

## 01 Dagsorden til bestyrelsesmøde 23. april 2020

---

### 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 Movias rolle ved anlæg af BRT
  7. Godkendelse af opdatering af Movias forretningsorden
  8. LUKKET PUNKT
  9. Godkendelse af mandat til ordinær generalforsamling i FlexDanmark
- 

### Sager til orientering/drøftelse:

---

10. LUKKET PUNKT
11. Orientering om Movias It-projektportefølje 1. halvår 2020
12. Orientering om status for Movias klima- og miljøindsats
13. LUKKET PUNKT
14. Evt.

## 06 Movias rolle ved anlæg af BRT

### Indstilling

Administrationen indstiller:

- At administrationen kan indgå i dialog med bl.a. Transport- og Boligministeriet om vilkår for at Movia kan være anlægsorganisation for BRT-anlæg.

### Beslutning:

### Baggrund:

I forslag til Mobilitetsplan indgår et forslag til BRT-net for hovedstaden indeholdende fire nuværende S-buslinjer.

Herudover kan BRT-lignende koncepter være relevant i en række større provinsbyer.

BRT-koncepter giver trængselsfri kollektiv transport med øget passagertal og dermed øgede passagerindtægter. Det giver derfor mulighed for at styrke den kollektive transport væsentligt uden markant at øge behovet for kommunale og regionale driftstilskud.

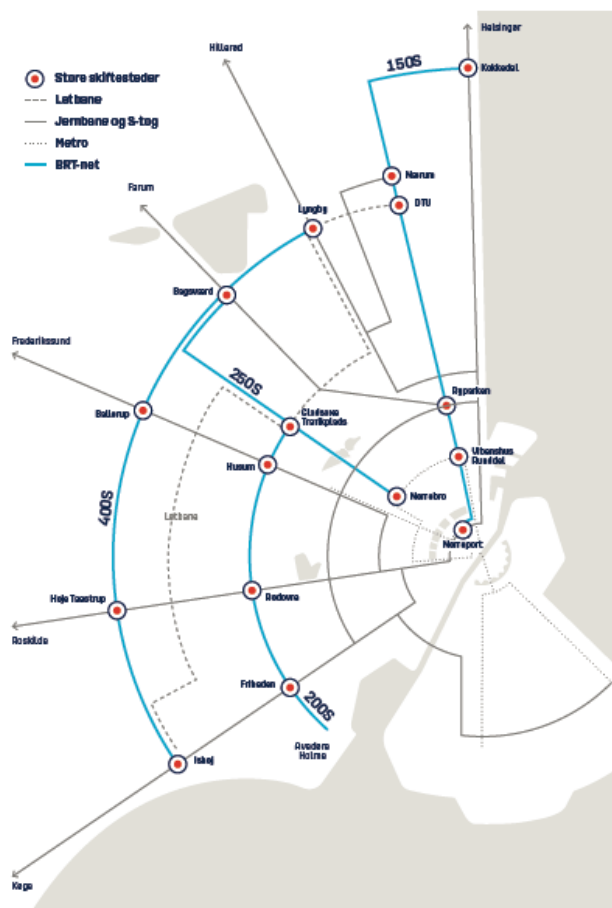
Det mest konkrete projekt er etablering af BRT i erhvervsområdet Lautrup i Ballerup, hvor der er mulighed for at ansøge om stationsnærhed i fingerplanen.

Lautrup projektet kan med fordel indgå som element i en samlet løsning for 400S, hvor Movia har undersøgt en BRT fra Høje Taastrup st. til Bagsværd st. via Malmparken st., hvor Lautrup området forbindes til en større regionalnaltogsstation.

Det samlede net skønnes at have en anlægsomkostning på ca. 11 mia. kr., ligesom centrale linjer i høj grad vil skulle etableres på det statslige vejnet. Et fuldt implementeret BRT-net forventes at kunne generere ca. 12,5 mio. flere passagerer til den kollektive trafik.

Administrationen har derfor været i dialog med Transport- og Boligministeriet for at drøfte, om et statsligt bidrag til investeringer i BRT kan indgå i den kommende nationale investeringsplan.

### FORSLAG TIL BRT-NET I HOVEDSTADEN



En betydelig statslig medfinansiering er afgørende for det videre arbejde. Men herudover er der behov for at få styrket de organisatoriske og kommunal og regionaløkonomiske rammer, så det bliver attraktivt for kommuner og regioner at indgå i arbejdet med BRT-løsninger generelt og det foreslåede BRT net specifikt.

### **Ændringer i lovgivningen**

Det er administrationens vurdering, at det vil være til fordel for kommuner og regioner, at Movia får muligheden for at påtage sig bygherreansvaret i forbindelse med anlæg af BRT infrastruktur.

Efter trafikelskabsloven må trafikelskaber kun påtage sig helt specifikke anlægsopgaver i forbindelse med stoppesteder. Senest er loven blevet ændret, så kommunerne kan finansiere faste anlæg, der kan anvendes til fjernbuskørsel, og Movia efter aftale med en kommune må påtage sig opgaver relateret til driften af en kommende fjernbusterminal i København. Der skal med andre ord en lovændring til for, at Movia i givet fald kan påtage sig opgaver af denne type. Ligeledes skal der i de kommunale momsregler åbnes for, at Movia kan afløfte byggemoms.

### **Sammenhæng på tværs af kommuner**

Det foreslåede BRT-net går på tværs af kommunegrænserne og skal derfor etableres i et kommunalt samarbejde, hvor regionerne er trafikløber på S-bustrafikken og staten/Vejdirektoratet er vejmyndighed på statsvejnettet.

Herudover er det væsentligt, at konkrete erfaringer fra de første BRT-strækninger kan bruges aktivt i planlægning og etablering af efterfølgende linjer, ligesom der skal tilstræbes ensartethed i anlægget på tværs af kommunegrænserne.

Etablering af BRT-anlæg forudsætter en solid faglig viden om busdrift, som den enkelte kommune eller Vejdirektoratet ikke har. Herudover fordrer det, at bygherreorganisationen er i stand til at etablere et ligeværdigt og tillidsfuldt samarbejde mellem kommuner og i samspillet med staten. Movia var den drivende kraft i Vejdirektoratets vejregel-arbejde om BRT-anlæg, og har mange års erfaring i kommunalt og regionalt samarbejde om busdrift, som det senest kom til udtryk i planlægningen og udførelsen af Nyt Bynet.

Det er derfor vurderingen, at opgaven med fordel kan løses i en varig, fælles bygherreorganisation i regi af Movia. Med inspiration fra Hovedstadens Letbane kan der etableres særskilte juridiske enheder med deltagelse af de involverede parter for de enkelte BRT-linjer, forankret i en fælles bygherreorganisation.

### **Anlægsrammer og låneadgang**

Etableringen af metro og letbaner sker uden belastning af de kommunale anlægsrammer. Men etablering af BRT-anlæg vil som udgangspunkt belaste anlægsrammen i beliggenhedskommunen. Det vil både gælde det kommunale anlægsbidrag og eventuelle bidrag fra staten og grundejere.

Movia er ikke omfattet af anlægsrammestyringen. Ved at lade Movia stå for anlægsopgaven og efterfølgende overdrage BRT-anlægget til vejejerne, vil som minimum statslige, og private bidrag til projektet ikke belaste beliggenhedskommunens anlægsramme. Hvis der opnås fuld ligestilling med metro- og letbaneprojekter, kan det kommunale bidrag også undtages for anlægsrammen.

I metro- og letbaneprojekterne har selskabet låneadgang, og en tilsvarende løsning for BRT-projekter vil mindske likviditetsbelastningen for kommunerne.

### **Det videre forløb**

Til grund for det en videre dialog med Transport- og Boligministeriet vurderes det vigtigt, at der kan præsenteres et samlet koncept for etablering af BRT-anlæg, der omfatter jura, governance og beskatningsregler, herunder moms.

I samarbejde med selskabets advokat er der igangsat en udredning af hvilken tilpasning af de lovgivningsmæssige rammer, der skal til for, at Movia lovligt kan påtage sig denne opgave. Inspirationen kommer fra rammerne for hhv. byudviklingselskaber, forsyningsselskaber og fjernbusterminaler.

Det vurderes, at økonomisk risiko og politisk styring for anlægsprojekterne bør være samlet hos parterne i det enkelte projekt, så de økonomiske risici alene dækkes af de parter, der indgår i projektet. Den foreløbige vurdering er, at dette bedst sikres ved etablering af selvstændige selskaber i samspil mellem trafikbestillere, vejejer og Movia.

Movia har tidligere med bistand fra VIVE – det nationale forsknings- og analysecenter for velfærd fået beskrevet en model for, hvordan Movia kan afløfte moms i den kommunale momsordning. KL og Danske Regioner har principielt givet opbakning til modellen.

Herudover undersøger administrationen pt. hvilke organisatoriske og styringsmæssige krav der stilles til etablering af offentlige anlægsorganisationer, og vil inddrage relevante rådgivere samt erfaringer fra ind- og udland i arbejdet.

Der planlægges en første tilbagemelding på arbejdet ved bestyrelsens møde i september 2020, med mindre processen omkring den statslige investeringsplan går hurtigere end forventet. I givet fald vil det være nødvendigt at forcere arbejdet.

### **Økonomi:**

Udgifterne i 2020 afholdes inden for det godkendte budget for 2020.

### **Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

### **Kommunikation:**

Ingen særskilt kommunikation.

### **Bilag:**

## 07 Godkendelse af opdatering af Movias forretningsorden

### Indstilling

Formandskabet indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender forslag til justering af forretningsordenens §7 vedrørende åbne/lukkede punkter på dagsordenerne til bestyrelsesmøderne.
- Godkender forslag til justeringer af forretningsordenens bestemmelser vedrørende beslutningsprotokollen (§20).

### Beslutning:

### Sagsfremstilling:

Arbejdet i Movias bestyrelse reguleres af forretningsordenen for bestyrelsen, som senest er godkendt på bestyrelsesmødet 4. april 2018. Forretningsordenen drøftes med jævne mellemrum i bestyrelsen med henblik på eventuelle justeringer.

Det er administrationens vurdering, at den nuværende forretningsorden grundlæggende fungerer tilfredsstillende, og at der kun er behov for mindre justeringer vedrørende brugen af åbne/lukkede punkter, samt omkring beslutningsprotokollen. Der er ikke konstateret konkrete situationer, hvor forretningsordenen har givet anledning til tvivl eller debat, og det vurderes, at de forskellige hensyn, der skal iagttages i forhold til offentligheden, bestyrelsen og Movias arbejde, er repræsenteret i forretningsordenen.

#### *Brugen af åbne/lukkede punkter*

I henhold til Movias vedtægt § 18, stk. 3, tilstræbes mest mulig åbenhed og offentlighed omkring selskabets arbejde. Udgangspunktet for sager, der behandles i bestyrelsen, er således, at disse er åbne, og sager, der ønskes behandlet på lukket dagsorden, indstilles behandlet som sådan på lukket dagsorden i forbindelse med et konkret bestyrelsesmøde. Bestyrelsesdagsordenen godkendes af formandskabet inden udsendelse, og bestyrelsen kan tage stilling til spørgsmål om, hvorvidt sager eller bilag skal åbnes for offentligheden.

Bestyrelsens arbejde følges tæt af medierne, og der er eksempler på, at åbne dagsordenspunkter kan give anledning til debat om bestyrelsens forventede beslutning, uden at bestyrelsen selv har haft anledning til at tage stilling. Det er et kendt forhold, der afspejler afvejningen mellem offentlighedens legitime interesse i Movias arbejde på den ene side, og berettigede diskretionære hensyn til Movias arbejde, samarbejdspartnere, økonomiske forhold og image mv. på den anden side.

I forbindelse med Movias Samfundsansvarsrapport 2019 er andelen af åbne henholdsvis lukkede

sager behandlet i Movias bestyrelse opgjort til 66 pct. åbne sager og 34 pct. lukkede sager.

Lukkede punkter præsenteres i de nuværende dagsordener uden angivelse af titel eller andet i det materiale til bestyrelsesmøderne, som i henhold til forretningsordenens § 7 offentliggøres på Movias hjemmeside 2 dage inden bestyrelsesmødet holdes. Den nuværende praksis giver maksimal beskyttelse af Movias økonomiske, forhandlingsmæssige og imagemæssige interesser.

Men henset til ånden i vedtægtens § 18, stk. 3., som tilstræber maksimal åbenhed, er det administrationens opfattelse, at dette hensyn vil kunne varetages med en mindre restriktiv praksis, således at sagens titel, samt en kort beskrivelse af sagen, kan offentliggøres – uagtet at sagen behandles på lukket dagsorden

En tilsvarende praksis kendes fra andre sammenlignelige organisationer, og vil i givet fald være en imødekommelse af ønsket om mest mulig åbenhed, og dermed ånden i vedtægtens § 18, stk. 3. Sagens substans vil fortsat være lukket, hvorfor de spørgsmål, som angivelsen af titel og eventuel kort beskrivelse, kan afføde, fortsat ikke vil kunne besvares før bestyrelsen har haft lejlighed til at drøfte sagen på bestyrelsesmødet og tage stilling. Et eksempel på, hvordan et sådant dagsordenspunkt kan se ud, kan for eksempel være:

#### Punkt XX) Orientering om status på udbud LUKKET PUNKT

*Movias bestyrelse orienteres hvert halve år om status for Movias udbud. Denne status indeholder en gennemgang af de udbudstemaer, som administrationen har haft opmærksomheden rettet mod siden seneste udbudsstatus fra november 2019. Status omfatter Movias busser i rute- og flextrafik.*

*Da sagen vedrører kommende udbud og igangværende forhandlinger med operatørerne behandles sagen på lukket dagsorden.*

Det vurderes, at der fortsat kan være tilfælde, hvor det ikke vil være hensigtsmæssigt at angive titlen på dagsordenspunktet. Det foreslås derfor at reservere mulighed herfor ved at indføre "dobbeltlukkede punkter", hvor hverken titel eller beskrivelse fremgår, svarende til den nuværende praksis for lukkede punkter. Et eksempel herpå kan være projekter, der endnu ikke har været kommunikeret til offentligheden, og hvor det er nødvendigt med bestyrelsens stillingtagen, før sagen bringes til offentlighedens kendskab.

Forslag til justeringer fremgår af vedlagte udkast til revideret forretningsorden.

#### *Beslutningsprotokollen*

Det kan konstateres, at den nuværende forretningsorden i praksis ikke følges i forhold til beslutningsprotokollen. Det følger af forretningsordenens §20 stk. 3, at *Beslutningsprotokollen oplæses og underskrives af alle medlemmer ved mødets afslutning*. Denne oplæsning sker almindeligvis ikke, hvorfor den del foreslås slettet jf. vedlagte udkast til revideret forretningsorden.

Endvidere fremgår det af forretningsordenens 20 stk. 5, at *Beslutningsprotokollen og det relevante mødemateriale vedrørende den åbne dagsorden sendes til repræsentantskabet*. Det konstateres, at dette ikke sker i praksis, idet materialet er tilgængeligt for repræsentantskabet på Movias hjemmeside. Der er ikke registreret efterspørgsel efter direkte fremsendelse af dagsordener og beslutningsprotokol-

ler, derfor foreslås det, at §20 stk. 5. slettes, jf. vedlagte udkast til forretningsorden.

Tiltrådte justeringer af forretningsordenen foreslås implementeret umiddelbart med virkning fra det næste møde i bestyrelsen.

**Økonomi:**

Ingen.

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

**Kommunikation:**

Ingen. Eventuelle henvendelser behandles af formanden og administrationen efter nærmere aftale.

**Bilag:**

07.1: Udkast til revideret forretningsorden

## 07.1. Udkast til revideret forretningsorden

# Forretningsorden for Movias bestyrelse

### A. Bestyrelsens møder

#### § 1

Bestyrelsen udøver sin virksomhed i møder. Der fastsættes inden 1. oktober en mødeplan for bestyrelsens ordinære møder det følgende år.

#### Stk. 2

Formanden eller 3 medlemmer kan begære ekstraordinære møder. Ekstraordinære møder indkaldes af formanden så vidt muligt med en frist på mindst 7 dage. Ekstraordinære møder kan endvidere aftales under et bestyrelsesmøde med en kortere frist. Afholdes et ekstraordinært møde som telefonmøde jf. § 2, stk. 2, kan indkaldelsesfristen ligeledes være kortere end 7 dage.

#### § 2

Bestyrelsens møder holdes på selskabets adresse, med mindre andet besluttet i det enkelte tilfælde.

#### Stk. 2

Ekstraordinære møder kan efter formandens beslutning indkaldes helt eller delvist som telefonmøder. Er et møde indkaldt som telefonmøde, indledes mødet med godkendelse af mødets indkaldelse.

#### Stk. 3

Bestyrelsen kan ved enighed beslutte, at en enkeltstående sag kan afgøres ved skriftlig votering mellem to bestyrelsesmøder. Materialet til en skriftlig votering sendes til medlemmerne med en frist på 7 dage til at afgive stillingtagen pr. mail. Resultatet af en skriftlig votering konkluderes af formanden og meddeles bestyrelsen straks herefter.

#### § 3

Er et medlem forhindret i at deltage i et møde, meddeler han dette til formanden eller bestyrelsens sekretariat snarest muligt forud for mødet. Formanden foranlediger via sekretariatet stedfortræderen indkaldt.

#### § 4

Til stede ved bestyrelsesmøder er ud over bestyrelsens medlemmer den administrerende direktør, chefen for direktionsssekretariatet, en sekretariatsmedarbejder samt en observatør udpeget af hovedsamarbejdsudvalget (besluttet særskilt af bestyrelsen). Revisionen er til stede ved det møde, hvor årsregnskabet fremlægges.

Den administrerende direktør kan efter aftale med formanden indkalde chefer eller særlige medarbejdere i forbindelse med bestyrelsens behandling af konkrete sager.

### B. Dagsorden

#### § 5

Formanden sætter dagsordenen for bestyrelsens møder. Ethvert medlem kan med en frist på 8 dage inden et ordinært møde anmode formanden om, at en sag sættes på dagsordenen.

#### § 6

Formanden foranlediger, at dagsorden med bilag udsendes til medlemmerne og disses suppleanter. Udsendelse til bestyrelsen sker som hovedregel elektronisk i systemet Prepare 7 dage før mødet. Suppleanter får materialet tilsendt pr. mail og pdf-fil 7 dage inden mødet. Formanden kan tillade, at dagsordensmateriale vedr. enkelte dagsordenspunkter udsendes efter ovennævnte frister. Hvert medlem kan angive en eller flere personer i vedkommendes administrative bagland, som ligeledes modtager den fulde dagsorden. De almindeligt gældende regler om bestyrelsesmaterialets fortrolige karakter, herunder som de fremgår af bestyrelsens forretningsorden, finder tilsvarende anvendelse for disse personer.

#### § 7

Bestyrelsens møder er lukkede for offentligheden. Bestyrelsen kan dog beslutte at åbne for offentlig adgang til behandlingen af de åbne dagsordenspunkter.



Dagsordenen gøres tilgængelig på selskabets hjemmeside 2 dage inden mødet. Medmindre bilag anses for og er mærket som fortrolige, offentliggøres disse sammen med dagsordenen på hjemmesiden.

[Lukkede dagsordenspunkter fremgår alene af dagsordenen med angivelse af titel samt kort beskrivelse. Sager kan indstilles til bestyrelsen til behandling som "dobbeltlukket", således at titel og beskrivelse ikke fremgår af den offentlige dagsorden. I de tilfælde, hvor bestyrelsen ikke tiltræder administrationens indstilling, vil punktet efterfølgende blive enten åbnet helt eller delvist som almindeligt lukket punkt.](#)

#### Stk. 2

Bilag vedrørende fortrolige sager, dvs. sager der behandles som lukkede [eller dobbeltlukkede](#) punkter på dagsordenen, offentliggøres ikke. Fortrolige bilag omfatter bl.a. fortrolige sager, herunder:

- Personsager
- Sager om køb og salg af fast ejendom
- Sager om afgørelse af udbud og licitationer og indgåelse af kontrakter
- Øvrige sager med højt diskretionsbehov, eller hvor særlige hensyn til øvrige parter i den kollektive trafik gør sig gældende.

Formanden kan beslutte, at andre sager, oplysninger og materiale, som er omfattet af forretningsordenens § 12, stk. 2, ej heller offentliggøres inden bestyrelsesmødet. Enhver sag til behandling i bestyrelsen ledsages af administrationens indstilling om offentlighed.

### C. Beslutningsdygtighed og mødeledelse

#### § 8

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, deriblandt mindst et medlem udpeget af regionsrådene samt formanden eller næstformanden.

#### § 9

Formanden leder bestyrelsens møder. I formandens fravær ledes mødet af næstformanden.

Mødelederen formulerer afstemningerne i de sager, hvorom der skal stemmes.

#### § 10

Formanden kan fravige den sagsrækkefølge, der fremgår af den udsendte dagsorden. 3 medlemmer kan begære afstemning om rækkefølgen.

### D. Særlige udvalg

#### § 11

Bestyrelsen kan nedsætte særlige udvalg til behandling af en sag forinden endelig afgørelse i bestyrelsen. Bestyrelsen beslutter kommissoriet for hvert særligt udvalg efter forslag fra formanden.

#### § 12

Oplysninger og materiale, som et bestyrelsesmedlem eller dennes administrative bagland modtager, og som er mærket "fortroligt", er fortrolige og underlagt de almindelige regler om tavshedspligt.

#### Stk. 2.

Materiale, herunder interne arbejdsdokumenter udarbejdet af administrationen eller bestyrelsen til Movias eget brug, samt skriftlige og mundtlige oplysninger om sager, som er omfattet af forretningsordenens § 7, stk. 2 eller som behandles på et lukket punkt på bestyrelsens dagsorden, er tillige fortrolige og underlagt de almindelige regler om tavshedspligt.

### E. Habilitet

#### §13

Hvis et medlem finder, at der er forhold i en sag, der gør medlemmet inhabil i sagens forhandling og afgørelse, har medlemmet pligt til at oplyse om dette, inden sagsforhandlingen starter. Bestyrelsen træffer der på afgørelse om medlemmets habilitet. Et medlem, der er inhabilt, skal forlade lokalet under forhandlingen og afstemningen af sagen, men er ikke afskåret fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om, hvorvidt han skal vige sit sæde under den pågældende sags behandling. Hvis et medlem er i tvivl om sin habilitet, har medlemmet ligeledes pligt til at oplyse herom, hvorefter bestyrelsen træffer afgørelse om medlemmets habilitet.

#### Stk. 2

Hvis et medlem finder, at der kan være tvivl om eller er bekendt med, at der er forhold i en sag, der gør et andet medlem af bestyrelsen inhabilt, har

vedkommende pligt til at oplyse dette inden sagsforhandlingen starter. Bestyrelsen træffer herefter afgørelse om den rejste habilitetsindsigelse.

## F. Afstemning

### § 14

Medlemmerne kan kun deltage i bestyrelsens afstemninger, når de personligt er til stede under disse. Deltager et medlem pr. telefon jf. adgangen hertil i § 2, anses medlemmet for at være til stede.

### § 15

Alle beslutninger tages ved stemmeflerhed, for så vidt der ikke i lovgivningen eller selskabets vedtægt er krav om kvalificeret flertal.

### § 16

Finder formanden, at en sags afgørelse er så åbenbar, at afstemning ikke er nødvendig, udtaler formanden dette med angivelse af hans opfattelse af sagens afgørelse.

#### Stk. 2

Der skal foretages afstemning, hvis blot ét medlem begærer dette.

### § 17

Afstemning sker ved håndsoprækning, jf. dog § 2, stk.2.

### § 18

Valg foregår ved skriftlig afstemning på stemmesedler, der tilvejebringes og udleveres af formanden. Finder formanden det sandsynligt, at bestyrelsen vil vælge en bestemt kandidat, kan formanden foreslå, at den pågældende vælges uden afstemning. Den pågældende er herefter valgt, hvis intet medlem kræver afstemning.

### § 19

Hvis bestyrelsen skal vælge 2 eller flere medlemmer til udvalg, kommissioner, bestyrelser eller lignende, sker det ved forholdstalsvalg (d'Hondts), med mindre der er enighed om formandens eller andre medlemmers eventuelle forslag til valg af bestemte kandidater.

#### Stk. 2

Forholdstalsvalg foretages efter følgende regler: Bestyrelsens medlemmer deles i de grupper, hvori medlemmerne har anmeldt for formanden at ville stemme sammen ved det pågældende valg. Hver

gruppes medlemstal deles med 1, 2, 3 osv. De herefter fremkomne kvotienter angiver den rækkefølge, i hvilken de enkelte grupper kan vælge deres repræsentanter. Er to eller flere kvotienter lige store, afgøres rækkefølgen ved lodtrækning, der foretages af formanden. Når det antal repræsentanter, der tilkommer de enkelte grupper, er bestemt, skal grupperne straks meddele formanden, hvilke personer der udpeges til de dem tilfaldne pladser. Giver en gruppe afkald på sin ret til at få en eller flere repræsentanter, fordeles de ledigblevne pladser mellem de andre grupper på den foran givne måde.

#### Stk. 3

Ved bestyrelsens valg af medlemmer til udvalg, kommissioner, bestyrelser og lignende, hvori formanden skal have sæde, regnes formandens plads som den ene af de pladser, der kan tilkomme den gruppe inden for bestyrelsen, til hvilken formanden hører.

## G. Beslutningsprotokol

### § 20

Bestyrelsens beslutninger indføres under møderne i beslutningsprotokollen, jf. styrelseslovens § 13. Formanden tilkendegiver, hvad der skal indføres.

#### Stk. 2

Ethvert medlem, der har deltaget i mødet, kan forlange sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen og ved sager, der skal fremsendes til anden myndighed, kræve, at denne samtidig gøres bekendt med indholdet af protokollen. Dersom det pågældende medlem ved sagens fremsendelse ønsker at ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt, skal han meddele dette til formanden, der fastsætter en frist for aflevering af begrundelsen.

#### Stk. 3

Beslutningsprotokollen ~~oplæses og~~ underskrives af alle medlemmer ved mødets afslutning.

#### Stk. 4

Bestyrelsens beslutninger offentliggøres på selskabets hjemmeside med skyldig hensyntagen til de fortrolige sager jf. § 7.

#### ~~Stk. 5~~

~~Beslutningsprotokollen og det relevante mødemateriale vedrørende den åbne dagsorden~~

[sendes til repræsentantskabet.](#)

**H. Ikrafttræden**

**§ 21**

Denne forretningsorden er vedtaget af Movias bestyrelse på møde [234. april 2020](#)~~2018~~ og træder i kraft umiddelbart herefter.

UDKAST

## 09 Godkendelse af mandat til generalforsamling i Flexdanmark den 19. maj 2020

### Indstilling

Administrationen indstiller,

- at Dorthe Nøhr Pedersen genudpeges til bestyrelsen for Flexdanmark
- at bestyrelsen giver Movias administrerende direktør fuldmagt med substitutionsret til at udøve stemmeret på Movias vegne på den ordinære generalforsamling i foreningen Flexdanmark, herunder at stemme vedrørende budgetforslag 2021 for Flexdanmark med forbehold for bestyrelsens senere godkendelse.

### Beslutning:

### Sagsfremstilling:

Det følger af Movias vedtægt § 22, nr. 10 og 11, at bestyrelsen træffer beslutning om fuldmagt til at repræsentere Movia på generalforsamlinger i aktieselskaber m.v. samt udpegning af bestyrelsesmedlemmer til samme.

Flexdanmark er en forening med begrænset ansvar, og har NT, Movia, Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus som medlemmer. Movia betaler 32 pct. af udgifterne til Flexdanmark.

Der afholdes generalforsamling i foreningen Flexdanmark 19. maj 2020.

Flexdanmark er i en udviklingsproces med store systemomlægninger og opbygning af kompetencer til at gennemføre omstillingen.

I 2019 håndterede Flexdanmark kørsel for i alt 1,2 mia. kr., hvilket er en stigning på 2,6 pct. i forhold til 2018. Antallet af enkeltture, som blev håndteret i Flexdanmarks systemer i 2019 er tilsvarende steget med 1,3 pct. i forhold til 2018. Samlet set har Flexdanmark håndteret godt 6 mio. enkeltture. Den gennemsnitlige kørselsomkostning pr. enkelttur er steget med 1,3 pct. i 2019 sammenlignet med 2018. Flexdanmarks medarbejderstab bestod ved årets udgang af 62 fastansatte og 51 afløsere i contact centeret.

Flexdanmark havde i 2019 en nettoomsætning på 79 mio. kr., og året 2019 er afsluttet med et resultat på 0 kr.

På generalforsamlingen fremlægges regnskab for 2019, og der stemmes om forslag til budget for 2021 samt valg til bestyrelsen, som udpeges for et år ad gangen.

Flexdanmarks budgetforslag for 2021 foreligger endnu ikke. På den baggrund foreslås, at den admini-

strerende direktør får mandat til at stemme vedrørende budgetforslaget med forbehold for senere godkendelse i Movias bestyrelse. Movias administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen, som også er formand for bestyrelsen i Flexdanmark, foreslås endvidere genudpeget til Flexdanmarks bestyrelse.

Den primære udviklingsopgave i Flexdanmark i 2021 er fortsat udviklingen af NOP. Udbudsbekendtgørelsen vedrørende de centrale dele af systemet, NOP kerne, er sendt til EU-tidende den 31. marts. Udbudsmaterialet vedrørende den øvrige del af systemet, NOP støtte, er fortsat under udarbejdelse og forventes sendt til EU-tidende den 6. november 2020. I de kommende år forventes betydelige udgifter til finansieringen af NOP. NOP erstatter det centrale planlægningsværktøj i Flexdanmark, som er grundlaget for alle flextrafikordningerne - eksklusiv flexrute - i Movia og i de øvrige trafikselskaber. Det endelige budget for NOP-investeringen og udgifterne kendes ikke, men der er tale om en bunden opgave, idet den nuværende teknologi ikke kan levetidsforlænges.

**Økonomi:**

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

**Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

**Kommunikation:**

Ingen.

## 11 Orientering om Movias it-projektportefølje 1. halvår 2020

### Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om Movias it-projektportefølje til efterretning.

### Beslutning:

### Sagsfremstilling:

Administrationen orienterer halvårligt om status på it-projektporteføljen, herunder om de fælles systemer hos henholdsvis Rejsekort & Rejseplan A/S og hos FlexDanmark. Nedenfor gengives status for igangværende og afsluttede projekter.

#### *Oversigt igangværende it-projektportefølje*

Nedenfor gives et overblik over relevante igangværende projekter i Movia og de fælles systemer hos Rejsekort & Rejseplan A/S og FlexDanmark.

Under tabellen er projekterne uddybet, og vigtige ændringer i forhold til projektets gennemførelse er anført.

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
It-værktøj til planlægning af busdriften hos kommuner og regioner	Movia	01.12.2018	31.08.2020	Tidsplanen er efter kontraktindgåelse blevet revideret sammen med leverandøren.  Projektet følger den nye tidsplan.
Implementering af robotteknologi til automatisering af udvalgte arbejdsprocesser i Movia - (fase 2)	Movia	01.01.2020	31.12.2020	Opstart af fase 2.  Følger planen.
Udbud af system til trafikstyring	Movia	01.01.2020	31.12.2023	Følger planen.

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Forberedelse til nyt pas-sagertællesystem 2023	Movia	01.02.2020	01.09.2020	Følger planen.
Modernisering af flextra-fikssystemet (Ny optime-ringsplatform NOP)	FlexDan-mark	01.07.2019 (fase 2 ud af 5)	15.10.2021 (fase 2 ud af 5)	Slutdato for fase 2 er rykket tre mdr gr corona-situationen.
Modningsprojekt vedrø-rende Flextur i Rejsepla-nen (plustur)	FlexDan-mark	11.03.2013	Q2 2020	Slutdato rykket 6 måneder frem. Projektet følger den nye tidsplan.
Ny selvbetjening	FlexDan-mark	01.05.2019	30.12.2020	Slutdato rykket 3 måneder frem. Projektet følger den nye tidsplan.
Nyt kommunikations-system	FlexDan-mark	01.01.2019	01.08.2020	Slutdato rykket 1 måned. Projektet følger den nye tidsplan.
Rejseplanen udvides med nye mobilitetsformer (delecykler, bybiler, sam-kørsel og indenrigsfly)	Rejsekort & Rejse-plan A/S	01.06.2018	01.04.2020	Lanceringen på <a href="http://www.rejseplanen.dk">www.rejseplanen.dk</a> og Android App er gennemført oktober 2019. Lanceringen på iOS app blev udskudt og er gennemført i februar.
Nyt API til Rejsekort	Rejsekort & Rejse-plan A/S	01.01.2020	01.08.2020	Kontrakt med leverandør er under-skrevet, og projektet og udviklings-arbejdet er opstartet.

#### It-værktøj til planlægning af busdriften hos kommuner og regioner – Movia

Projektet omhandler anskaffelse af et trafikplanlægningsværktøj, så Movias rådgivere kan bistå kom-muner og regioner med bedre konsekvensvurderinger for forskellige scenarier for busdrift. Værktøjet er særligt relevant, når der skal laves omlægninger, udvikles nye byområder osv. Planlægningsværk-tøjet kan anvendes i alle kommuner og regioner, og giver dermed også et mere ensartet beslutnings-grundlag hos kommuner og regioner.

Der er udarbejdet en fælles tidsplan for projektet med leverandøren Giro som betyder, at den endelige systemgodkendelse forventes gennemført med udgangen af august 2020. Dog forventes delelementer af værktøjet taget i brug i løbet af første halvår 2020.

### Projekt om automatisering af udvalgte processer i Movia ved hjælp af robotteknologi

Projektet har til formål at sikre mere effektive forretningsgange i Movia og dermed frigive ressourcer til andre formål. På baggrund af de erfaringer som er gjort i fase 1, er der sat gang i projektets fase 2 i januar 2020.

Fase 2 indebærer, at Movia arbejder videre med robotsoftwareplatformen, og der igangsættes derfor aktiviteter på udvalgte områder, herunder kundehenvendelser og opgaver internt i Movia i IT, Økonomi og HR, for at afdække nye mulige processer til automatisering. Målet er, at der minimum udvælges yderligere 2-4 processer, som automatiseres og idriftsættes i 2020.

### Udbud af system til trafikstyring

System til trafikstyring understøtter de mest centrale driftsprocesser i planlægning af trafikken, daglig afvikling, realtidsopsamling og prognostisering af ankomsttider og forsinkelser ved hver enkelt stoppested samt afregning med operatørerne.

Projektet skal levere et system til trafikstyring, der fungerer inden for rammerne af Movias øvrige systemer, samt sikre realisering af mulige gevinster, der kan opnås gennem ny funktionalitet og procesforbedringer. Der er tale om et driftskritisk system.

Projektet er i analysefasen, hvor det endelige indhold af udbuddet fastlægges på baggrund af blandt andet markedsdialog med potentielle leverandører.

### Forberedelse til nyt passagertællesystem 2023

Projektets formål er todelt, dels at udarbejde EU-udbudsmateriale til udbud af et passagertællesystem svarende til den nuværende, dels at afsøge Movias muligheder for at indføre en optimeret løsning omkring passagertællinger, såfremt de gældende principper i regi af indtægtssamarbejdet i Hovedstadsområdet med Metroselskabet og DSB afløses af rejsekortbaserede data. Dette afhænger af, om parterne kan nå til enighed om en model for indtægtsdeling i Hovedstadsområdet, som i højere grad er baseret på rejsekortdata.

Movia arbejder med i givet fald at kunne indføre krav om operatørdrevet passagertælleudstyr i kommende udbud således, at det bliver operatørernes opgave at levere passagertælledata f.eks. for en aftalt andel af busserne.

### Modernisering af flextrafiksystemet (Ny optimeringsplatform NOP) – FlexDanmark

Formålet med projektet er at erstatte den teknologisk forældede it-løsning med en ny, baseret på tidsvarende teknologi, og derved understøtte, at trafiksselskaberne også i fremtiden kan løfte forpligtelserne over for regioner, kommuner og borgere med en fortsat driftssikker og effektiv flextrafik.

Projektet er i gang med etape 2 (gennemførelse af udbud). Udbuddet gennemføres i to dele: udbud af et kernesystem (NOP Kerne) og udbud af efterfølgende støttesystemer (NOP Støtte). Med NOP Støtte skal det blandt andet sikres, at ture kan bevilges, bestilles og afregnes.



Det centrale i NOP Kerne er planlægningsmotoren, som skal kunne planlægge og optimere flexprodukterne for alle kommuner og regioner. Udbudsmaterialet for NOP Kerne blev bekendtgjort 31. marts 2020, hvorefter prækvalificering af potentielle leverandører går i gang.

For NOP Støtte er der afholdt indledende markedsdialog med potentielle leverandører. Udbudsmaterialet er under udarbejdelse og vil blive gennemgået med trafikskaberne inden offentliggørelse, som er planlagt til primo november 2020. Etappen afsluttes ved indgåelse af kontrakt med Støtte-leverandør, forventeligt 15. oktober 2021

Herudover foretages opfølgning på risikostyring i NOP, ligesom der udarbejdes plan for idriftsættelse af ny IT-løsning i trafikskaberne. Projektets etape 3 er udvikling og test af ny IT-løsning.

#### Modningsprojekt vedrørende plustur i Rejseplanen – FlexDanmark:

Movia har siden 1. juli kunne tilbyde kommuner plustur, som en del af rejseplanen. Plustur bidrager til at styrke mobiliteten i geografier med lavere servicegrader og styrker således målet i forretningsplanen om at sikre mobilitet overalt i den Sjællandske geografi. Plustur via Rejseplanen er i drift hos Nordjyllands Trafikskab (NT), Sydtrafik, Fynbus og Midttrafik – foruden hos Movia.

Projektet har til formål at sikre den tekniske understøttelse af plustur i Movias område, som indtil nu er i drift i Kalundborg, Roskilde, Sorø, Holbæk, Næstved, Faxe, Hørsholm, Køge, Slagelse, Ringsted, Fredensborg, Lolland, Vallensbæk, Furesø, Gladsaxe, Solrød, Egedal og Tårnby Kommune.

Slutdatoen for modningsprojektet i Flextur i Rejseplanen (plustur) er forlænget fra 1. december 2019 til ultimo 2. kvartal 2020 grundet yderligere fejlrettelser i forbindelse med test af tilbringemodulet. Tilbringemodulet forventes i drift ultimo 2. kvartal 2020 med det formål at optimere borgernes samkørsel yderligere.

#### Ny selvbetjening - FlexDanmark:

Trafikskaberne har en ambition om, at det skal være lettere at bestille flextrafik online. Øget selvbetjening skal sikre effektiviseringer i trafikskaberne og styrke kundeoplevelsen. Der er tale om et projekt, som skal sikre, at den nuværende selvbetjening, der kan tilgås fra Movias hjemmeside, flyttes over på en ny og brugervenlig IT-plattform. Kundegruppen i flextrafikken har varierede behov, og det tekniske projekt skal derfor baseres på en afdækning af kundebehovene med bidrag fra ekstern leverandør, Combine.

Kundebehovene er nu afdækket, og på den baggrund udvikles en ny selvbetjening, der kan tilgås fra Movias hjemmeside, ligesom app-versionen af selvbetjeningen tilpasses. Appen kan downloades fra Google Play og App Store. Projektet forventes færdiggjort i 4. kvartal 2020.

#### Nyt vognkommunikationssystem – FlexDanmark:

Der er tale om et projekt, som har til formål at sikre en mere effektiv udnyttelse af vognressourcerne i flextrafikken og i de offentlige tilbud generelt. Forstyrrelser og nedbrud på kommunikationen mellem FlexDanmark og vognmændene, der kører flextrafikken, betyder, at bestilte rejser sendes ud til vognene med forsinkelse. Det giver øget risiko for, at borgerne kommer for sent eller slet ikke bliver kørt til

aftaler eller behandlinger. Dertil kommer øgede omkostninger til vognmændene.

Projektet skal etablere et nyt vognkommunikationssystem som alternativ til det eksisterende, der kan give højere kvalitet i kommunikationen til vognene samt stabil drift. I tillæg dertil etablerer projektet ny kortfunktionalitet til at vise data om vognene visuelt til brug for trafikstyring i Movias Call Center samt til brug for afregning af kørslen.

Projektet har i første kvartal af 2020 gennemført udbudsproces, som afsluttes med indgåelse af kontrakt medio april 2020 med leverandør. Det nye vognkommunikationssystem forventes i drift august 2020. Kortfunktionaliteten er i drift pr. marts 2020. Med den nye kommunikationsplatform skal sikres en mere stabil kommunikation til vognene der kører flextrafik. Kommunikationen til vognene har været plaget af mange systemnedbrud med store driftsproblemer til følge.

#### Udvidelse af Rejseplanen med nye mobilitetsformer – Rejsekort & Rejseplan A/S:

Projektet har til formål at implementere beslutningen i Rejseplanen om at udvide visningen af kollektiv transport i Rejseplanen med indenrigsfly og delebaserede mobilitetsformer. Movias bestyrelse er tidligere orienteret herom.

Visningen af de nye mobilitetsformer blev opdateret på Rejseplanen.dk og Rejseplanen Android App i oktober 2019, hvilket omfatter ca. 45 pct. af brugerne. Da svartiderne i Rejseplanens bagvedliggende systemer var stigende, blev opdateringen af iOS App sat på pause, indtil de nødvendige tiltag i it-infrastrukturen blev foretaget. Det er nu gennemført, og opdateringen af iOS App blev gennemført februar 2020.

#### Nyt API til Rejsekort – Rejsekort & Rejseplan A/S:

Rejsekortssystemets nuværende API-løsning, der understøtter løsninger som f.eks. Skolekort, Ungdomskort, Check udvej og Den samlede Rejse (FlexDanmark), har nået sin begrænsning i skalerbarhed og ydeevne. Et API (Application Programming Interface) er et stykke software, som taler med et andet stykke software, hvilket gør det muligt at søge information fra f.eks. en hjemmeside.

Derfor bygges der et nyt API, der kan håndtere performancekrav fra de eksisterende løsninger, udviklingsønsket om en forbedret selvbetjening, og de strategiske målsætninger som beskrevet i den ændrede trafikkselskabslov, der trådte i kraft 1. juli 2019.

#### **Økonomi:**

Ingen bemærkninger.

#### **Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

**Kommunikation:**

Ingen særskilt kommunikation

## 12 Orientering om status for Movias klima- og miljøindsats

### Indstilling

Administrationen indstiller, at orientering om status for Movias klima- og miljøindsats tages til efterretning.

### Beslutning:

### Sagsfremstilling:

Movias bestyrelse orienteres hvert halve år om status for Movias miljø- og klimaindsats. Denne status indeholder en gennemgang af de områder, som administrationen har haft fokus på det seneste halve år.

#### *Status på elafgifter*

Folketinget besluttede 20. december 2019 at videreføre særreglen vedrørende erhvervsmæssig opladning af elbiler frem til udgangen af 2021. Det betyder, at afgiftssatsen for el til elbusser i 2020 og 2021 fortsat er reduceret fra 89,2 øre/kWh til 0,4 øre/kWh. Skatteministeriet har søgt EU-Kommissionen om godkendelse af en anden ordning, som sidestiller el til elbusser med el til bane for en periode på fire år. Ordningens ikrafttrædelse afventer Ministerrådets godkendelse.

#### *Lancering af elbusser*

Driftsstart for elbusserne på linje 2A og 18 (København og Frederiksberg Kommuner) og linje 147, 157 og 156 (Ballerup og Egedal Kommuner) skete planmæssigt 8. december 2019. For linje 18, 147, 157 og 156, der alle kører med depotopladede busser, er driftsstart foregået uden de store udfordringer, og der har ikke været konstateret opladnings- eller andre problemer relateret til brugen af el som drivmiddel.

For linje 2A, der anvender ladeinfrastruktur i byrummet (to ladestander på Refshaleøen og to ladestander i Tingbjerg), var der i den første periode efter driftsstart nogle udfordringer i forbindelse med opladning af elbusserne på endestationerne. Det vedrørte særligt tekniske problemer i kommunikationen mellem busser og ladestander, som blev løst blandt andet med en softwareopdatering af busserne. Endvidere har chaufførerne skulle vænne sig til de nye ledbusser og til processen med korrekt placering under, og tilslutning til, ladestanderne.

Opladning af busserne på endestationerne fungerer nu generelt godt, og de fejl, der ses, er primært relateret til forkert placering af bussen under ladestanderen, hvilket løses ved, at chaufførerne justerer bussens placering. Forventningen er, at denne fejltypen vil blive mindre hyppig med tiden.

I slutningen af februar 2020 er linje 2A's pålidelighed næsten på niveau med de øvrige A-bus linjer i København. Linjens pålidelighed er således på 81,50 pct. mod gennemsnitlig 84,25 pct. for alle A-bus linjerne i februar 2020.

### *Rammeaftale med Siemens*

For at sikre operatørerne en mulighed for at få opstillet ladeinfrastruktur i byrummet til brug for opladning af elbusser, indgik Movia 5. april 2018 en rammeaftale med Siemens. Rammeaftalen håndterer opstillingen, serviceringen og nedtagning af ladeinfrastruktur i byrummet, samt levering af elektricitet til ladestanderne.

Den nuværende rammeaftale med Siemens udløber 31. december 2020, men herefter er der mulighed for forlængelse i 5x1 år. Samarbejdet med Siemens forløber tilfredsstillende og for at understøtte nye udbud af elbusser er rammeaftalen forlænget i to år med ét år ad gangen. Aftalen kan forlænges yderligere 3 x1 år.

I det netop afgjorte A18 udbud indgår der ikke endestationsopladning i nogle af de vindende tilbud, hvorfor der ikke vil blive gjort brug af rammeaftalen i forbindelse med driften af dette udbud. Samtidig er der usikkerhed om behovet for nyopstilling af ladeinfrastruktur på lang sigt. De nuværende priser er gode og samarbejdet med Siemens er oparbejdet til at være smidigt. Endeligt fungerer de fire opstillede ladestander godt og overholder opetidskravene.

Alternativet til et fortsat samarbejde med Siemens vil være at overlade opstillingen af ladeinfrastruktur i byrummet til operatørerne. Operatørerne støtter fortsat Movias model med anvendelsen af en rammeaftale.

### *Evaluering af Movias nulemissionsudbud ved Epinion*

Som led i gennemførelsen af ELENA projektet "Transition to Electric Buses and Boats in Movia" (TEBB), der støttes af Den Europæiske Investeringsbank, har Movia i 2019 bedt Epinion om, at udarbejde en kortlægning og evaluering af de første udbud med krav om nulemissionsbusser, som Movia har gennemført i 2017-2018:

- Udbud A16 (udbud af elbusdrift på Roskilde Kommunes bybuslinjer)
- Udbud af Rammeaftale om ladeinfrastruktur i byrummet
- Udbud A17 (krav om nulemission på linje 2A og 18 i København og Frederiksberg kommuner samt linje 147, 157 og 156 i Ballerup og Egedal kommuner)
- Udbud H5 (udbud af København Kommunes havnebusser)

Nogle af de væsentligste konklusioner, Epinion er kommet frem til på baggrund af kortlægning og evaluering af de fire udbud, er:

- Stor tilfredshed med Movias arbejde
- Høj læringskurve hos Movia og operatørerne

Det har vist sig rigtigt at arbejde med funktionsudbud og konkurrencepræget dialog, og den tætte dialog med markedet er blevet positivt modtaget

Epinions analyse er offentliggjort 16. december 2019 og bestyrelsesformandens artikel i Altinget i den anledning vedlægges som bilag 12.1.

### *Region H's brintbusforsøg på 300S*

Region Hovedstaden har i forbindelse med Budgetaftale 2019 afsat 7,3 mio. kr. til et forsøg med én brintbus. Forsøget skal skabe viden om drift med brintbusser i praksis og derigennem understøtte Regionens mål om nulemission i 2030.

En brintbus er langt hen ad vejen en elbus. Motoren drives af elektricitet, men til forskel for den traditionelle elbus er der tilføjet en brændselscelle. En brændselscelle er en anden form for energibærer på samme vis som et batteri. Energien i brinten frigives ved tilsætningen af ilt. Eneste biprodukt er vand.

Forsøget er koblet til udbud A18, herunder udbuddet af linje 300S/30E, som blev udbudt med en kontraktlængde på op til fire år. I A18 vandt Nobina driften af de pågældende linjer, og tilbød i den forbindelse, at gennemføre forsøget til en favorabel pris.

Region Hovedstaden planlægger til maj at forelægge brintbusforsøget til godkendelse i sine beslutende organer. Forsøget skal igangsættes senest 18 måneder efter, at Movia har informeret operatøren om, at forsøget ønskes gennemført.

Brintbussen vil indgå på 300S/30E, som en ekstra bus ud over de i forvejen udbudte dieselbusser. Der vil derfor altid være en dieselbus i reserve, når brintbussen indgår i regulær drift. Forsøget med brintbussen vil således ikke have betydning for operatørens mulighed for at levere den aftalte regulære drift i tilfælde af nedbrud, service, fremvisning m.v. Der vil undervejs i forsøget blive gennemført test for at identificere rækkevidden ved forskellige belastninger. Det kan være forsøg med dagsforsøg med uafbrudt motorvejskørsel, kørsel i tæt by m.v.

Forsøget skal omfatte 1 stk. ny brintbus (minimum 12 meter) og have varighed på minimum 24 måneder.

### *Demobus*

Bestyrelsen besluttede 25. februar 2020 at følge administrationens indstilling vedrørende gennemførelse af projekt om leje af én brintbus for en periode af ca. 210 dage. Projektets formål er at fremskaffe en brintbus til brug, så kommuner og regioner – politikere, administration, borgere og operatører kan få den demonstreret.

Administrationen er i gang med at gennemføre lejeaftale for brintbus inklusive brinttankstation. Med forbehold for følgerne af den aktuelle corona-epidemi forventes brintbussen at blive idriftsat i perioden

april 2021-december 2021. Kommuner og regioner vil herefter få mulighed for at få bussen ud at køre på sine ruter, og få bussen fremvist med eller uden passagerer (inden for de rammer, som Trafiksel-skabsloven tillader). Bussen vil hver 30. dag blive flyttet mellem operatørernes garageanlæg, således at flest mulige kommuner, regioner og operatører får mulighed for at stifte bekendtskab med teknolo-gien.

### *Power-to-X*

Movia har på baggrund af invitation fra Ørsted deltaget i projektet Olympus, der har til formål at etable-re et demonstrationsprojekt for fremstilling af brint og senere e-fuels (electro fuel) i Danmark. Projek-tets øvrige deltagere er Boston Consulting Group, Københavns Kommune, ARC, DFDS, Københavns Lufthavn, DSV, SAS og Mærsk. Movia er i denne sammenhæng interessant pga. muligheden for at aftage brint i den tidlige fase af projektet.

Electrofuel er et brændstof som skabes ved at kombinere CO<sub>2</sub> fra f.eks. afbrændingen af biomasse i kraftvarmeanlæg, med brint fremstillet af elektricitet og vand. Elektrofuel kan med grøn strøm være et rent brændstof, men der er store konverteringstab forbundet med produktionen. Administrationen an-ser teknologien som værende mest anvendelig i fly, skibe og langdistance transport. Movias busser kører på en fastdefineret rute og kan ved hjælp af den nuværende teknologi omstilles til nulemission (f.eks. elbusser). Elbusser har den bedste energiuudnyttelse. Administrationen forventer således ikke, at elektrofuel vil blive relevant for Movias transportservices.

### *Skærpede krav til miljøzone i København og Frederiksberg Kommuner*

For at en bus kan køre inden for miljøzonen i København og Frederiksberg, er det fra 1. juli 2020 et krav, at bussens første registreringsdato er 1. oktober 2009 eller senere. Fra 1. juli 2022 skal køretø-jets første registreringsdato være 1. januar 2014 eller senere. I tilfælde af en tidligere første registre-ringsdato skal bussen have et partikelfilter eller opnå dispensation for at køre i miljøzonen.

Movia har kortlagt, hvilke busser der bliver berørt af de skærpede miljøzonekrav i henholdsvis 2020 og 2022. For de busser, som først berøres af de skærpede miljøzonekrav per. 1. juli 2022, aftales med operatørerne primo 2021, hvorledes disse håndteres.

Hvad angår busser, som er berørt af de skærpede miljøzonekrav per 1. juli 2020, har administrationen aftalt med de berørte operatører, hvordan busserne håndteres. Aftalen indebærer, at hvor det er mu-ligt, gennemføres rokader, således at de busser, som ikke opfylder de skærpede miljøzonekrav, ud-skiftes med busser, der opfylder de skærpede krav, og som er lediggjort i forbindelse med Nyt Bynet eller tidligere kun blev anvendt uden for miljøzonen. Alle busser vil overholde mindstekrav til miljønorm i de respektive kontrakter, hvor de indsættes. I de tilfælde, hvor en rokade ikke er mulig, er der indgået aftale med operatøren om eftermontering af typegodkendt partikelfilter.

Movia har med henblik på at implementere den ny lovgivning indgået aftale med én operatør om kom-pensation for serviceomkostninger til røggasrensningsudstyr på 16 busser, som indsættes til erstat-ning af busser, der ikke indfrier de skærpede miljøzonekrav, samt compensation for ommaling af bus-sernes hjørner til den rette produktfarve. Movia har indgået aftale med én operatør om eftermonteret

partikelfilter på 11 busser. Den samlede kompensation herfor til operatørerne udgør 1,03 mio. kr. for den resterende kontraktperiode.

I forbindelse med høring af lovforslaget om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer (lovforslaget blev efterfølgende vedtaget som fremsat i høringsversionen), vurderede administrationen, at de skærpede miljøzonekrav per 1. juli 2020 ville medføre en meromkostning ved installation og service af de nødvendige røggasrensningssystemer i en resterende kontraktperiode i intervallet 3,6 til 11,9 mio. kr.

Når de realiserede omkostninger har vist sig betydeligt lavere, skyldes det dels, at det har vist sig muligt at håndtere hovedparten af de berørte busser gennem rokader, dels at omkostningerne til installation af et partikelfilter er i den lave ende af omkostningsestimater og endeligt, at en række busser forventes at opnå dispensation som følge af producentinstallerede partikelfiltre.

### *Miljøsyn*

Status for miljøsyn er gengivet i bilag 12.2, der af hensyn til igangværende dialog med Movias leverandører er fortroligt.

### *Skærpelse af energikrav til type 1 biler i Flextrafikken*

Færdselsstyrelsen har gennemført en ændring af bekendtgørelsen til energi- og miljøkrav for taxier. Der lægges med ændringen op til en række trinvis stramninger for flere af flextrafikens køretøjer. Første stramning er trådt i kraft 1. juli 2019, og næste stramning sker 1. juli 2020.

Det forventes, at skærpelsen af energikravene vil betyde, at type 1 biler (almindelige personbiler) vil skulle erstattes med dyrere biler. Administrationen er bekymret for leveringssikkerheden på disse køretøjer. Herudover vurderes det, at der vil være en øget omkostning i Flextrafikken på 3,5 mio. kr. baseret på en teoretisk beregning ud fra den billigste og anvendelige bil, der opfylder kravene. Herudover vurderer administrationen, at der kan være en meromkostning som følge af øget oplevet risiko for operatørernes side på mellem 14 og 23 mio. kr. om året i en periode.

På baggrund af bekendtgørelsen har KL/Danske Regioner rejst et krav om DUT. Movia understøtter i den forbindelse KL/Danske Regioner med beregninger og teknisk viden mv.

### *Lokaltog*

I Region Hovedstadens budget for 2019 blev der afsat 1 mio. kr. til en konsulentundersøgelse af mulighederne for at anvende biobrændstoffer hos Lokaltog. På baggrund af en dialog med Region Hovedstaden er midlerne anvendt til følgende:

En tredjedel er anvendt på konsulentundersøgelse omhandlende omstændigheder for indkøb og anvendelsen af nulemissionstog. Den endelige rapport er netop modtaget, således at næste statusorientering vil indeholde en gennemgang af de overordnede konklusioner.



Den anden to tredje-del af midlerne skal gå til en testopgradering af et af Lokaltogs nuværende togsæt. Formålet er at teste, om det er teknisk muligt at installere et NO<sub>x</sub>- og partikelefterbehandlingssystem på et lokaltog i stil med det, som sidder på luftpakkebusserne. En succesfuld testopgradering er afgørende for en eventuel miljømæssig opgradering af de 41 stk. Lint41 tog som forventes at fortsætte i drift til begyndelsen af 2030'erne. Projektet skal gennemføres i 2020 og 2021. Projektledelsen ligger hos Lokaltog.

Fra september 2020 og i en periode på to til tolv måneder frem afprøves et batteridrevet eltog fra to til fire forskellige producenter hos Lokaltog. Formålet er at få praktisk indsigt i forbindelse med anvendelsen af batteridrevne eltog. Projektledelsen varetages af Movia.

### *Test af batteritog*

Transportministeriet har besluttet at afprøve batteritogsteknologien i Danmark i samarbejde med Movia og Midttrafik. Movia har projektledelsen, og togene skal i Movias område testes på Lille Nord, som har adgang til nødvendig kørestrøm til opladning af batterier mellem Snekkersten og Helsingør.

Status er, at der har været udsendt en såkaldt RFI (Request For Interest), hvor der spørges bredt ud til potentielle leverandører, om de er interesserede i, mod betaling, at teste deres tog i Danmark i cirka to måneder. Denne forespørgsel er afsluttet 11. marts og der ligger p.t. interesse fra to leverandører. Der vil i den kommende tid være dialog mellem de to leverandører og projektgruppen bestående af Movia, Lokaltog, Midttrafik og Midtjyske Jernbaner, herunder hvordan corona-krisen spiller ind på tidsplanen, som lægger op til prøvedrift i perioden august 2020 – august 2021.

### *Projekt vedr. livscyklusanalyser for busser*

Administrationen orienterede i seneste miljøstatus om, at administrationen har igangsat et projekt, der skal udvikle en metodik til gennemførelse af livscyklusanalyser for busser. Movia samarbejder med trafikskaberne Ruter (Oslo), SLL (Stockholm), HSL (Helsinki) og Strætó (Reykjavik) om gennemførelse af projektet. Det er i dag kun enkelte busproducenter, som gennemfører og offentliggør livscyklusanalyser for CO<sub>2</sub>-udledning, miljøpåvirkninger og ressourceforbrug fra produktion, anvendelse og bortskaffelse af sine busser. Det betyder, at trafikskaber mangler viden om særligt de miljø- og klimamæssige konsekvenser ved produktion af busser. Det er væsentligt at løsningen af et miljøproblem, f.eks. reduktion af udledning af drivhusgasser fra busdriften, ikke medfører et andet problem, f.eks. stor udledning af drivhusgasser fra produktion af køretøjet. En problemstilling, som er blevet særlig aktuel i forbindelse med omstilling til emissionsfrie busser.

Projektet har etableret en brugergruppe af nordiske trafikskaber. Brugergruppen omfatter i dag 17 trafikskaber, der kontrollerer en samlet flåde på ca. 13.350 busser. Alle medlemmer af brugergruppen har underskrevet et Letter of Intent, hvor man udtrykker støtte til projektet, og angiver ønske om i fremtidige udbud af stille krav om dokumentation for livscyklusanalyser af tilbudte busser.

Gennem UITP (international brancheorganisation for trafikskaber og operatører) er projektet i dialog med busindustrien om samarbejde om udvikling af en dedikeret metodik for livscyklusanalyser for busser. Det er målsætningen, at livscyklusanalysemetodikken for busser skal være klar i løbet af 2021.

Projektet er også nævnt i EMTAs dialog med Kommissionen.

#### *Bæredygtighedskriterier for drivmidler*

På bestyrelsesmødet 27. februar 2019 vedtog bestyrelsen at ændre Movias krav til bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer. Det følger af de nye krav, at biobrændstoffer skal medføre en vugge-til-grav CO<sub>2</sub>-reduktion på mindst 65 pct., og at brændstoffet skal overholde Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighedskriterier (BEK nr. 1625, 2019) i forhold til beskyttelse af arealer med høj biodiversitet og stort kulstoflager.

Administrationen har set en stigende interesse fra operatørerne for at anvende forskellige typer bio-brændstoffer, som overholder de nye bæredygtighedskriterier herunder biodiesel (RME) produceret på basis af rapsolie og HVO-biodiesel produceret på basis af certificeret palmeolie. Som dokumentation for overholdelse af Movias krav til bæredygtighedskriterierne skal producenten være auditeret/certificeret af en af EU-kommissionen godkendt frivillig ordning. Administrationen forventer, at anvendelse af sådanne biobrændstoffer vil kunne reducere omkostningen i forhold til den type 2. generation HVO-biodiesel, som operatørerne hidtil har anvendt.

Administrationen samarbejder med Trafikselskaberne i Danmark (TiD) om udvikling af et RME-indeks, som vil bidrage med at reducere operatørernes risiko ved anvendelse af RME (der findes allerede et HVO-indeks i TiD-regi).

#### **Økonomiske konsekvenser:**

Ingen.

#### **Åbent/lukket punkt:**

Åbent.

#### **Kommunikation:**

Ingen særskilt kommunikation.

#### **Bilag:**

12.1. Bestyrelsesformandens artikel i Altinget vedr. ELENA projektet

12.2. Bilag vedr. miljøsyn (fortroligt)

# A: transport

## Movia: Der er behov for at knække den negative kurve for privatbilisme

🔖 Læs senere

DEBAT

19. februar 2020 kl. 2:00 |



I Movia ved vi, at netop bedre miljø og mindre støj er vigtigt for mange kommuner og de borgere, der bor tæt i byerne, skriver Kirsten Jensen. [Foto: Liselotte Sabroe/Ritzau Scanpix]

*DEBAT: Vejen til en vellykket klimaindsats lokalt og globalt kræver ambitiøse miljømål, politisk prioritering og nytænkning i transportformerne, så flere vil og kan transportere sig sammen, skriver Kirsten Jensen.*

### Af Kirsten Jensen

*Bestyrelsesformand i Movia*

Der er mange positive effekter ved nulemission, som handler om både mindre støj og luftforurening i det lokale bymiljø.

I Movia ved vi, at netop bedre miljø og mindre støj er vigtigt for mange kommuner og de borgere, der bor tæt i byerne. Derfor har vi længe arbejdet for at kunne udbyde Movias busdrift med såkaldt krav om emissionsfrihed. Det vil sige busser, der hverken udleder CO<sub>2</sub>, partikler eller støj.

70 procent af den kollektive transport afvikles på Sjælland, og over halvdelen af borgerne bruger bus. I den grønne omstilling af busdriften på Sjælland er der derfor en særligt central opgave i at løfte den bæredygtige dagsorden for den kollektive transport.

Men også en meget stor opgave – og en meget dyr opgave, som kræver oparbejdelse af knowhow, nye partnerskaber og vilje til investeringer.

### **Knowhow**

Som en hjælp til den grønne omstilling i kollektiv mobilitet har Movia opnået støtte fra den Europæiske Investeringsbank under Elena-programmet til projektet "Transition to Electric Buses and Boats in Movia" [TEBB].

Epinion har evalueret projektet, og rapporten viser, at der er opbygget vigtig viden om de emissionsfri busser hos Movia såvel som hos kommuner og operatører, og at der er tale om et felt i stadig udvikling.

Det skal vi i Movia og i kommunerne og regionerne blive ved med at følge med i, så vi kan sikre et godt samarbejde om den grønne omstilling med operatørmarkedet.

Evalueringen peger også på, at klare politiske rammer for grøn omstilling er en af de vigtige forudsætninger for, at vi kan navigere sikkert over i et grønnere alternativ.

De politiske ambitioner og klar prioritering af grøn omstilling i kommunerne har stor betydning for udbudsprocesserne af emissionsfri busdrift.

### **Fossilfri busdrift i 2030**

Men selv om klimakrisen er reel, og der er opbakning blandt borgere, virksomheder og politisk til grønnere drivmidler, er det en vedvarende opgave at navigere mellem kommunernes klimamål, hvordan man finder pengene og de praktiske løsninger.

I Movia er status for den grønne omstilling i 2019, at vi i alt har indsat 76 elbusser i fem kommuner, hvor København, Frederiksberg, Roskilde, Ballerup og Egedal kommuner alle har sikret grønne valg af transport til deres borgere. Havnebusserne i Københavns Havn vil fra foråret 2020 også udelukkende sejle på el.

Movia har i øjeblikket et forslag til en ny mobilitetsplan i høring hos Region Hovedstaden, Region Sjælland og de 45 kommuner på Sjælland og øerne.

Forslaget følger op på det mål om fossilfri busdrift i 2030, som Movia aftalte med kommuner og regioner allerede i 2016, og dertil føjes nu mål om, at halvdelen af busserne skal være elbusser eller andre nulemissionsbusser, at Movias flextrafik, som samlet transporterer cirka 3,5 millioner borgere årligt, skal køre på el i 2030, og at der skal købes grønt ind, når der købes nyt materiel til lokalbanerne.

### **Behov for adfærdsændring**

Men bæredygtighed løftes ikke kun ved at gøre materiellet mere klimavenligt. Der er et påtrængende behov for at knække den meget negative kurve, hvor flere transporterer sig hver for sig i egne biler.

Det skaber kø og trængsel på vejene, og fremskrivninger viser, at vi ikke kan løfte den nationale dagsorden om 70 procent CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030, selv hvis alle transporterede sig i elbiler. Flere skal transportere sig sammen, hvis vi skal lykkes.

Frem mod 2030 forventes der at bo 120.000 flere i hovedstadsområdet. Så det haster med løsninger, der understøtter samtransport på en bæredygtig måde.



#### **Næste artikel**

**Partier klar med input til regeringens indsats mod vanvidsbilister**

### **Innovative løsninger**

I Movias forslag til mobilitetsplan foreslås derfor anlæg af BRT, som er et klimavenligt mobilitetskoncept designet til moderne byer, der bedst kan betegnes som tog på gummihjul.

BRT har mange afgang i timen, kan rumme op til 300 personer per enhed og kører i egne vejbaner, så kø-kørsel helt undgås. Og så kører linjerne selvfølgelig på el, og udleder hverken støj, CO<sub>2</sub> eller partikler. Dermed er BRT i realiteten et supplement til letbane og metro, men løsningen er væsentlig hurtigere og billigere at etablere, og så baner den vejen for førerløs drift.

Opgaven med at sikre fælles, grønne mobilitetsløsninger på tværs af den store sjællandske geografi er til at få øje på. 70 procent af den kollektive transport afvikles på Sjælland, og over halvdelen af passagererne rejser med bus.

Samtidig stiger privatbilismen. Her i Movia mener vi, at vejen til en vellykket klimaindsats lokalt og globalt kræver ambitiøse miljømål, politisk prioritering og nytænkning i transportformerne, så flere vil og kan transportere sig sammen.

[Læs Epinions evalueringsrapport af nulemissionsudbud her.](#)

[Kollektiv trafik »](#)

[Movia »](#)

[debat@altinget.dk](mailto:debat@altinget.dk)

#### FAKTA

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning.

Alle indlæg hos Altinget skal overholde de presseetiske regler.

Debatindlæg kan sendes til [debat@altinget.dk](mailto:debat@altinget.dk).

#### KARRIERE

[Se alle »](#)



##### Ambitiøs økonomichef til Banedanmark

Frist: 16/04-2020



##### Divisionsdirektør til Vejdirektoratet med ansvar for økonomi, digitalisering og intern service

Frist: 19/04-2020

[TOP](#)



##### Centerchef til Center for Plan og Miljø i Hvidovre Kommune

Frist: 14/04-2020

[TOP](#)



##### Banedanmark søger teamleder for Rekruttering

Frist: 05/04-2020

[TOP](#)

#### INDRYK JOBANNONCE

#### MEST LÆSTE ARTIKLER

1. Erhvervslivet har afleveret sine klimaanbefalinger. Hvad foreslår de så?

2. Danske Seniorer: Følg nu begrænsende coronatiltag op med konkrete råd

3. Se pressemødet: Københavns Lufthavn sender 1.500 ansatte hjem med fuld løn

4. Coronakrisen kaster grus i regeringens storstilede klimapartnerskaber

