplan A/S og FlexDanmark. Nedenfor er en oversigt over status for igangværende projekter (tabel 1) og for afsluttede projekter. Beskrivelse af status for de enkelte projekter fremgår under tabel 1.

Status for IT-projektporteføljen er en understøttende indsats for Movias hovedopgave, som er at sikre en effektiv drift af transportsystemer inden for bus, flextrafik og lokaltog.

Oversigt over den igangværende IT-projektportefølje

Projektnavn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Udbud og implementering af system til transportstyring (bustrafik)	Movia	01.01.2020	01.10.2025	Projektet er i implementeringsfasen, og tidsplanen er stram, hvorfor der er stor fokus på de kritiske milepæle og fremdriften af projektet. Der pågår forhandlinger på styregruppeniveau med leverandøren for at få de sidste leverancer på plads. Der er behov for justering af tidsplanen, og projektets idriftsættelsestidspunkt forventes forsinket til den 1. oktober 2025.
Udbud af IT-løsning for busterminal ved Dybbølsbro forestås af Vejdirektoratet. Movia skal forestå driften	Movia	01.11.2020	1. kvartal 2025	Prøvedrift og evaluering er afsluttet. Overdragelse fra it-leverandøren ARS til Vejdirektoratet er gennemført. Der er enkelte udeståender, som er planlagt at være på plads i uge 17. Herefter forventer Vejdirektoratet at overdrage til Københavns Kommune. Operationelt er terminalen i fuld drift med tilhørende driftsorganisation hos Movia.
Nyt rejsekort-program i Movia	Movia	01.01.2025	31.12.2026	Status fremgår af direktionsmeddelelser på bestyrelsesmødet 7. maj 2025.

Projektnavn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Cybersikkerhed: IT-sikkerhed og etablering af kontroller til styrkelse af Movias cybersikkerhed	Movia	01.01.2022	30.03.2026	Bestyrelsen orienteres særskilt på bestyrelsesmødet 7. maj 2025.
Nyt IT-system til flextrafik og mobilitet (IFM/DART)	Movia	01.02.2024	27.06.2025	Følger planen. Se særskilt bestyrelsessag.
Landsdækkende digitalt Rejsekort som app	Rejsekort & Rejseplan A/S	November 2022	December 2025	Muligheden for at kunden kan tage op til 28 medrejsende (voksen, barn, cykel og hund) med på eget check er lanceret den 1. marts 2025.
Løsninger til brugere, der ikke kan eller ikke vil bruge Rejsekort som app	Rejsekort & Rejseplan A/S	November 2022	1. kvartal 2026	Prodata er efter udbud valgt som leverandør af validatorer. Software aftale på Rejsekort & Rejseplans SaaS rammeaftale er indgået med Fairtiq, så der anvendes samme backend til App og Kort

Udbud og implementering af system til transportstyring (bustrafik) – Movia

Trafikstyringssystemet (TMS) hos Movia understøtter de mest centrale driftsprocesser i planlægning, daglig afvikling og afregning af trafikken. Det nuværende TMS-system har en lang række snitflader til Movias øvrige systemer samt til Rejseplanen og Rejsekort. Op til idriftsættelsen af det nye TMS-system vil der være en kortvarig periode med paralleldrift, hvor integrationerne gradvist overføres fra det eksisterende system til det nye. Derudover vil implementeringen af systemet omfatte en oplæringsfase samt tilpasning til nye arbejdsprocedurer. Dette kan midlertidigt medføre en reduceret kvalitet i formidlingen af trafikinformation.

Udbud af IT-løsning for busterminal ved Dybbølsbro (Vejdirektoratet) og driften - Movia

Den fulde it-anvendelse, bl.a. registrering ved indkørsel og udkørsel fra terminal samt trafikinformation, blev taget i brug primo november 2024. Den afsluttende prøvedrift blev afsluttet den 15. januar 2025, og evaluering er afsluttet. Den samlede løsning og dokumentation er overdraget fra leverandøren ARS til Vejdirektoratet. Derefter skal Vejdirektoratet overdrage løsningen til Københavns Kommune, hvorefter Movia har ansvar for driften. Operationelt på det daglige niveau er IT-løsningen overdraget til Movia, som forestår driften bl.a. i tæt samarbejde med busoperatørerne.

IT-system til flextrafik og mobilitet (IFM/DART) – Movia

Bestyrelsen godkendte den 13. december 2024 at udvide analysefasen i tæt samarbejde med FlexDanmark for at sikre, at forretningsmodellen for flextrafik kan it-understøttes af et standardsystem, som tillige er forberedt til integration med anden fleksibel mobilitet.

Landsdækkende digitalt Rejsekort - Rejsekort & Rejseplan

Rejsekort som app-løsning er udviklet, hvor brugerne af den kollektive transport kan foretage et digitalt check ind og ud. Rejsekort-app'en er lanceret i april 2024 med en version med begrænset funktionalitet til 20.000 kunder. Den 4. september blev der åbnet for alle med kundetype Voksen og Pensionist. Muligheden for, at kunden kan tage op til 28 medrejsende, hvilket omfatter voksen, barn, cykel og hund, med på eget check ind, er lanceret den 1. marts 2025. Ultimo juni 2025 åbnes for kundetype Børn og Ung +16, samtidig med, at funktionen i iPhone, hvor kunden skal acceptere, at appen altid har adgang til GPS-data, ændres til, at det kun er ved brug. Pr. 21. april 2025 var der 1.064.370 registrerede kunder i Rejsekort som app.

Løsninger til brugere, der ikke kan eller ikke vil bruge Rejsekort som app – Rejsekort & Rejseplan

Der udviklet et alternativ til de kunder, der ikke kan eller vil bruge Rejsekort som app eller Rejsebillet. Løs-

ningen er sammenlignelig med det eksisterende Rejsekort-system, hvor kunden skal checke ind og checke ud med et fysisk kort. Forretningsreglerne for kundens brug af kort og beregning af pris er fastlagt. Prisen på en rejse bliver den samme uafhængigt af, om den gennemføres med Rejsekort som kort eller app. Det er afklaret, at kunden skal købe et nyt kort, da eksisterende Rejsekort ikke kan genbruges. Dette er afstemt med civilsamfundsorganisationerne. Det visuelle udtryk på de nye validatorer er ligeledes fastlagt med inddragelse af civilsamfundsorganisationer.

Afsluttede IT-projekter siden sidste bestyrelsesrapportering i november 2024

Test af billigere teknologi til digitalisering af stoppesteder

Det er lykkedes at udvikle en prototype på et countdown modul, som er indenfor målsætningen for pris pr. enhed, og som kan give den relevante information, der er brug for. Desværre viste udendørstesten af prototypen, at enhedernes strømforbrug var for højt, og batterilevetiden derved for kort. Analyse af, hvad der skal til for at forbedre løsningen, så en acceptabel levetid kan opnås, peger på et tilvalg af bl.a. solceller og genopladelige batterier, hvilket er forbundet med høje omkostninger til videreudvikling.

Det vurderes, at udviklingsomkostningerne til forbedring samt slutpris pr. enhed bliver for høj, tidshorizonten er lang, og de mange risici for, hvordan slutproduktet vil fungere, skaber for stor usikkerhed. Det er derfor vurderingen, at videreudvikling af en løsning ikke længere er rentabel, og projektet er derfor indstillet.

Trafikselskabernes OptimeringsPlatform (TOP). Etablering af en udbudsstrategi for anskaffelse af fremtids-sikret platform

TOP-projektet er afsluttet. Movia viderefører arbejdet i regi af DART programmet i samarbejde med de øvrige trafikselskaber i Flexdanmark

Økonomi:

Ingen særskilt økonomi.

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent.

Kommunikation:

Der udarbejdes ikke særskilt kommunikation om status på IT-projektporteføljen.

Dokumentnummer
1988011

Bestyrelsen

Mødedato:
7. maj 2025

Orientering om Movias arbejde med cybersikkerhed, forår 2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager afrapporteringen på cybersikkerhedsarbejdet i første fase til efterretning
- tager igangsættelse af cybersikkerhedsarbejdets anden fase til efterretning
- tager orienteringen om hændelser det sidste halvår til efterretning

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen besluttede 10. marts 2023 at igangsætte et flerårigt cybersikkerhedsprogram i tre faser. Programmet er baseret på det internationalt anerkendte CIS18 rammeværk, der angiver best practice metoder til sikring af tilstrækkelig cybersikkerhed. Bestyrelsen besluttede, at Movias cybersikkerhedsmodenhed efter endt implementering af hele programmet skal være på 2,75 på CIS18 rammeværkets skala fra 0-5.

Evaluerings af cybersikkerhedsprogrammets første fase

Første fase af cybersikkerhedsprogrammet er gennemført i 2023/2024 og er afsluttet.

Movia har bedt en ekstern sikkerhedsrådgiver om at evaluere det gennemførte arbejde. Resultatet viser, at Movia *har* løftet cybersikkerheden, og i højere grad efterlever *best practice* anbefalinger. Movia har løftet sin modenhed fra udgangspunktet på 1,43 til 2,19 på CIS18 rammeværkets skala. Movias sikkerhed ligger over gennemsnittet for organisationer, der har fået lavet en modenhedsmåling. Movia er godt på vej, og arbejder aktivt med at reducere risikoen for ødelæggende angreb og håndtering af nye angrebsflader, hvilket styrker forsvaret og modenheden mod den målsatte modenhed på 2,75, når alle tre faser er gennemført.

Igangsættelse af cybersikkerhedsarbejdets anden fase

Cybersikkerhedsprogrammet anden fase er målrettet en række nye områder, som ikke var omfattet af første fase:

- Øget databeskyttelse: Klassificering og overvågning af dokumenter og data med henblik på beskyttelse mod uautoriseret deling
- Øget logging: Automatiseret overvågning af organisationens logfiler giver mulighed for hurtigere respons på identificerede sårbarheder
- E-mail og browser beskyttelse: Beskyttelse mod medarbejderrettet angreb fra eksterne og usikre brugere og miljøer
- Malware beskyttelse: Beskyttelse mod udbredelse af skadelige applikationer, koder og scripts
- Datagenskabelse: Konsolidering af den eksisterende backup beskyttelse
- Administration af netværksinfrastruktur: Beskyttelse mod sårbarheder i netværksservices og adgangspunkter

Anden fase planlægges at være gennemført i slutningen af 3. kvartal 2026 og løfte Movias modenhedsniveau til 2,5.

Hændelser og målrettede cybersikkerhedsangreb det sidste halve år

Movia har i den forgangne periode været udsat for to typer målrettede cybersikkerhedsangreb:

- Movias hjemmeside udsættes aktuelt for ugentlige DDOS-angreb, men disse har *ikke* nogen ødelæggende effekt grundet de etablerede sikkerhedsforanstaltninger. Angrebene sætter ind natterne mellem torsdag og fredag, og ophører efter nogle timer.
- I uge 12 var Movia udsat for et stort angreb, der varede 24 timer. Hjemmesiden var utilgængelig den første time.

Status for awareness træningen i Movia

De fleste former for cyberkriminalitet sker ved at narre mennesker til at klikke på skadelige links i mails, kaldet phishing. Movia har derfor en phishingtræningskampagne, hvor medarbejderne aktivt trænes i at genkende skadelige mails. Klikraten (altså hvor stor en andel af forsøg på phishing der lykkes) for Movias medarbejdere er faldet fra 19 pct. i oktober 2023 til 3 pct. i februar 2025, så træningen har haft effekt. Movia ligger nu på niveau eller lidt under lignende øvede organisationer, og medarbejderne har adgang til en IT sikkerhedslæringsportal, hvor den enkelte medarbejder løbende kan forbedre egen cybersikkerhedsforståelse. Movia tilbyder målrettede kampagner ift. de forskellige medarbejdergruppers risikoprofil.

Movia vil efterleve NIS2 direktivet

NIS2 direktivet omhandler netværks og IT-sikkerhed for samfundskritiske processer. Kommuner, regioner og jernbaner bliver omfattet af direktivet, og selvom Movia ikke vurderes at være direkte underlagt den kommende lovgivning, vurderes det rigtigst at Movia efterlever kravene, idet både ejere, væsentlige samarbejdspartnere, DSB og Metroselskabet, samt Lokaltog A/S er direkte underlagt lovgivningen. NIS2 direktivet træder i kraft den 1. juli 2025.

Øvrigt

Forsvarets Efterretningstjeneste har 11. februar 2025 uddybet trusselvurderingen i forhold til hybride angreb fra Rusland. Der peges på en øget risikovillighed fx for destruktive cybersikkerhedsangreb.

Økonomi:

Orienteringen har ikke økonomiske konsekvenser

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent

Kommunikation:

Der er ingen kommunikation knyttet til sagen

Dokumentnummer
2011646

Bestyrelsen

Mødedato: 7.maj 2025

Orientering om Movias arbejde vedr. opfølgning på aftale om ny metro (M5)

Der blev 28. marts indgået aftale mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm. Aftalen omfatter bl.a. etablering af metrolinje M5 med i alt ni stationer fra København H over Amager til den nye Lynetteholm.

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Staten og Københavns Kommune er enige om at anlægge en ny selvstændig metrolinje (M5), der skal betjene Lynetteholm samt de øvrige byudviklingsområder i Østhavnen og den centrale del af Amager. M5 anlægges af Metroselskabet I/S og udgør, sammen med Østlig Ringvej, den infrastruktur, der muliggør, at byudviklingen af Østhavnen kan realiseres. Det forventes, at Movia vil blive involveret på to måder i forbindelse med arbejdet med aftalen, der skal implementeres i en anlægslov i den kommende folketingssamling - forventeligt i foråret 2026.

Analyse af bustrafikken og bustilpasninger

Af aftalen fremgår det om bustilpasninger, at *"Københavns Kommune forpligtes til at understøtte, at det forudsatte passagergrundlag realiseres for dels det eksisterende metrosystem og dels den nye M5, herunder ved at foretage bustilpasninger (og begrænse paralleldrift mellem bus og metro) og/eller andre trafik- eller boligtiltag. Konkret sigtes der efter at øge passagertallet med 10-15 mio. passagerer årligt som forudsat i Metroselskabets prognoser."*

Københavns Kommune har igangsat et arbejde, hvor det med bistand fra eksterne konsulenter skal afklares, hvordan passagertallet i Metroen kan øges. Kommunen forudsætter, at de ekstra passagerer skal opnås ved hjælp af tiltag, der kan få effekt på kort sigt frem mod 2030 og på længere sigt frem mod 2040. Movia deltager med faglig ekspertise i dette arbejde. Det forventes, at analyserne vil blive gennemført i perioden august 2025 til primo 2027.

Movia har sammen med Københavns kommune og en række andre kommuner gennemført tilpasning til Cityringen med Nyt Bynet i 2019, hvilket betød omfattende ændringer på 33 buslinjer, en reduktion på 196.000 køreplantimer i Københavns- og Frederiksberg Kommuner, og ca. 25 mio. færre buspassagerer.

I 2024 er der gennemført tilpasning til Sydhavnsmetroen, der omfattende 7 buslinjer, en reduktion på 34.000 køreplantimer i Københavns Kommune og en samlet vurderet reduktion på ca. 2,5 mio. buspassagerer. Dette er sket i samarbejde med Københavns kommune, Frederiksberg, Rødovre og Hvidovre kommuner.

Hvis en væsentlig del af de 10-15 mio. ekstra metropassagerer skal komme fra busserne, må det forventes at få markante konsekvenser for busnettet, herunder for busnettets evne til at være tilbringersystem til og fra metrosystemet i København og på Frederiksberg. Administrationen har derfor aftalt med Københavns Kommune, at der skal ske en rettidig inddragelse af de kommuner, der deler buslinjer med Københavns Kommune, og som kan blive berørt af arbejdet.

Ændringer i zone- og takstsystemet

Af aftalen fremgår desuden:

"Parterne er enige om at indføre en række takststigninger, der samlet bidrager med 6,8 mia. kr. (2025-PL) fordelt over perioden 2027-2084:

- Der indføres fra 2027 et tillæg på 20 kr. (2025-PL) på den kollektive transport til Københavns Lufthavn (passagerer, der rejser på pendlerprodukter, undtages). Dette skønnes at medføre et samlet provenu på 4,1 mia. kr. fordelt over perioden 2027 til 2066.*
- Der indføres fra 2036 et kvalitetstillæg på yderligere 1 kr. (2025-PL) i hele metroen, hvilket skønnes at medføre et samlet provenu på 2,4 mia. kr. fordelt over perioden fra 2036 til 2084. Kvalitetstillægget skal ses i lyset af, at en ny M5-linje, gennem løsning af kapacitetsudfordringen over havnesnittet, bidrager til fremtidssikringen af det samlede metrosystem.*
- Der oprettes i 2036 en ny takstzone i Østhavnen, hvilket skønnes at medføre et samlet provenu på 0,3 mia. kr. (2025-PL) fordelt over perioden 2036 til 2084.*

samt

- Med henblik på yderligere at styrke metronettet indføres desuden en ny takstzone i Nordhavnen, som gør det muligt at forlænge den nuværende Nordhavnsmetro med yderligere to stationer. Den nye takstzone vil virke fra idriftsættelsen af forlængelsen af Nordhavnsmetroen (forventeligt 2030) og vil omfatte stationerne efter den nuværende endestation på Orientkaj"*

Movia er sammen med DSB og Rejsekort- og Rejseplanselskabet af Metroselskabet blevet bedt om at deltage i arbejdet med at indrette billetsystemerne, så der kan indføres et lufthavnstillæg på 20 kr. fra 1. januar 2027. Det er forventningen, at Metroselskabet vil bære omkostningerne til tilretningerne af billetsystemerne. Efter det oplyste, skal lufthavnstillægget ikke gælde rejsende, der skifter kollektivt transportmiddel i lufthavnen. Udover de flyrejsende, så bruges tog- og metrostationerne samt busstoppestederne ved lufthavnen også af en væsentlig del af de 17.000 ansatte i virksomhederne ved lufthavnen samt af borgere i Tårnby og Dragør.

Administrationens umiddelbare vurdering er, at det foreslåede lufthavnstillæg næppe kan indføres, så det alene berører flyrejsende. Stationer og busstoppesteder ved lufthavnen anvendes til fritidsrejser af mange borgere i Tårnby og Dragør, og deltidsansatte i lufthavnen får ikke gavn af, at pendlerprodukter er undtaget for tillægget. Samtidig vil tillægget bidrage til at komplicere takstsystemet på et sted, der benyttes af mange rejsende, der ikke er vant til at bruge hovedstadens kollektive transport.

Det bemærkes, at det forventes, at den kommende anlægslov vil bestemme, at der oprettes nye takstzoner i Nordhavnen og Østhavnen. Hidtil har indretningen af zonesystemet været et anliggende for DSB, Metroselskabet og Movia.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

Åbent/lukket punkt:

Sagen er åben.

Kommunikation:

Der er ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Orientering om trængselsanalyse 2024

Indstilling

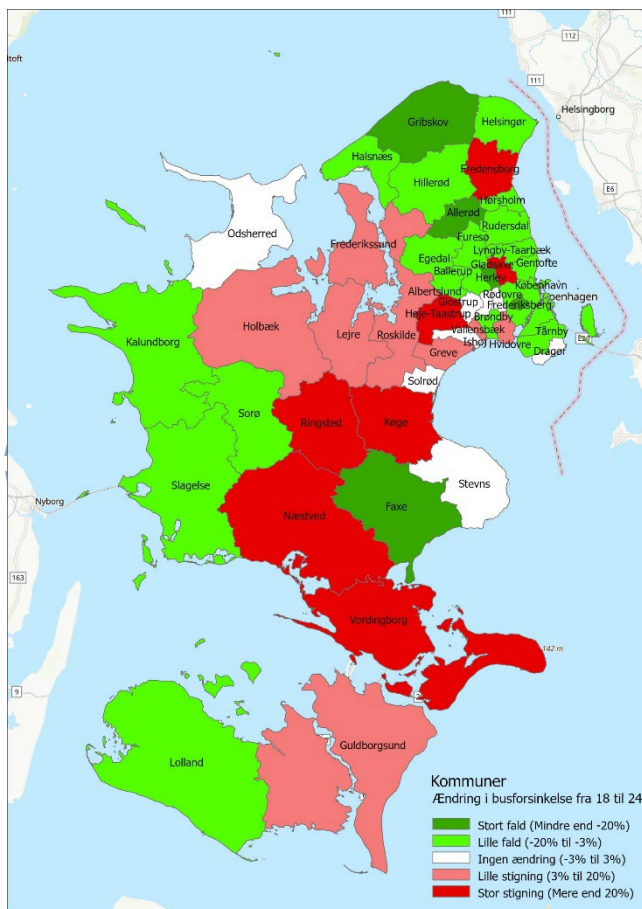
Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen om trængselsanalysen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Movia har flere gange foretaget trængselsanalyser med det formål at belyse trængslens påvirkning på busserne og passagererne. Resultatet har været en opgørelse af busforsinkelser, passagerforsinkelser samt en samfundsøkonomisk beregning af de samlede omkostninger for samfundet.

Figur 1 Udviklingen i bustrængsel på kommuneniveau fra 2018 (1. kvartal) til 2024 (1. kvartal)



gerne til busforsinkelser i de kommuner, der har de største stigninger i bustrængslen markeret med rødt på kortet.

I trængselsanalysen for 2024 fremgår det, at den samlede busforsinkelse på grund af trængsel er faldet i forhold til seneste analyse i 2018. Dette skyldes i høj grad en reduktion i bustimer og om-lægning af mange buslinjer til mindre befærdede veje i forbindelse med Nyt Bynet, bustilpasningen til Metro Cityringen. Passagerforsinkelsen er ligeledes faldet som en konsekvens af udviklingen i busforsinkelsen, men ligeledes drevet af et lavere passagertal. Selvom passagerforsinkelsen er faldet, er den samfundsøkonomiske konsekvens steget, fra 1,8 mia. kr. pr. år til 2,2 mia. kr. pr. år, drevet af stigende priser.

Figur 1 illustrerer udviklingen i bustrængsel fra 2018, 1. kvartal til 2024, 1. kvartal for alle kommunerne i Østdanmark. Det er vanskeligt at sige noget entydigt om den underliggende udvikling i hovedstadsområdet på grund af de store ændringer i forbindelse med Nyt Bynet. Men det ses af kortet, at busforsinkelser på grund af trængsel ikke kun er et hovedstadsfænomen.

Busser, der ikke kommer til tiden på grund af trængsel, kan kombineret med lavfrekvente regionaltoget, give store rejsetidsforlængelser for kunderne. Det vil derfor være relevant at belyse års-

Trængselsanalysen gør Movia i stand til at yde en databaseret rådgivning til kommuner og regioner om trængslens påvirkning af busdriften samt kunderne i den kollektive transport. Midler til at reducere trængslens påvirkning af busser og passagerer er busfremkommelighedstiltag, som fremrykkede stoppesteder, prioritering af busser i signaler samt busbaner og BRT (Bus Rapid Transit) lignende vejinfrastruktur tiltag. Med busfremkommelighedstiltag kommer busserne hurtigere frem, men de kører også mere pålideligt i forhold til køreplanen, så kunderne i højere grad kan regne med at busserne når frem til tiden og dermed sammenhængen i det samlede kollektive transportsystem.

Movia vil bl.a. anvende trængselsanalysens resultater i forbindelse med den igangværende BRT-indsats samt mobilitetsplanindsatserne om belysning af effekterne af road pricing på den kollektive transport samt at få R-busserne hurtigere frem.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åben.

Kommunikation:

Movia planlægger at kommunikere resultaterne fra trængselsanalysen. Blandt andet vil den samlede omkostning for samfundet på 2,2 mia. kr. pr år være et relevant budskab. Ligeledes vil der være fokus på, at trængsel ikke alene er et hovedstadsfænomen, men at busdriften i flere større købstæder også påvirkes negativt af trængslen, og at Movia kan rådgive kommunerne om, hvordan man kan reducere denne type problemer.

Bilag:

Ingen bilag.