

01 Dagsorden til bestyrelsesmøde 15. maj 2019

Dagsorden og meddelelser:

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

Sager til beslutning:

4. LUKKET PUNKT
 5. LUKKET PUNKT
 6. Godkendelse af ny ferielovgivnings påvirkning af Movias budget 2020
 7. LUKKET PUNKT
 8. LUKKET PUNKT
 9. LUKKET PUNKT
 10. LUKKET PUNKT
 11. LUKKET PUNKT
 12. Godkendelse af forlængelse af forsøg med flextur i Næstved Kommune
-

Sager til orientering/drøftelse:

13. Orientering om Nyt Bynet
14. Orientering om BEST-undersøgelsen 2018
15. Orientering om Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning
16. LUKKET PUNKT
17. Orientering om Datatilsynets påbud i forhold til Rejsekort A/S

18. Orientering om ny EU-lovgivning stiller krav til rene busser og nulemissionsbusser
19. Eventuelt

06 Godkendelse af ny ferielovgivnings påvirkning af Movias økonomi

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender, at indbetaling til fonden (anslået 18,8 mio. kr. i 2019-priser) finansieres igennem,

- A. en ét-årig opskrivning af budgettet for 2020, hvorved finansiering sker via øgede aconto betalinger fra kommuner/regioner i 2020.
- B. alternativt, at finansieringen sammensættes som følger:
 - 1. At 2/3 af beløbet findes via ekstraordinære besparelser inden for 2019 og 2020 budgetrammerne, som er givet af den økonomiske politik, hvilket indebærer en afvigelse fra Movias regnskabsregulativ, således at mindreforbrug på op til dette beløb (12,5 mio. kr., 2019 pl) indenfor 2019-budgettet kan overføres til 2020.
 - 2. At 1/3 af beløbet tilvejebringes via en ekstraordinær engangsbudget-opjustering (6,2 mio. kr., 2019 pl) i budget 2020 som en afvigelse fra den økonomiske politik, hvor finansieringen opkræves via øgede aconto betalinger fra kommuner og regioner i 2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Sagen blev behandlet på bestyrelsesmødet 9. april 2019. Bestyrelsen besluttede, at Movia indbetaler optjent ferie til Lønmodtagernes Fond for Tilgodehavende Midler. Med henvisning til den uafklarede DUT-situation besluttede bestyrelsen at udskyde den resterende del af punktet til behandling på bestyrelsesmødet 15. maj 2019, og at administrationen skulle udarbejde oversigt over, hvorledes de enkelte kommuner og regioner vil blive påvirket økonomisk.

Oversigten over finansieringsbidraget fordelt på kommuner og regioner er vedlagt i bilag 1. Der er efter administrationens oplysninger forståelse mellem KL og Finansministeriet om, at den nye lovgivning skal DUT-håndteres, men det er endnu ikke afklaret, hvordan en kompensation i givet fald vil blive udmøntet på de økonomiske rammer for kommuner og regioner.

1. september 2020 træder en ny ferielovgivning i kraft, som får finansieringsmæssige konsekvenser. Administrationen har på baggrund af udmelding fra KL om regler for beregning af forpligtelsen og med udgangspunkt i den hensatte feriepengeforpligtelse i regnskab 2018 estimeret det samlede beløb, der skal indefrysnes til 18,6 mio. kr., svarende til 18,8 mio. kr. i 2019-priser.

Beløbet kan indefrysnes enten via Lønmodtagernes Fond for Tilgodehavende Midler (fonden) eller hos Movia selv. Hvis Movia indefryser midlerne, skal beløbet indeksreguleres og indberettes til fonden årligt. Når medarbejderen forlader arbejdsmarkedet, skal de indekserede feriepenge afregnes med fonden.

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet 9. april 2019 tiltrådt, at Movia indbetaler optjent ferie i overgangsperioden til fonden. Indbetalingen indebærer for Movias budget en ekstraordinær udgift i 2020

Administrationen foreslog på bestyrelsesmødet i april, at indbetalingen finansieres ved indarbejdelse i budget 2020 via forhøjede aconto betalinger fra kommuner og regioner. Det vil samtidig omfatte en godkendelse af en enkeltstående afvigelse i budget 2020, som ikke medfører en ændring af den økonomiske politik i øvrigt. Dette forslag indgår i nærværende indstilling som forslag A.

Alternativt, jf. indstilling B, at finansieringen sammensættes således, at 2/3 af beløbet findes via ekstraordinære og fremrykkede besparelser inden for 2019 og 2020 budgetrammerne, mens 1/3 af finansieringen findes via en ekstraordinær opjustering af 2020-budgettet som en afvigelse fra den økonomiske politik, og hvor finansieringen opkræves via øgede aconto betalinger fra kommuner og regioner i 2020.

Økonomiske konsekvenser:

I alternativ A-modellen forhøjes budgettet i 2020 med anslået 18,8 mio. kr. (2019 pl-niveau), som finansieres via forhøjede aconto betalinger fra kommuner og regioner. Det er en enkeltstående afvigelse fra den økonomiske politik. De efterfølgende budgetår vil være upåvirkede af ændringen.

Alternativ B-modellen indebærer, at der skal findes finansiering som en delt finansiering, hvor 2/3 af beløbet findes via ekstraordinære og fremrykkede besparelser inden for budgetrammerne, som givet af den økonomiske politik, og 1/3 finansieres via en ekstraordinær forhøjelse af 2020 budgettet med forhøjede aconto betalinger fra kommuner og regioner i 2020.

De ekstraordinære og fremrykkede besparelser vil dermed skulle findes inden for budgetrammerne for 'andre driftsudgifter' i 2019 og 2020, som givet af den økonomiske politik. Forudsætningsvist vil besparelserne søges fordelt ligeligt på 2019 og 2020 budgetårene, men administrationen foreslår, at der etableres en flexibel overførselsadgang med op til det fulde beløb (12,5 mio. kr.) fra 2019 til 2020 budgettet. Dette er en afvigelse fra Movias regnskabsprincipper.

Besparelserne vil så vidt muligt søges finansieret via fremrykning af besparelestiltag, hvor særligt afskaffelse af provisionsbetalinger mellem parterne i indtægtsdelingen p.t. ser lovende ud i forhold til at kunne ske tidligere end forventet.

Men ekstraordinære besparelser af dette omfang kan ikke undgå at få konsekvenser for serviceniveauet over for kunderne eller kommuner og regioner i 2020. Der vil bl.a. kunne blive behov for at se på en væsentlig reduktion i antallet af betjente salgssteder og en reduktion af åbningstiden i Movias kundecenter for både DOT-kunder og flexkunder. Bestyrelsen vil særskilt få forelagt forslag om tiltag, som vil have konsekvenser for Movias serviceniveau i forhold til kunderne, kommunerne eller regionerne.

Kundemæssige konsekvenser:

Såfremt det alternative finansieringsforslag vælges, vil der ske særskilt bestyrelsesforelæggelse af de tiltag, som vil have konsekvenser for serviceniveauet i forhold til kunderne, kommunerne eller regionerne.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

1. Finansieringen, fordelt på kommuner og regioner

Notat

Til: bestyrelsen

Dokumentnummer

743789

Dato

15 04 2019

Sagsbehandler:

EST

Direkte: +45 36 13 16 10

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

06.1 Fordeling af feriepengeforpligtelse 2019 på kommuner og regioner

Mio. kr.	Fordeling ferieforpligtelse bus og bane	Fordeling af ferieforpligtelse Flextrafik	Fordeling af ferieforpligtelse (18,6 mio. kr opregnet til 2019 priser)
KOMMUNER OG REGIONER TOTAL	16,7	2,1	18,8
KOMMUNER TOTAL	8,1	1,5	9,7
KOMMUNER I REGION H	5,8	0,9	6,6
København	2,5	0,2	2,7
Frederiksberg	0,4	0,0	0,4
Albertslund	0,1	0,0	0,1
Ballerup	0,1	0,0	0,2
Brøndby	0,1	0,0	0,1
Dragør	0,0	0,0	0,0
Gentofte	0,2	0,0	0,3
Gladsaxe	0,2	0,0	0,3
Glostrup	0,1	0,0	0,1
Herlev	0,1	0,0	0,1
Hvidovre	0,2	0,0	0,2
Høje-Taastrup	0,1	0,0	0,1
Ishøj	0,0	0,0	0,0
Egedal	0,1	0,0	0,1
Lyngby-Taarbæk	0,2	0,0	0,2
Rødovre	0,2	0,0	0,2
Rudersdal	0,2	0,0	0,2
Tårnby	0,1	0,0	0,1
Vallensbæk	0,0	0,0	0,0
Furesø	0,1	0,0	0,1
Allerød	0,1	0,0	0,1
Fredensborg	0,1	0,0	0,1
Frederikssund	0,1	0,0	0,1
Halsnæs	0,0	0,0	0,0
Gribskov	0,1	0,0	0,1

Mio. kr.	Fordeling ferieforpligtelse bus og bane	Fordeling af ferieforpligtelse Flextrafik	Fordeling af ferieforpligtelse (18,6 mio. kr opregnet til 2019 priser)
Helsingør	0,2	0,0	0,2
Hillerød	0,2	0,0	0,2
Hørsholm	0,1	0,0	0,1
KOMMUNER I REGION S	2,4	0,7	3,0
Lejre	0,1	0,0	0,1
Greve	0,1	0,0	0,1
Køge	0,2	0,0	0,3
Roskilde	0,3	0,1	0,4
Solrød	0,0	0,0	0,0
Stevns	0,1	0,0	0,1
Kalundborg	0,2	0,0	0,2
Sorø	0,1	0,0	0,1
Odsherred	0,1	0,0	0,1
Næstved	0,2	0,0	0,2
Slagelse	0,2	0,1	0,3
Faxe	0,0	0,0	0,1
Holbæk	0,2	0,1	0,2
Ringsted	0,1	0,0	0,1
Lolland	0,2	0,1	0,2
Vordingborg	0,1	0,1	0,2
Guldborgsund	0,1	0,1	0,2
REGIONER TOTAL	8,6	0,6	9,2
REGION HOVEDSTADEN	7,2	0,2	7,4
REGION SJÆLLAND	1,4	0,5	1,8

12 Godkendelse af forlængelse af forsøg med flextur i Næstved Kommune

Indstilling

Administrationen indstiller, at Næstved Kommune får mulighed for at forlænge deres forsøg med stoppesteder og lukket flextur i byer frem til årsskiftet 2019/2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Næstved Kommune har siden juli 2015 haft et forsøg med stoppesteder og lukket flextur i 9 byer. Da bestyrelsen på mødet 28. november 2018 besluttede en ny model for flextur blev det samtidig besluttet, at forsøgene enten skulle overgå til normal drift eller afvikles i løbet af juni 2019. Forsøget i Næstved er ikke omfattet af de forsøg, som overgår til normal drift.

For Næstved Kommune betyder ændringen, at de skal øge deres budget til flextur, hvis de skal fortsætte med at tilbyde ordningen. Næstved Kommune har bedt om udsættelse til efter sommerferien, hvor flextur kan vurderes sammen med deres samlede trafikbestilling og dermed et samlet økonomisk overblik. Administrationen anbefaler, at Næstved Kommune får mulighed for at forlænge deres forsøg frem til årsskiftet 2019/2020, hvilket giver tid til den politiske proces i kommunen og en efterfølgende afviklingsperiode.

Økonomiske konsekvenser:

Der vil være omkostninger forbundet med at understøtte løsningen som kun findes i Næstved året ud. Det kan dog afholdes indenfor Movias gældende budget.

Kundemæssige konsekvenser:

Det er først muligt at benytte flextur i og mellem de 9 byer i Næstved Kommune, når forsøget afsluttes. Det afhænger dog af, at kommunen vælger at fortsætte med at tilbyde flextur.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Forlægges forsøget, vil det blive kommunikeret på Movias og Næstved Kommunes hjemmeside.

13 Orientering om status vedrørende Nyt Bynet

Indstilling

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

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Baggrund

Nyt Bynet-projektet har til formål at implementere et ændret busnet efter Cityringens åbning i 2019. Nyt Bynet tilpasser busserne til Cityringen, så der skabes sammenhæng i den kollektive trafik.

Der blev i maj 2018 truffet sammenhængende politiske beslutninger i de berørte kommuner og Region Hovedstaden om Nyt Bynet. På den baggrund er der igangsat en række aktiviteter for introduktion af det nye busnet, og de ændringer det indebærer for operatører og passagerer samt kommunerne og Region Hovedstaden.

Dette sagsdokument giver en status på indsatserne forbundet med opstart af Nyt Bynet.

Åbningsdato for Cityringen og Nyt Bynet

Movia drøftede i sommeren 2018 koordinering af åbningsdato for Cityringen og Nyt Bynet med Metroselskabet. På det tidspunkt var planen, at åbningsdatoen for Cityringen ville blive udmeldt ultimo april ca. 3 måneder før driftsstart. Metroselskabet har umiddelbart inden påske i år udsat fastlæggelsen af åbningsdatoen til slutningen af juni måned. Metroselskabet har oplyst, at selve åbningsdatoen for Cityringen fortsat kan være sommer 2019, men den kan også være senere.

Aftalerne med Movias operatører indebærer, at operatørerne skal varsles mindst 3 måneder før Nyt Bynet åbner. Hvis Metroselskabet udmelder en åbningsdato for Cityringen i juni, kan den tidligste åbningsdato for Nyt Bynet dermed først ligge i september.

De tre måneder anvendes bl.a. til indøvning af chauffører i de nye linjer, tilpasning af busantal, ændring af bussernes fysiske ydre, mm. Operatørerne skal også have tid til at håndtere ændringer i ansættelsesforhold på behørig vis og i henhold til overenskomsten.

Hvis Cityringen fortsat åbner til sommer, og dette meldes ud i juni, kan der derfor opstå en periode på op til 1½ - 2 måneder, hvor den nuværende busbetjening fortsætter, mens Cityringen kører. Det vil

betyde en overtrafikering og administrationen har beregnet, at meromkostningen for de berørte kommuner og Region Hovedstaden (i form af tabte passagerindtægter) er omtrent 10 mio. kr. om måneden. Bilag 1 viser meromkostningen pr. kommune, der er direkte berørt af Nyt Bynet.

For passagererne betyder det, at der kan blive en periode, hvor man kan vænne sig til de muligheder Cityringen tilbyder, før busserne omlægges. Serviceniveauet i den kollektive trafik vil være meget højt, og der vil være en overkapacitet i busnettet i bl.a. Indre By. Sammenhængen mellem busnettet og Cityringen vil fortsat være god, men dog ikke fuldt etableret. For eksempel vil skiftemulighederne mellem bus og Cityringen ved Frederiksberg Allé Station først blive optimale, når Nyt Bynet er implementeret.

De indgåede tillægsaftaler med Movias operatører er baseret på, at Nyt Bynet vil åbne i perioden 4. august – 29. september 2019. Udsættes åbningen af Cityringen til senere end 29. september 2019, skal administrationen og operatørerne genforhandle tillægsaftalerne. Administrationen vil af hensyn til forsyningsikkerheden åbne disse forhandlinger i juni med henblik på at have dem afsluttet inden sommerferien.

Hvis den teoretiske situation skulle opstå, at Cityringen forsinkes ud over 8. december 2019, vil det nuværende busnet skulle kombineres med driftsstart for udbud A17 8. december 2019, der bl.a. indeholder linje 350S, 18 og 2A, der er tilpasset Nyt Bynet: Bynet-udgaven af linje 350S har væsentligt færre busser end i dag, og Bynet-udgaverne af linje 18 og 2A er elektrificerede – linje 2A med anvendelse af ladeinfrastruktur i byrummet. Det vil derfor kræve betjeningsmæssige ændringer, hvis tre linjer skal kombineres med det nuværende busnet. Disse ændringer er indtil videre ikke estimeret nærmere. Skulle denne situation opstå indledes forhandlinger herom efter sommerferien.

Administrationen har på administrativt niveau drøftet den nye situation med Metroselskabet, operatørerne, de berørte kommuner samt Region Hovedstaden. Alle parter har tilkendegivet forståelse for, at fristen på 3 måneder over for operatørerne skal respekteres, da dette sikrer tid for operatørerne til at håndtere varsling og uddannelse af deres medarbejdere ordentligt og efter reglerne, og da det kan bidrage til, at operatørerne har mest muligt fokus på at sikre god bustrafik, indtil Cityringen er klar til at tage over.

Beredskabsbusser

Når Movia har meldt en åbningsdato for Nyt Bynet ud til operatørerne, vil den ligge fast. Men Metroselskabet vil endnu ikke have modtaget driftstilladelsen fra Trafikstyrelsen, så der fortsat vil være en risiko for yderligere forskydninger i Cityringens åbning.

København og Frederiksberg har på den baggrund bestilt et busberedskab, der kan give borgerne sikkerhed for, at de nye metrostationer betjenes af kollektiv transport, hvis åbningen af Cityringen bliver forsinket, eller metroen ikke kører som forventet i opstartsperioden. Beredskabet kan ligeledes benyttes til at løse eventuelle akutte kapacitetsproblemer i busnettet efter åbning af Nyt Bynet og hvis der opstår driftsproblemer på Cityringen ved åbning af Nordhavnsmetro.

Busberedskabet er planlagt i dialog med Metroselskabet og efterfølgende udbudt.

Movia har udbudt og indgået kontrakt om busberedskabet på vegne af Københavns og Frederiksberg Kommuner.

Dette beredskabsnet kan sættes ind som en midlertidig erstatning og sikre, at der fortsat er sammenhæng i den kollektive transport, dog med et reduceret serviceniveau. Beredskabet kan også indsættes i de tilfælde, hvor passagertilstrømningen giver kapacitetsproblemer i busserne.

Busberedskabet er fuldt tilgængeligt frem til medio december 2019 og delvist tilgængeligt frem til juni 2021. I perioden april 2020 til juni 2021 er beredskabet dog til rådighed i meget begrænset omfang, og kun hvis kørselsomfanget er fastlagt inden april 2020. En forsinkelse af Cityringen ud over december 2019 vil betyde, at aftalen skal genåbnes, for at opnå fuldt beredskab ved driftsproblemer efter opstart.

Stoppestedsinfrastruktur

Administrationen gik i april 2019 i gang med at lave de første tilpasninger af infrastrukturen ved stoppestederne, hvilket indebærer, at der allerede i dag er uoverensstemmende farver på Holscher standernes kanter og selve skiltningen af buslinjen.

Den sidste uge inden åbningen gennemfører administrationen den nye skiltning af buslinjerne og opsætter rutevejledninger. Således vil der blive skiltet med Nyt Bynet-linjerne frem for de aktuelle linjer den sidste uge inden omlægningen.

Administrationen er i gang med at planlægge en trafikinformationsstrategi, for at kunne hjælpe passagererne på den bedst mulige måde i denne periode.

Informationsstrategien

Administrationen lægger i informationsstrategien vægt på at tilbyde de nuværende passagerer et højt vidensniveau om fremtiden og at tilbyde information tidligt, så borgere og passagerer kan finde frem til den bedste rejsevej i god tid, inden omlægningerne gennemføres.

1. marts 2019 blev anden fase af informationskampagnen med en særlig Nyt Bynet version af rejseplanen lanceret på www.nytbynet.dk/rejseplanen. I perioden 1.-31. marts var der ca. 53.000 rejsesøgninger i beta-rejseplanen, og der kom ca. 850 kundehenvendelser, som primært var kritiske.

Datoen for lancering af sidste fase af informationsstrategien bliver fastsat, når den endelige åbningsdato for Nyt Bynet er fastlagt. Den sidste fase vil indeholde en bred vifte af elementer herunder plakater og spots i busserne, online bannere og videoer, opslag på sociale medier og outdoor medier samt lokale elementer i de enkelte kommuner. Endelig planlægges der events ved udvalgte store skiftesteder samt guides på gadeplan i de 12 berørte kommuner. Der er løbende dialog med kommunerne om de lokale elementer.

Driftsopfølgning

Administrationen arbejder på en opfølgingsplan, så både driften af busserne og passagerernes reaktioner kan følges nøje. Opfølgingsplanen bliver baseret på kundehenvendelser, køretidsdata, passagerdata, dialog med operatørerne, DSB, Metro og observationer i marken.

Opfølgingsplanen skal på kort sigt benyttes til at opfange akutte problemstillinger, som eksempelvis manglende kapacitet i busnettet. Der vil der gå 3-4 måneder før der er grundlag for en samlet opgørelse over passagerbenyttelsen i det nye busnet og et samlet passagertal i den kollektive trafik.

I løbet af 2020 vil der blive grundlag for at der kan ske en samlet opfølgning på det nye busnet, som kan indgå i kommuners og Region Hovedstadens trafikbestilling for 2021 i efteråret 2020.

Milepæle frem mod åbning af Nyt Bynet

Nyt Bynet har frem mod åbningen af Cityringen og implementering af det nye busnet en række milepæle. I nedenstående skema ses et overblik over disse milepæle med udgangspunkt i, at Nyt Bynet åbner inden 8. december 2019 og at Metroselskabet melder en åbningsdato for Cityringen i juni.

Udmelding om endelig åbningsdato for Nyt Bynet	Juni 2019
Lancering af informationskampagne	Juli – november 2019
Åbning af Nyt Bynet	September – december 2019
Driftsopfølgning	September 2019 – februar 2020
Evaluering	Forår 2020

Økonomiske konsekvenser:

Forsinkelser af Cityringens åbning og overholdelsen af 3 måneders fristen kan medføre økonomiske konsekvenser.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

De berørte kommuner og Region Hovedstaden orienteres jf. bilag 2

Bilag:

- 1 Overslag over meromkostning pr. kommune
- 2 Orientering om åbningsdato for Cityringen og Nyt Bynet

Politisk dokument uden resumeDokumentnummer
752743Bestyrelsen
Dato 15. maj 2019**13.1 Overslag over meromkostning pr. kommune**

Overslag for meromkostningen pr. kommune, der er direkte berørt af Nyt Bynet, hvis Cityringen og det eksisterende busnet er i drift samtidig. Meromkostningen er i forhold til en situation, hvor Cityringen og Nyt Bynet åbner samtidig.

	Meromkostning pr. måned i mio. kr
Region Hovedstaden	2,0
København	6,3
Frederiksberg	0,8
Ballerup	0,1
Brøndby	0
Dragør	0,05
Gentofte	0,1
Gladsaxe	0
Glostrup	0
Herlev	0,1
Hvidovre	0,2
Rødovre	0
Tårnby	0,05
Øvrige kommuner i Region H. (via 20%-reglen)	0,3

Notat

Til: Københavns, Frederiksberg, Dragør, Tårnby, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Glostrup, Brøndby, Rødovre og Hvidovre Kommuner samt Region Hovedstaden.

Kopi til:

Dokumentnummer

752225

Dato

07 05 2019

Sagsbehandler:

KAV

Direkte: +45 36 13 17 76

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

13.2 Orientering om åbningsdato for Cityringen og Nyt Bynet

Movia drøftede i sommeren 2018 koordinering af åbningsdato for Cityringen og Nyt Bynet med Metroselskabet. På det tidspunkt var planen, at åbningsdatoen for Cityringen ville blive udmeldt ultimo april ca. 3 måneder før driftsstart. Metroselskabet har umiddelbart inden påske i år udsat fastlæggelsen af åbningsdatoen til slutningen af juni måned. Metroselskabet har oplyst, at selve åbningsdatoen for Cityringen fortsat kan være sommer 2019, men den kan også være senere.

Aftalerne med Movias operatører indebærer, at operatørerne skal varsles mindst 3 måneder før Nyt Bynet åbner. Hvis Metroselskabet udmelder en åbningsdato for Cityringen i juni, kan den tidligste åbningsdato for Nyt Bynet dermed først ligge i september.

De tre måneder anvendes bl.a. til indøvning af chauffører i de nye linjer, tilpasning af busantal, ændring af bussernes fysiske ydre, mm. Operatørerne skal også have tid til at håndtere ændringer i ansættelsesforhold på behørig vis og i henhold til overenskomsten.

Hvis Cityringen fortsat åbner til sommer, og dette meldes ud i juni, kan der derfor opstå en periode på op til 1½ - 2 måneder, hvor den nuværende busbetjening fortsætter, mens Cityringen kører. For passagererne betyder det, at der kan blive en periode, hvor man kan vænne sig til de muligheder Cityringen tilbyder, før busserne omlægges. Serviceniveauet i den kollektive trafik vil være meget højt, og der vil være en overkapacitet i busnettet i bl.a. Indre By. Sammenhængen mellem busnettet og Cityringen vil fortsat være god, men dog ikke fuldt etableret. For eksempel vil skiftemulighederne mellem bus og Cityringen ved Frederiksberg Allé Station først blive optimale, når Nyt Bynet er implementeret.

Det vil betyde en overtrafikering og Movia har beregnet, at meromkostningen for de berørte kommuner og Region Hovedstaden (i form af tabte passagerindtægter) er omtrent 10 mio. kr. om måneden. Overslag for meromkostningen pr. kommune, der er direkte berørt af Nyt Bynet, hvis Cityringen og det eksisterende busnet er i drift samtidig fremgår af nedenstående tabel. Meromkostningen er i forhold til en situation, hvor Cityringen og Nyt Bynet åbner samtidig.

I det tilfælde, at meromkostningen realiseres, vil den indgå i Movias regnskab for 2019, som vil blive efterreguleret i forhold til kommuner og Region Hovedstaden i 2021.

	Meromkostning pr. måned i mio. kr
Region Hovedstaden	2,0
København	6,3
Frederiksberg	0,8
Ballerup	0,1
Brøndby	0
Dragør	0,05

Gentofte	0,1
Gladsaxe	0
Glostrup	0
Herlev	0,1
Hvidovre	0,2
Rødovre	0
Tårnby	0,05
Øvrige kommuner i Region H. (via 20%-reglen)	0,3

Tillægsaftaler

De indgåede tillægsaftaler med Movias operatører er baseret på, at Nyt Bynet vil åbne i perioden 4. august – 29. september 2019. Udsættes åbningen af Cityringen til senere end 29. september 2019, skal administrationen og operatørerne genforhandle tillægsaftalerne. Movia vil af hensyn til forsynings-sikkerheden åbne disse forhandlinger i juni med henblik på at have dem afsluttet inden sommerferien.

Hvis den situation skulle opstå, at Cityringen forsinkes ud over 8. december 2019, vil det nuværende busnet skulle kombineres med driftsstart for udbud A17 8. december 2019, der bl.a. indeholder linje 350S, 18 og 2A, der er tilpasset Nyt Bynet: Bynet-udgaven af linje 350S har væsentligt færre busser end i dag, og Bynet-udgaverne af linje 18 og 2A er elektrificerede – linje 2A med anvendelse af ladeinfrastruktur i byrummet. Det vil derfor kræve betjeningsmæssige ændringer, hvis de tre linjer skal kombineres med det nuværende busnet. Disse ændringer er indtil videre ikke estimeret nærmere. Skulle denne situation opstå indledes forhandlinger herom efter sommerferien.

Movia har drøftet den nye situation med Metroselskabet, operatørerne, de berørte kommuner samt Region Hovedstaden. Alle parter har på administrativt niveau tilkendegivet forståelse for fristen på 3 måneder, da dette sikrer tid for operatørerne til at håndtere varsling og uddannelse af deres medarbejdere ordentligt og efter reglerne, og da det kan bidrage til, at operatørerne har sædvanligt højt fokus på at sikre god bustrafik, indtil Cityringen er klar til at tage over.

Beredskabsbusser

Når Movia har meldt en åbningsdato for Nyt Bynet ud til operatørerne, vil den ligge fast. Men Metroselskabet vil endnu ikke have modtaget driftstilladelsen fra Trafikstyrelsen, så der vil fortsat være en risiko for yderligere forskydninger i Cityringens åbning.

København og Frederiksberg har på den baggrund bestilt et busberedskab, der kan give borgerne sikkerhed for, at de nye metrostationer betjenes af kollektiv transport, hvis åbningen af Cityringen bliver forsinket, eller metroen ikke kører som forventet i opstartsperioden. Beredskabet kan ligeledes benyttes til at løse eventuelle akutte kapacitetsproblemer i busnettet efter åbning af Nyt Bynet og hvis der opstår driftsproblemer på Cityringen ved åbning af Nordhavnsmetro.

Busberedskabet er planlagt i dialog med Metroselskabet og efterfølgende udbudt.

Movia har udbudt og indgået kontrakt om busberedskabet på vegne af Københavns og Frederiksberg Kommuner.

14 Orientering om BEST undersøgelsen 2018

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movia har siden 2001 deltaget i BEST-samarbejdet (Benchmarking European Service of public Transport), der hvert år gennemfører en undersøgelse af befolkningernes holdninger til og tilfredshed med offentlig transport i medlemsbyerne. Undersøgelsen handler alene om storbyer, og derfor dækker den for Movias vedkommende alene København (Hovedstadsområdet). De øvrige byer omfattet af undersøgelsen er Stockholm, Oslo, Bergen, Helsingfors, Geneve, Haag/Rotterdam og Trondheim.

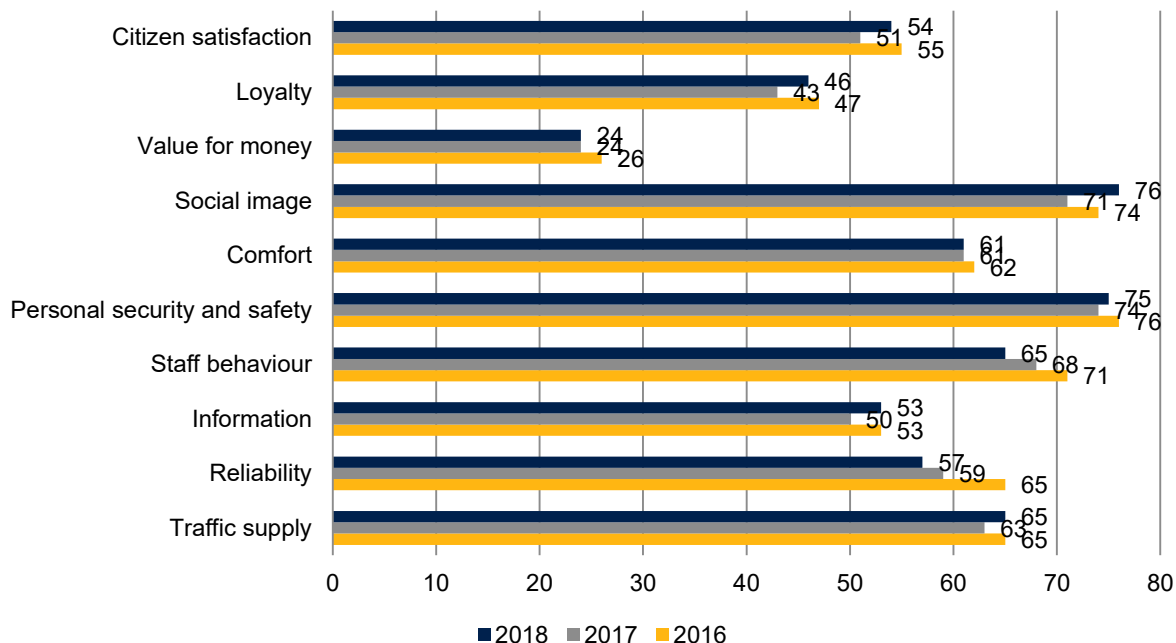
BEST-analysen måler hele befolkningens opfattelse af offentlig transport (bus, tog og metro), uanset om de bruger offentlig transport eller ej. Herved adskiller den sig fra Movias og DOTs egne kundeundersøgelser.

Figur 1 viser, at der har været fremgang i tilfredsheden på de fleste af undersøgelsens områder i 2018 sammenlignet med 2017. Særligt på områderne Borgertilfredshed (Citizen Satisfaction), Loyalitet (Loyalty), Socialt image (Social Image), Information (Information) og Transportudbud (Transport Supply). Fremgangene på de tre første er udtryk for en højere vurdering af, at offentlig transport er godt for miljøet og samfundet samt en generel imageforbedring.

For de to sidste parametres vedkommende er der tale om, at borgernes vurdering er tilbage på niveau med resultaterne i 2016. Det må imidlertid stadig anses for et godt resultat i betragtning af de store sporarbejder i 2018, men hvor DSB og Movia sammen med berørte kommunerne lykkedes med at kommunikere om og afhjælpe driftsændringerne.

Nogle områder er dog også gået tilbage, nemlig borgernes vurdering af pålideligheden (Reliability) og personalets adfærd (Staff behaviour). Mens borgernes vurdering af komfort (Comfort) og "Value for money" ligger på samme niveau som i 2017.

Figur 1. Udvikling i borgertilfredshed 2016-2018



De viste parametre i figur 1 er sammensat af flere spørgsmål. Spørgsmålet om, hvorvidt flere vil rejse med offentlig transport fremover (More people will travel with PT in the future) er steget mest med knap 8 procentpoint til 53 pct. Dette er en markant stigning, da ændringer normalt ligger inden for +/- 2 procentpoint, og hænger godt sammen med den positive udvikling i overordnet tilfredshed og social image.

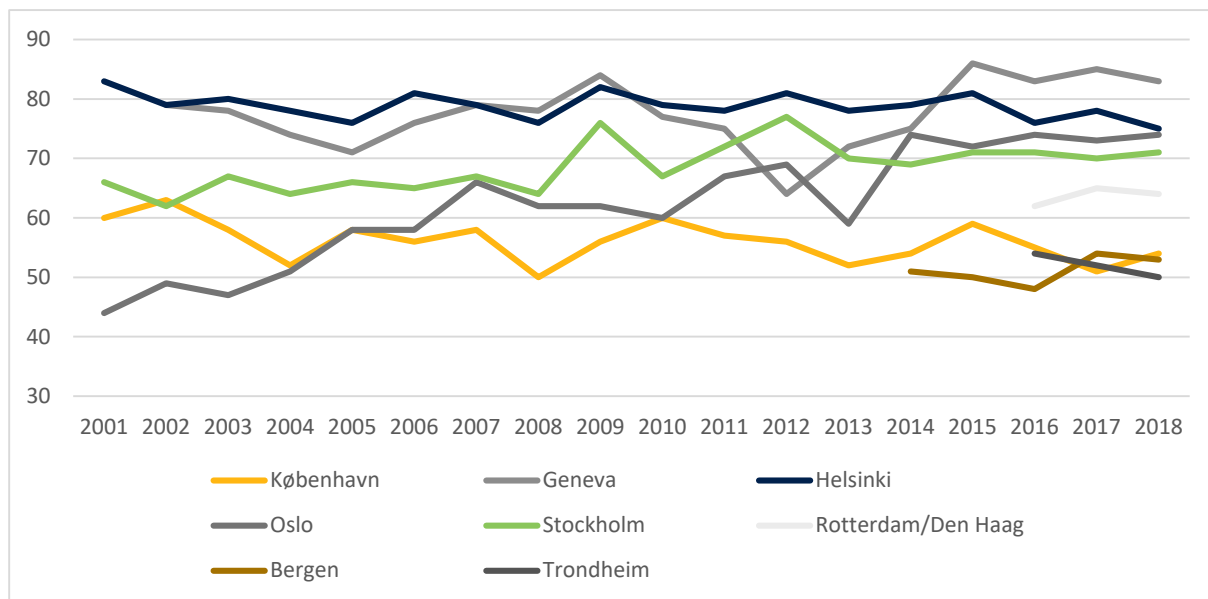
BEST undersøgelsen viser en overordnet tilfredshed (Overall Satisfaction) på 54 pct. Resultatet svarer godt overens med resultaterne i den første fælles kundetilfredshedsundersøgelse for alle trafikselskaber i Danmark, der blev gennemført i maj 2018. Her var tilfredsheden med Movias busser 49 pct. og for Movias lokaltog 73 pct. Begge kundeundersøgelser er kendetegnet ved, at de ikke gennemføres i transportmidlerne.

Til sammenligning viser Movias egne løbende kundetilfredhedsmålinger i busser og lokaltog, at 94,8 pct. af kunderne er tilfredse eller meget tilfredse med den rejse, de er i gang med.

Sammenligning med andre byer

København har ligget stabilt i mange år på en samlet tilfredshed på 50-60 pct. Set i forhold til de øvrige storbyer ligger København i bunden sammen med Bergen og Trondheim, jf. figur 2. Den offentlige transport i København har generelt færre pendlere end i de øvrige byer på grund af den store andel af cyklister. Dette influerer på resultaterne, fordi brugerne af den offentlige transport generelt er mere positive end dem, der ikke anvender den.

Figur 2. Samlet borgertilfredshed 2001-2018 – fordelt efter by



Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

15 Orientering om Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orientering om Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, trådte i kraft 29. marts 2019. Forud for ikrafttrædelsen afgav administrationen i starten af marts høringsvar, som fremlagt på bestyrelsens møde 27. februar 2019.

Den endelige Fingerplan 2019 giver mulighed for forsøgsordning, hvor BRT (Bus Rapid Transit) kan opnå stationsnærhed ved op til tre standsningssteder på tre BRT-linjer, hvilket understøtter det fortsatte arbejde med at udbrede og etablere BRT-anlæg i samarbejde med kommuner, region og stat i regi af det arbejde, som bestyrelsen har bevilget 4 mio. kr. til fra Omstillingspuljen.

Administrationen vil gå i konkret dialog med Erhvervsstyrelsen med hensyn til at afklare de nærmere krav i forbindelse med den skitserede ansøgningsproces, som igangsættes med en prækvalifikationsfase inden udgangen af 2019 og senere en endelig ansøgningsfase. På møde med Erhvervsstyrelsen medio maj forventes det, at ansøgningsprocessen og Movias rolle i forbindelse med prækvalifikation og ansøgningsproces fastlægges. Movia vil tilbyde at koordinere dialogen mellem kommuner og styrelsen, så vores viden om BRT-udformning bliver inddraget på et tidligt tidspunkt.

Administrationen iværksætter herudover en opsøgende dialog med de kommuner, hvor en ansøgning vurderes at kunne være relevant. Herefter skal forslagene kvalificeres i samarbejde med kommunerne, både når det gælder trafikale og planmæssige forhold, herunder dialog med de berørte virksomheder og andre grundejere. Administrationen vil derfor i dialogen med Erhvervsstyrelsen lægge vægt på, at der bliver den fornødne tid til dette forarbejde.

Før der kan tildeles stationsnærhed, er det i Fingerplan 2019 fastlagt, at projektet skal være besluttet inklusiv den fornødne finansiering. Processen skal derfor tillade tilstrækkelig tid fra prækvalifikationen til den endelige ansøgning, så projekterne kan færdiggøres til beslutning, og kommunerne kan anvise den fornødne finansiering og anlægsramme til arbejdet. Hvis der højst er tre prækvalificerede BRT-projekter, kan det overvejes, om den endelige godkendelse kan gives løbende, i takt med at projekterne færdiggøres.

Ifølge Fingerplan 2019 vil der i ansøgningsprocessen blive lagt vægt på standsningssteders placering, finansiering, anlæg og drift af linjerne, herunder linjeføring, frekvens, hastighed og opkobling til det overordnede banenet, om en given hurtigbuslinje er anlagt i eget tracé mv., jf. Vejdirektoratets vejregel for kollektiv bustrafik og BRT, såvel som kommunal planlægning for parkeringsnormer samt gode adgangsf forhold.

Sammen med Ballerup kommune og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet gennemfører Movia i løbet af 2019 en forundersøgelse af en BRT-strækning i erhvervsområdet Lautrupgård. BRT-strækningen med op til tre standsningssteder med stationsnærhed skal forbedre tilgængeligheden til erhvervsområdet og anvendes som en katalysator for byfornyelse i området. Herudover undersøges muligheden for at iværksætte førerløs busbetjening, som potentielt kan forbedre servicen markant i myldretiden men også uden for myldretiden med en løsning, hvor brugere kan tilkalde en førerløs bus, når behovet opstår.

I tillæg til de forbedrede rammer for BRT-anlæg har administrationen assisteret Rudersdal kommune i dialogen med Erhvervsstyrelsen omkring de planmæssige rammer omkring erhvervsområdet i Nærum. Erhvervsområdet har i Fingerplan 2019 opnået status af særligt lokaliseringsområde, som giver mulighed for at byudvikle og omdanne området til en attraktiv erhvervs- og vidensby,

Fingerplan 2019 og de konkrete, afledte BRT-projekter taler ind i Forretningsplanens retninger vedrørende at styrke sammenhængen på tværs af kollektive transportløsninger, at skabe innovative forsøgs miljøer, hvor det afsøges i hvor høj grad BRT-løsninger kan understøtte byomdannelse og -udvikling, samt skabe attraktive kollektive bus-løsninger for borgere og virksomheder.

Økonomiske konsekvenser:

Bestyrelsen har via taskforce for mobilitet overalt på Sjælland afsat 4 mio. kr. til at fremme BRT i årene 2018-2020.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

17 Orientering om Datatilsynets påbud vedrørende Rejsekort A/S

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orientering om Datatilsynets afgørelse vedrørende Rejsekort A/S til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Datatilsynet har 16. april 2019 truffet afgørelse i en sag vedrørende Rejsekort A/S. Sagen er offentliggjort på Datatilsynets hjemmeside 3. maj 2019. Afgørelsen er blandt de første sager, som Datatilsynet har offentliggjort efter databeskyttelsesforordningens anvendelsesdato 25. maj 2018.

Sagen udspringer af en kendt problematik, der handler om, at busrejser ikke altid registreres korrekt i rejsekortsystemet. Dette skyldes dels, at chauffører ikke altid får valgt korrekt tur på rejsekortudstyret i bussen, dels forglemmelser eller akutte omlægninger, som ikke er opdateret i bussens udstyr. Rejsekort A/S skønner, at der på landsplan sker forkert turvalg 10 – 30 gange dagligt. Dette skal ses i forhold til, at der på en hverdag er mere end 34.000 ture, som udføres af 5.500 chauffører. En mere præcis vurdering af omfanget afventer dog nærmere analyse fra Rejsekortselskabets side.

Movia og Rejsekortselskabet har tidligere været genstand for kritik og medieomtale i forbindelse med rejser, der registreres med forkert lokation. Sagen blev første gang behandlet af Søndagsavisen i februar-marts 2016, og i den forbindelse blev der iværksat forskellige tiltag for at minimere antallet af fejl. Dette omfatter uddannelse af chaufførerne i korrekt turvalg samt systemtilpasninger, som mindsker risikoen for menneskelige fejl ved turvalg. På grund af den menneskelige faktor er det dog ikke muligt helt at eliminere denne problemstilling.

Siden foråret 2016 har Movia på rejsekort.dk offentliggjort lister over de ture, som kunder har indmeldt med lokationsfejl, således at andre kunder kunne få viden herom. I marts og februar 2019 figurerede henholdsvis 172 og 208 indmeldte ture i Movias område på denne liste. Movia kører ca. 21.000 ture om dagen på hverdage.

Når en kunde henvender sig til Rejsekort Kundecenter og har oplevet lokationsfejl, får kunden kompensation, hvis fejlen har medført, at der er betalt for meget for rejsen. Den pågældende tur anføres

på den liste over fejlregistrerede ture i Movia og NT's områder, som offentliggøres på rejsekorts hjemmeside. Endelig indføjes en korrektionslinje i kundens rejseoversigt, så det fremgår tydeligt, at der har været lokationsfejl på rejsen. Det anføres, hvor kunden rettelig har rejst til og fra, baseret på kundens egen oplysning i det omfang det stemmer med data fra bussens realtidsudstyr.

Datatilsynets afgørelse

Datatilsynets afgørelse udspringer af, at en kunde i april 2017 kontaktede Datatilsynet og klagede over, at Rejsekortselskabet ikke var i stand til at korrigere oplysninger i rejsehistorikken, om hvor han havde rejst fra og til. Kunden havde oplevet, at flere af hans rejser var registreret med forkert lokation. Rejsekortselskabet har håndteret dette og lignende tilfælde ved at lave en synlig korrektion, i form af en tilføjelse af kundens oplysning om den rigtige lokation. Det har hidtil været opfattelsen, at dette var inden for rammerne af databeskyttelsesreglerne.

Rejsekortselskabet kunne og kan fortsat ikke foretage egentlige rettelser i de data, der ligger til grund for rejsehistorikken. Det har desuden været vurderet problematisk at rette i de originale data i rejsekortsystemet, da disse udgør transaktionsdata til regnskabsformål, som normalt alene korrigeres ved modsatrettede transaktioner. En mulighed for manuelt at redigere i rejsetransaktioner blev desuden anset for at udgøre en forøget risiko for datasikkerheden og -kvaliteten. Dertil kommer, at Rejsekortselskabet ikke tidligere har haft egentlige valide data at berigtige med, ud over kundernes egne oplysninger om rejsens lokation. Rejsekortselskabet har således som udgangspunkt lagt kundens egne oplysninger til grund.

I afgørelsen udtaler Datatilsynet alvorlig kritik af, at Rejsekort ikke har imødekommet kundens anmodning, samt alvorlig kritik af, at Rejsekorts generelle behandling af lokalitetsoplysninger ved busrejser ikke er i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen, herunder at systemet ikke letter udøvelsen af de registreredes rettigheder (til bl.a. at få korrigeret oplysninger), og at behandlingen ikke lever op til de grundlæggende principper i forordningens artikel 5 (om "lovlighed, rimelighed og gennemsigtighed", "dataminimering" og "rigtighed").

I den anledning udsteder Datatilsynet påbud om, at Rejsekort skal imødekomme kundens anmodning om korrektion af oplysningerne.

Da det desværre ikke er muligt rent teknisk for Rejsekortselskabet at imødekomme dette påbud, har Datatilsynet desuden udstedt påbud om, at Rejsekortselskabet senest 15. juli 2019 skal komme med en beskrivelse af, hvordan man vil bringe den generelle behandling af lokalitetsoplysninger i relation til busrejser i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen. I den forbindelse skal der afleveres en tidsplan for gennemførelse af ændringerne. Desuden skal den indeholde de funktionelle rettelser i de nødvendige IT-systemer, der sikrer korrekt registrering for alle kunder, dvs. ikke kun de kunder, som har klaget.

Undladelse af at efterkomme Datatilsynets påbud er strafbart for Rejsekortselskabet.

Opfølgning

Rejsekortselskabet har siden 2018 foretaget analyser af, om trafiksselskabernes realtidsdata kan bruges til at berigtige data i rejsekortsystemet, hvilket vil sikre, at rejser, der er ramt af lokationsfejl, automatisk korrigeres for alle kunder. Selskabet har oplyst, at man forventer at have en løsning til korrektion af forkerte rejser inden udgangen af 2019.

Administrationen forventer og støtter op om, at Rejsekort A/S arbejder loyalt og målrettet på at opfylde Datatilsynets afgørelse, herunder at opdatere rejsekortsystemet, så data kan korrigeres. Movia vil løbende følge op på og understøtte Rejsekort i at nå i mål med redegørelsen og de nødvendige systemtilpasninger, som skal udføres af Thales på vegne af alle trafiksselskaber.

Økonomiske konsekvenser:

Økonomiske konsekvenser er behandlet i bilag1, der behandles på lukket dagsorden.

Kundemæssige konsekvenser:

Det er alvorligt for Rejsekort A/S og selskaberne, at Datatilsynet udtaler kritik af rejsekortsystemets indretning i forhold til databeskyttelsesreglerne. Der er udstedt mere end 2,5 mio. rejsekort, og rejsekortsystemet håndterer derfor personoplysninger i et betragteligt omfang. En tilretning af rejsekortsystemet, som forudsat i Datatilsynets afgørelse, vil understøtte, at kunderne kan have tillid til, at de registrerede oplysninger vil være korrekte, og at rejsekortsystemet i øvrigt lever op til databeskyttelsesreglerne. Dette kan imidlertid ikke pt. systemunderstøttes, og det er på den baggrund, at Datatilsynet har bedt Rejsekortet om en tidsplan og redegørelse for, hvornår den tekniske understøttelse kan være på plads.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt. Bilag behandles på lukket dagsorden.

Kommunikation:

Rejsekort A/S varetager som udgangspunkt pressekontakt i denne sag. Movias administration besvarer eventuelle spørgsmål relateret til busrejser/chauffører, da der er tale om opfølgning på tidligere pressesager, som har berørt Movia. Uanset udvikling af systemunderstøttelse vil der kunne ske menneskelige fejl, men vi har tillid til, at de procedurer, som Rejsekortselskabet vil etablere, kan bringe systemet i overensstemmelse med Datatilsynets påbud.

Bilag:

1. Økonomiske konsekvenser af Datatilsynets påbud til Rejsekort A/S. LUKKET BILAG

18 Orientering om ny EU-lovgivning stiller krav til rene busser og nulemissionsbusser

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om ny EU-lovgivning om krav til rene og nulemissionsbusser til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Administrationen orienterede ved strategiseminarieret 22. januar 2019 om regulering med betydning for miljøkrav til Movias busflåde, herunder regeringens Klima- og luftudspil fra oktober 2018. Det fremgår af udspillet, at regeringen ønsker at gennemføre en grøn omstilling af rutebusserne. Omstillingen skal ske i tre trin:

1. Fra 2020 skal alle nye busser (busser i nye kontrakter) være CO₂-neutrale (dvs. fossilfri).
2. Fra 2025 må nye busser (busser i nye kontrakter) i byerne hverken udlede luftforurening eller CO₂ (dvs. busserne skal være nulemission).
3. Fra 2030 må ingen busser i byerne udlede luftforurening eller CO₂ (dvs. busserne skal være nulemission).

Administrationen forventer først, at udspillet kan omsættes til egentlig regulering på den anden side af Folketingsvalget. Administrationen er desuden blevet opmærksom på, at den endelige revision af direktivet om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (Clean Vehicle Directive) allerede fra 2021 vil stille klima- og miljømæssige krav til trafiksselskabernes indkøb af busdrift.

Revisionen af Clean Vehicle Directive forventes at blive endeligt vedtaget i løbet af maj 2019. Direktivet stiller bindende mål for offentlige indkøb af køretøjer og offentlige tjenesteydelseskontrakter, som omhandler personbefordring. Ved at stille krav til offentligt indkøb af nulemissions- og rene køretøjer ønsker EU-Parlamentet og EU-Rådet at styrke den europæiske industri inden for dette område. Om end det overordnede mål er at skubbe EU mod et lavemissionssamfund, er det ønsket om opbygning af industrimæssige styrkepositioner, som ligger til grund for direktivet.

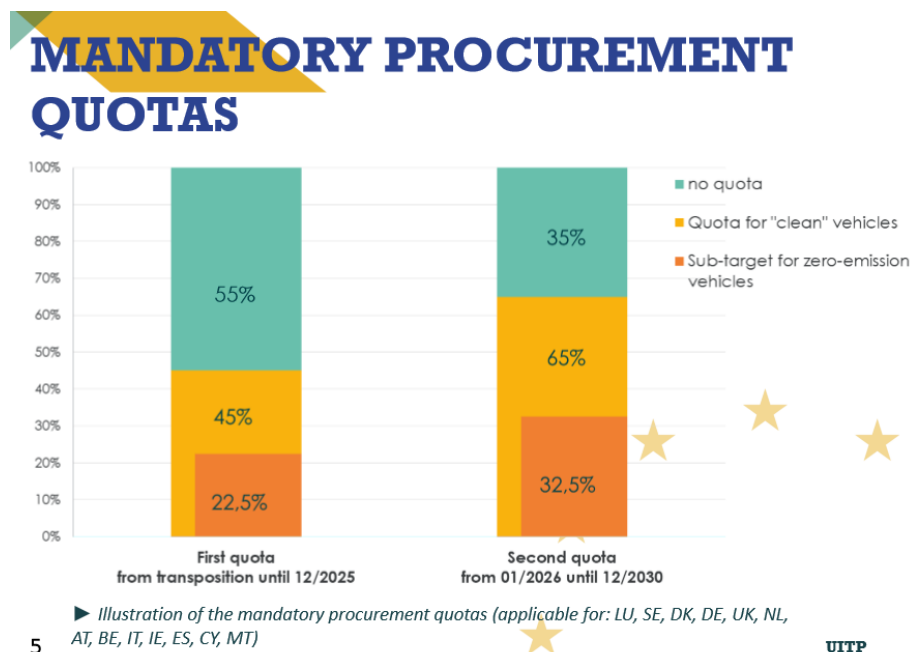
For Danmark fastsætter direktivet en kvote for anskaffelse af rene busser gældende fra 24 måneder efter vedtagelse af direktivet (altså forventeligt maj 2021) til udgangen af 2025 på 45 pct. af alle busser og en kvote for rene busser i perioden 2026 til udgangen af 2030 på 65 pct. Kravene skal være mødt ved udgangen af hhv. 2025 og 2030.

Direktivet skelner mellem "nulemission" og "rene" køretøjer. Ved nulemission forstås køretøjer uden

forbrændingsmotor dvs. elbusser, brintbusser og trolleybusser. Ved rene køretøjer forstås køretøjer, som er drevet af alternative drivmidler f.eks. el, brint, natur- og biogas, biodiesel og syntetisk diesel.

Direktivet angiver en kvote for Danmark for nulemissionbusser på 22,5 pct. af alle busser for perioden 2021-2025 og 32,5 pct. for perioden 2026-2030. De bindende mål for hhv. nulemissions- og rene busser er sammenfattet i Figur 1.

Figur 1. Bindende mål for indkøb af busser



Fra udgangen af perioden maj 2021 (altså 24 måneder efter vedtagelse af direktivet) til 31. december 2025 skal Danmark altså sikre, at 45 pct. af busser i nye kontrakter skal være rene og heraf skal halvdelen være nulemission. Tilsvarende skal 65 pct. af busser i nye kontrakter i perioden 2026-2030 være rene og heraf halvdelen nulemission. Direktivet gælder for alle kontrakter, som er tildelt efter tidspunktet for ikrafttrædelse af direktivet (altså forventeligt maj 2021). Direktivet gælder ikke for køretøjer i eksisterende kontrakter, og der stilles ikke krav til at de anskaffede køretøjer skal være nye.

Det kom som en overraskelse for alle iagttagere, herunder Movia, Trafikselskaberne i Danmark og UITP (international brancheorganisation for trafikselskaber og busoperatører), at de bindende mål gælder hhv. for perioden 2021-2025 og 2026-2030, da dette ikke fremgik af tidligere udkast til direktivet. Opfattelsen var, at målene gjaldt fra hhv. 2025 og 2030.

Der er manglende overensstemmelse mellem de bindende mål i direktivet og kravet til indkøb af nulemissionsbusser i regeringens Klima- og luftudspil, idet regeringens udspil først stiller krav til køb af nulemissionsbusser i byer i 2025, hvilket sandsynligvis ikke vil være tilstrækkeligt til at nå direktivets 22,5 pct.-mål for perioden 2021-2025.

Opmærksomhedspunkter for Movia

- Det er op til den enkelte medlemsstat, hvordan direktivet implementeres, herunder byrdefordelingen mellem de enkelte trafikskaber/virksomheder. Det er tænkeligt, at Miljø- og Fødevareministeriet ønsker at pålægge trafikskaber med en større andel af større byer en relativt højere kvote end andre trafikskaber. Det må dog forventes, at Movia som minimum skal indfri de kvoter for hhv. rene og nulemissionsbusser, som fremgår ovenfor.
- Hvis kommuner og regioners frivillige ønsker til rene busser og nulemissionsbusser ikke er tilstrækkelige til at indfri Movias kvote, vil den resterende forpligtelse skulle fordeles mellem Movias bestillere. Principper herfor er endnu ikke fastlagt.
- Udbud A19 – Almindelig rutekørsel i Movia vil ikke være omfattet, mens Udbud A20 (forventet kontraktindgåelse efter maj 2021) kan være omfattet.
- Direktivet tillader ikke at biodiesel og syntetisk diesel blandes med almindelig diesel, hvis køretøjerne skal betragtes som rene køretøjer. For Movia er dette en udfordring, idet vi i dag tillader at operatørerne blander flydende biobrændstoffer med almindelig diesel på garageanlægget, da hvert garageanlæg normalt kun har én tank (eller hvor der er mere end en tank, er tankene forbundet).
- Det er uklart, om et dieselfyr vil være at betragte som en forbrændingsmotor. Hvis dette er tilfældet, vil det være en udfordring for Movias udbudsmodel, som pt. tillader anvendelse af dieselfyr (med biobrændstof) i nulemissionsbusser.

Økonomiske konsekvenser:

Det er uklart, om det vil være mulig for Movia at indfri direktivets mål alene ved kommunerne og regionernes frivillige ønsker til nulemission og fossilfrihed, eller om den danske implementering af direktivet vil medføre en meromkostning for Movias regioner og kommuner. Det vil i givet fald skulle håndteres i DUT-forhandlinger mellem KL/DR og staten.

Kundemæssige konsekvenser:

Direktivet vil fremme udrulning af rene og nulemissionsbusser, hvilket vil bidrage at give et kvalitetsløft for busbetjening som følge af støjsvage og grønne busser.

Miljømæssige konsekvenser:

Direktivet vil fremme anvendelsen af nulemissionsbusser. Direktivets definition af rene busser omfatter busser drevet af en række alternative drivmidler, som ikke behøver at give en klimamæssig eller lokal luftforureningsgevinst set i forhold til anvendelse af almindelig diesel. Som følge af Movias mål om fossilfri busdrift i 2030 vil de rene busser, som idriftsættes i Movia primært være fossilfri.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Movia vil bl.a. sammen med trafikselskabsforeningen gøre opmærksom på konsekvenser ved implementering af direktivet.