

01 Dagsorden til bestyrelsesmøde 5. november 2020

Dagsorden og meddelelser:

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

Sager til beslutning:

4. Godkendelse af estimat 2
5. Godkendelse af opdatering af Movias låneportefølje LUKKET PUNKT
Sagen vedrører opdatering af Movias låneportefølje. Af hensyn til leverandørforhold behandles sagen på lukket dagsorden.
6. Godkendelse af forhandlingsmandat vedrørende DOTs budget for 2021 LUKKET PUNKT
Sagen omhandler mandat til Movias administration til at tiltræde budget for DOT for 2021. Sagen behandles på lukket dagsorden af hensyn til drøftelserne med de øvrige interessenter i DOT.
7. Godkendelse af oplæg til arbejdet med fremtidige ungdomsrabatter
8. Godkendelse af oplæg til videre proces vedrørende arbejdet med Movias rolle ved anlæg af BRT
9. Godkendelse af krav om uddannelse til vognmænd i flextrafikken
10. Godkendelse af fortsat markedsbearbejdning med henblik på ekstern leverance af billetkontrol opgaver
11. Godkendelse af forsøg med udvidelse af muligheder for cykelmedtagning LUKKET PUNKT
Sagen vedrører udvidelse af mulighederne for cykelmedtagning i Movias busser, og behandles af hensyn til fastlæggelsen af den nærmere udformning af et eventuelt forsøg på lukket dagsorden.

Sager til orientering/drøftelse:

12. Orientering om Movias beredskabsplan
13. Orientering om Lokaltogs forberedelser i forbindelse med overtagelse af driften Køge-Roskilde pr. 13. december 2020
14. Orientering om Movias IT-projektportefølje, 2. halvår 2020
15. Orientering om Movias klima- og miljøindsats
16. Orientering om status på udbud LUKKET PUNKT
Sagen vedrører status på Movias udbudsforretninger, og behandles af hensyn til oplysninger om aktuelle markedsforhold på lukket dagsorden.
17. Drøftelse af pejlemærker for Movias fremtidige salgsorganisation
18. Evt.

04 Godkendelse af Estimat 2 2020

Indstilling:

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen godkender estimat 2 for 2020 som gældende forventning til Movias regnskab 2020.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movia udarbejder årligt to økonomiestimater, som viser kommunernes og regionernes forventede betalinger til Movia, samt tendenser i Movias økonomi, der kan få betydning for årets resultat. Forskellen mellem årets løbende betalinger og årsresultatet for 2020 ville under normale omstændigheder blive efterreguleret primo 2022.

På grund af COVID-19 er der indgået en aftale fra 17. juni mellem regeringen, KL og Danske Regioner som betyder, at trafikselskaberne får dækket den samlede COVID-19-regning for 2020. Aftalen indebærer, at staten kompenserer trafikselskaberne direkte for de samlede COVID-19-merudgifter i forhold til trafikselskabernes budgetter for 2020, hvorved kommuners og regioners økonomi friholdes for risiko i 2020 pga. COVID-19. Staten kompenserer COVID-19-regningen i trafikselskaberne i 2020 opgjort som COVID-19-merudgifter tillagt mindreindtægter og fratrukket COVID-19-mindreudgifter.

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

Udvikling i kommuner og regioners tilskudsbehov i 2020

Estimat 2 for 2020 (E2/2020) viser forventningen til Movias økonomi uden indregning af statstilskud, hvorefter statens dækning af COVID-19 relaterede meromkostninger fremgår. Estimatet er baseret på forudsætninger, som i den ekstraordinære situation med COVID-19 er markant mere usikre end ved et almindeligt økonomiestimat.

I E2/2020 er forventningerne til årets resultat et tilskudsbehov, der er 394 mio. kr. højere end forudsat i budget 2020. Det skyldes primært de markant lavere passagerindtægter og merudgifter som følge af COVID-19 siden medio marts. Hertil kommer lavere dieselpriiser end forudsat. Tilskudsbehovet er fordelt med et mertilskud på 477 mio. kr. på bus, bane og fællesudgifter, mens der forventes et mindre tilskud som følge af mindre kørsel i flextrafikken på 83 mio. kr.

Den samlede merudgift for på grund af COVID-19 er estimeret til 442 mio. kr. Merudgiften er sammensat af færre passagerindtægter i bus og bane på 490 mio. kr. samt COVID-19 relaterede udgifter på ca. 34 mio. kr. til ekstra rengøring, ekstraudgifter til crowd control mv., jf. myndighedernes COVID-regler og anbefalinger. For flextrafik er indtægterne 18 mio. kr. lavere på grund af færre passagerer, mens udgifterne er 101 mio. kr. mindre på grund af lavere kørselsomfang på grund af COVID-19.

De COVID-19 relaterede ændringer og den øvrige udvikling ift. budget 2020 er vist i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1. Udvikling B2020-E2/2020 opdelt på COVID-19 relaterede og øvrige effekter. Mio. kr.

	COVID-19 relateret	Øvrig udvikling	udvikling B2020-E2/2020
Lavere indtægter bus og bane	490	11	501
Udgifter bus, bane og fællesudgifter	34	-58	-24
Lavere indtægter flextrafik	18	0	18
Lavere udgifter flextrafik	-101	0	-101
Tilskudsbehov	442	-47	394

COVID-19 regningen forventes nu at være lavere end forventningen i Estimat 1/2020. I forhold til Estimat 1 er de realiserede passagertal i maj-august højere, men der var ikke forudsat en anden bølge af COVID-19 i efteråret 2020. I bilag 1 redegøres for udviklingen i forventningerne til COVID-19 regningen fra de første prognoser i foråret 2020 til estimat 2 2020.

Movia vil opdatere forventningerne til indtægter og udgifter i 2020 i takt med myndighedernes løbende udmeldinger og udstedelse af regler og anbefalinger. Movia og de øvrige trafikselskaber forventer at Trafik- Bygge og Boligstyrelsen snart vil udsende en revisionsinstruks, hvor den konkrete udmøntning af den mellem KL, Danske Regioner og staten aftalte statskompensation vil blive fastlagt i detaljer.

Nedenfor redegøres for den forventede udvikling i Movias indtægter og udgifter i 2020, herunder usikkerheder og datagrundlaget.

Tilskudsbehov bus, bane og fællesudgifter

Tabel 2 viser Movias budgetoversigt opdelt på bus, bane og fællesudgifter.

Tabel 2. Budgetoversigt. Mio. kr.

	B2020	E1/20120	E2/20120	Forskel B2020- E2/2020	Forventet stats- kompensation	Kommune /regions finansiering
Bus						
Indtægter	-1.595	-933	-1.127	468	-458	-1.585
Operatørudgifter	3.084	3.108	3.054	-31	-31	3.023
Andre driftsudgifter	190	190	196	6	-2	194
Bus i alt	1.679	2.364	2.122	444	-491	1.631
Flextrafik						
Indtægter	-59	-28	-41	18	-18	-59
Operatørudgifter	695	588	596	-99	99	695
Andre driftsudgifter	81	81	79	-2	2	81
Flextrafik i alt	717	640	634	-83	83	717
Lokalbane						
Indtægter	-182	-118	-149	33	-32	-181
Udgifter til togdrift	495	499	499	4	1	499
Andre driftsudgifter	9	10	10	1	0	10
Anlæg	0	0	0	0	0	0
Lokalbane i alt	322	391	360	38	-31	328
Fællesudgifter						
Andre driftsudgifter	344	344	307	-37	-2	305
Pensioner	26	26	27	0	0	27
Finansielle poster	18	18	51	33	0	51
Fællesudgifter i alt	388	388	384	-4	-2	382
I alt	3.106	3.785	3.501	394	-442	3.059

Tilskudsbehov til bus

Det fremgår af tabel 2, at tilskudsbehovet til bus er 444 mio. kr. højere end forudsat i budget 2020 svarende til ca. 26 pct. Heraf er indtægterne 468 mio. kr. lavere end budgetteret, mens udgifterne er 24 mio. kr. lavere.

Årsagen til reduktionen i indtægter er, at der på grund af COVID-19 og den deraf lavere aktivitet i samfundet forventes 31 pct. færre passagerer i forhold til budgettet.

Prognosen for Movias passagerindeks, som er vist i tabel 3 nedenfor, er baseret på realiserede passagertællinger for hverdage til og med august og en prognose for resten af året, som antager et passagertal gradvist stigende til 75 pct. i december 2020. Prognosen er forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation og baseret på en forudsætning om, at der ikke kommer en

generel nedlukning af samfundet igen. Det bemærkes, at der ved Estimat 1 blev forventet, at passagertallet ville være nået et niveau på 85 pct. Forventningen er således blevet justeret på grund af myndighedernes anbefaling om at arbejde mere hjemmefra siden primo september.

Tabel 3. Passagerindeks

Prognose	Passagerindeks	Marts	April	Maj	Jun	Jul*	Aug*	Sept	Okt	Nov	Dec
Realiseret	Bus	62%	36%	51%	65%	85%*	73%*				
	Bane	55%	36%	55%	80%	90%*	96%*				
E2 2020	Bus							65%	65%	70%	75%
	Bane							85%	85%	85%	85%

* Kun hverdags-passagertal er realiserede. Weekend-tal opgøres pr. kvartal og vil kunne justere det endelige passagertal.

Der er desuden, som i Estimat 1, indregnet en mindreindtægt på 12 mio. kr., da bekendtgørelse 456 om deling af billetindtægter er forlænget, hvorved dobbeltfaktormodellen er videreført i 2020. Endelig er der indarbejdet enkelte linjændringer bestilt af ejerne, som ikke var indarbejdet i budget 2020, som betyder en lille merindtægt.

Operatørudgifterne er 31 mio. kr. lavere i forhold til budgettet. Operatørudgifterne er 85 mio. kr. lavere end forudsat i budget 2020 pga. lavere prisindeks i forhold til det budgetterede - særligt lavere dieselpriser. Kommunernes ekstra trafikbestillinger betyder samtidig, at der køres 0,8 pct. flere timer, hvilket sammen med højere udgifter til facility management giver øgede udgifter på 23 mio. kr. i forhold til budgetteret. Hertil kommer øgede udgifter på 31 mio. kr. pga. COVID-19 (jf. tabel 2).

Andre driftsudgifter under bus stiger i E2/2020 med 6 mio. kr. Heraf skyldes ca. 2 mio. kr. COVID-19-relaterede nettoudgifter, som forventes dækket af statskompensation. De resterende 4 mio. kr. skyldes en udmøntning af 4 mio. kr. fra reservepuljen, så stigningen modsvares af et fald på 4 mio. kr. på fællesudgifterne.

Tilskudsbehov bane

I E2/2020 forventes tilskudsbehovet til banerne at være øget med 38 mio. kr. svarende til 12 pct. i forhold til budget 2020. Det skyldes primært, at der på banerne som følge af COVID-19 forventes 23 pct. færre passagerer i forhold til budget 2020 svarende til et indtægtstab på 33 mio. kr., jf. tabel 3.

Udgifterne øges med 4 mio. kr., da der efter aftale med Region Sjælland afsættes 9 mio. kr. til dækning af Lokaltogs forberedelsesomkostninger i forbindelse med driftsovertagelsen af Lille Syd fra december 2020. Omvendt trækker udviklingen i indeks udgifterne til Lokaltog ned med 5 mio. kr.

Tilskudsbehov fællesudgifter

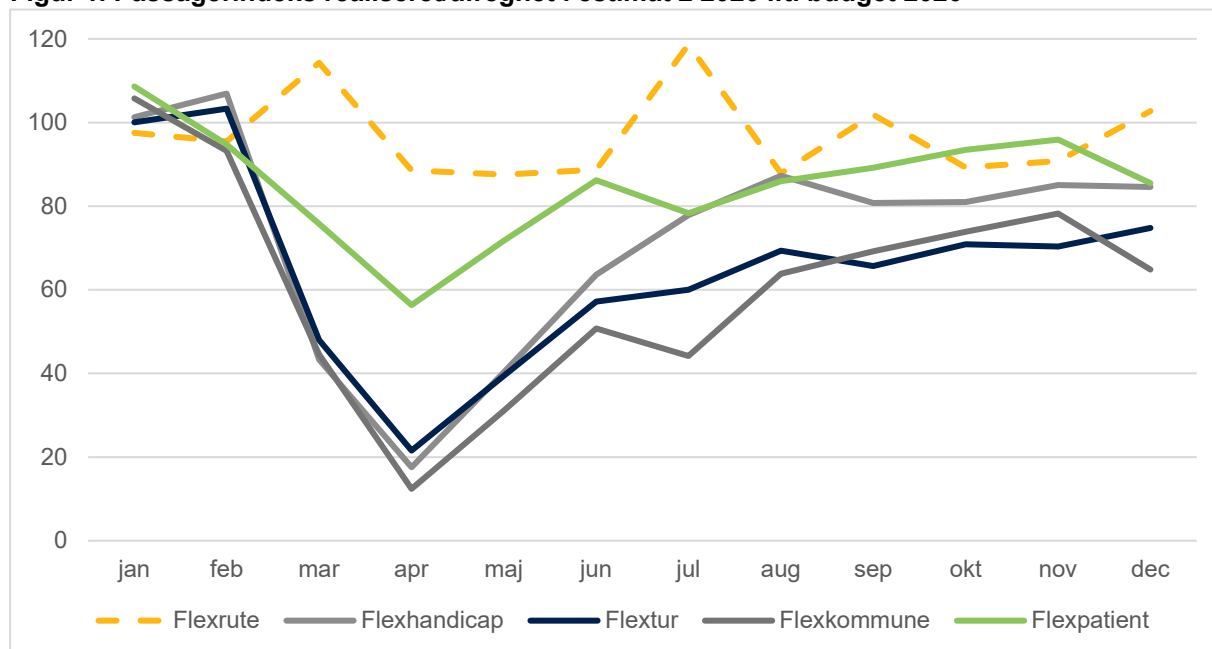
Der er en ændring på 37 mio. kr. på 'Andre driftsudgifter'. Dette skyldes primært, at budgettet for fællesudgifter ændres som følge af en omdisponering af 35,5 mio. kr. fordelt med en omflytning af 3,5 mio. kr. til operatørudgifter, jf. bestyrelsens beslutning 26 maj 2020, punkt 6, samt forventet omdisponering af 32 mio. kr. til finansielle poster. Her henvises til dagsordenens punkt 5. Hertil kommer en udmøntning af midler fra reservepuljen på 4 mio. kr. samt forventede netto COVID-19 merudgifter for ca. 2 mio. kr., som forventes dækket af statskompensation.

Tilskudsbehov for flextrafik

Tilskudsbehovet til flextrafik forventes reduceret med 83 mio. kr. Der forventes mindreindtægter på 18 mio. kr. samt mindreforbrug på henholdsvis 99 mio. kr. på operatørudgifterne og 2 mio. kr. på andre driftsudgifter. Udviklingen er en afledt effekt af reducerede passagertal og dermed aktivitetsniveau i flextrafikken som følge af COVID-19.

Efter et kraftigt dyk i marts-april er passagertallet i flextrafik hurtigt steget igen til et niveau på 65-85 pct. af niveauet i budget 2020, afhængigt af den konkrete ordning, jf. figur 1. Dette gælder også flexrute, hvor der dog registreres det passagertal, der afregnes efter – ikke antal kørte passagerer.

Figur 1. Passagerindeks realiseret/afregnet i estimat 2 2020 ift. budget 2020



Note: Grafen viser indeks for kørte passagerer bortset fra flexrute, hvor afregnede passagerer vises. Kontrakterne i flexrute afregnes således efter aftalte passagertal, hvilket betyder, at passagertallet i flexrute har ligget omkring index 100 i hele 2020.

Den forventede mindreudgift i flextrafikken i forhold til budgettet skal modregnes i COVID-19-statskompensationen til Movia. Bestyrelsen besluttede den 10. september 2020, punkt 5, at opkræve den realiserede besparelse til og med august måned i september og den resterende del af besparelsen i december.

Der er forskel på, hvordan de forskellige ordninger i flextrafik økonomisk er påvirket af COVID-19, jf. tabel 4.

Tabel 4. Flextrafik, kommuners og regioners forventede tilskudsbehov i 2020. Mio. kr.

	R2019	B2020	E1/2020	E2/2020	B2020 - E2/2020	
					Δ	%
Flexhandicap	137	157	82	126	-31	-19,5
Flextur	52	61	53	45	-16	-26,0
Flexkommunal	62	77	59	50	-27	-35,4
Flexpatient	170	183	207	181	-2	-1,2
Flexvariabel i alt	421	478	401	402	-76	-15,9
Flexrute	239	239	239	232	-7	-2,9
Flextrafik i alt	660	717	640	634	-83	-11,6

Størst reduktion af udgifterne forventes i ordningerne flexhandicap, flextur og flexkommune. Den reducerede udgift er resultatet af færre passagerer og højere udgift pr. passager. Den højere udgift pr. passager skyldes, at der er færre passagerer, hvilket reducerer muligheden for koordinering, og at flere kørsler udføres som solo-kørsler. De højere udgifter pr. passager rammer alle ordninger under

flexvariabel. I flexpatient er passagerfaldet ikke så stort som i de øvrige ordninger. Budgetafvigelsen for flexpatient er derfor heller ikke så stor som i de øvrige ordninger.

Flexrute er kørsel til specialskoler og institutioner. Al kørsel har været indstillet i en periode før sommerferien 2020. Kontrakterne under flexrute er faste kontrakter af hensyn til forsyningssikkerheden, og det vil kræve en længere periode at nedlukke og genstarte kontrakter, hvilket ikke er foreneligt med hensynet til kunne starte kørsel igen med kort varsel. Udgifter til flexrute forventes ca. 7 mio. kr. under det budgetterede. Mindreudgiften skyldes primært, at der i perioden er modregnet brændstofbesparelser og lønkomensation til operatørerne på i alt 5,5 mio. kr.

Der forventes en lille besparelse på udgifter til administration af flextrafik. De samlede administrative omkostninger er i vidt omfang faste udgifter (lønninger, IT driftsudgifter, Movias udgifter til Flexdanmark etc., som i den nuværende situation ikke kan reduceres). Det har dog været muligt at reducere lidt i bemanningen i kundecenteret og licensbetalinger. I alt forventes en besparelse på 2 mio. kr.

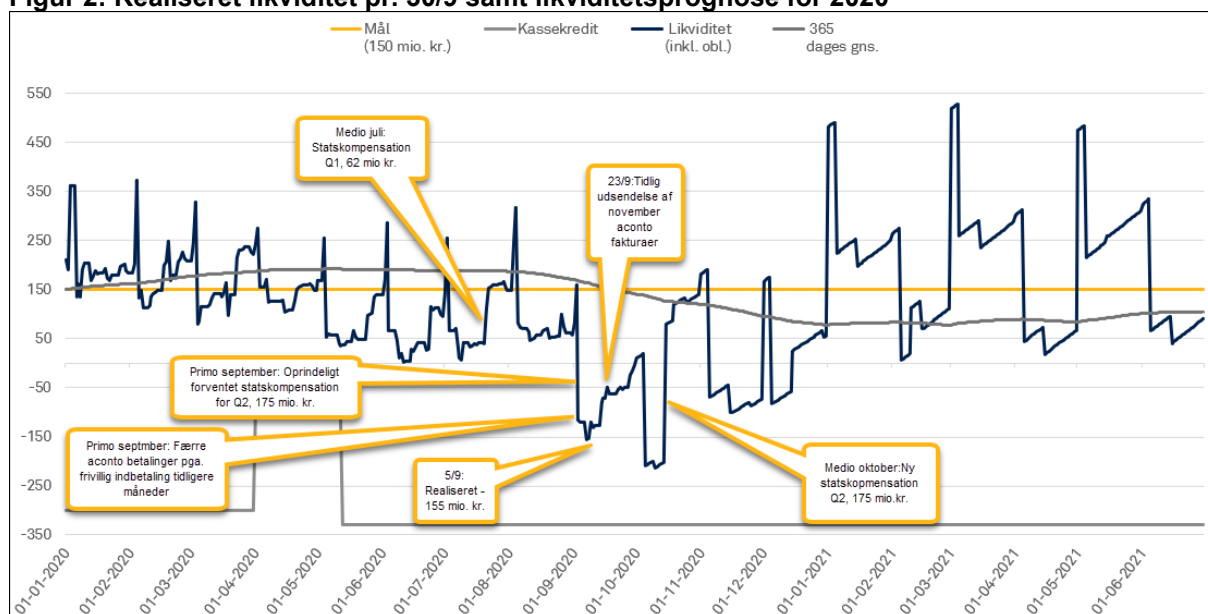
Likviditet

Movias likviditet er ændret markant under COVID-19 krisen, idet særligt reduktionen i indtægter udfordrer likviditeten. Movias kassekredit er pr. 12. maj øget fra 100 mio. kr. til det maksimale 330 mio. kr.

Første rate af statskompensationen vedrørende COVID-19-regningen blev udbetalt i juni måned. Det drejede sig om kompensation for marts måned (første kvartal af 2020), hvor Movia fik udbetalt 62 mio. kr. Udbetalingen af kompensation for 2. kvartal på 175 mio. kr. til Movia blev godkendt af Folketingets Finansudvalg pr. 1. oktober på aktstykke 323 og blev udbetalt 12. oktober 2020.

Det var oprindeligt aftalt med staten, at trafikselskaberne ville få udbetalt statskompensation for 2. kvartal primo september. Udbetalingen blev imidlertid forsinket, hvorfor administrationen var nødsaget til at fremrykke à conto opkrævningen for november måned. Velviljen fra Movias ejere er derfor – sammen med den udvidede kassekredit – essentiel i forhold til at sikre Movias likviditet.

Figur 2: Realiseret likviditet pr. 30/9 samt likviditetsprognose for 2020



Note: Aconto betalinger fra kommuner og regioner betales normalt den 1. i måneden, hvilket medfører markante bevægelser i Movias likviditet. Under Corona krisen har mange kommuner og regioner - på opfordring - indbetalt tidligere, hvilket giver en fladere likviditetskurve. I prognosen for 2021 er teknisk indlagt aconto betalinger fra kommuner og regioner hver anden måned, hvilket afventer afklaring i forbindelse med budget 2021, 2. behandling.

Usikkerheder i E2/2020

På grund af den ekstraordinære situation med COVID-19 er estimatet udarbejdet med markant højere grad af usikkerhed end sædvanligt. Særligt er prognosen for antallet af passagerer og dermed indtægtsniveauet forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation og uklarhed om varighed af de højere smittetal. Ligeledes er prognosen for de prisindeks, der justerer operatørbetalingerne, forbundet med større usikkerhed.

Tekstboks 1: Data og antagelser til E2/2020

Indtægter bus og bane: Indtægterne er baseret en opdateret prognose for indtægterne, hvor der er taget højde for de væsentligt reducerede passagertal pga. COVID-19 samt indarbejdet en indtægtsnedgang som følge af, at passagererne i en periode ikke har kunnet stige ind ad fordøren og fortsat ikke kan købe billet hos chaufføren. Hertil er der fratrukket 12 mio. kr., da bekendtgørelse 456 om dobbeltfaktoren er blevet forlænget til 2020 inklusive et indtægtsfradrag på ca. 12 mio. kr. for Movia. Der var budgetteret med fuld ophævelse af den såkaldte dobbeltfaktormodel.

Udgifter bus og bane: De prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne, er i E2/2020 baseret på seneste offentliggjorte prognoser fra Nationalbanken og den realiserede udvikling.

Det forventede antal køreplantimer pr. linje er i budgetforslaget baseret på køreplaner for 2020 og tillagt effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger.

Flextrafik: Den forventede udvikling i passagertal og omkostninger er baseret på realiserede passagertal og omkostninger fra januar til august 2020 tillagt et estimat for effekten af COVID-2019 i resten af året.

Økonomiske konsekvenser:

Som beskrevet i sagsfremstillingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

E2/2020 offentliggøres på Movias hjemmeside, ligesom kommuner og regioner kan finde kommune/regionsspecifikke opgørelser af estimatet.

Bilag:

4.1 Udvikling i COVID-19 regning i 2020

Bilag 04.1 Udvikling i forventninger til COVID-19 regning i 2020

Movia har i 2020 løbende opdateret forventningerne til indtægter og udgifter i 2020 i takt med udviklingen i passagertallene, blandt andet som følge af myndighedernes løbende udstedelse af regler og retningslinjer, samt ændringer i de særlige forholdsregler, som den kollektive transport er blevet pålagt, og når der er ny viden om COVID-19 relaterede udgifter.

I estimat 2 2020 forventes COVID-19 regningen på 442 mio. kr. Det er lavere end den initialt estimerede økonomiske effekt af COVID-19 i estimat 1, hvor der blev forventet en COVID-19-regning på 710 mio. kr.

Som det ses nedenfor i tabel 1, er den væsentligste årsag hertil, at det estimerede indtægtstab for bus og bane nu er lavere end oprindeligt forventet. Der blev forventet et indtægtstab på 714 mio. kr. i estimat 1, 525 mio. kr. i sommerprognosen fra primo august og nu forventes et indtægtstab på 490 mio. kr. i estimat 2. Baggrunden er, at den gradvise genåbning er gennemført hurtigere end regeringens oprindelige udmeldinger. Endvidere kan DOTs, Movias egen og statens win-back tiltag som fx 'summerpas' rettet mod den kollektive trafik have haft en positiv effekt henover sommeren. De realiserede passagertal i perioden maj til august er således markant bedre end forventet i estimat 1.

Til gengæld er forventningen ved estimat 2, at stigningen i smittetallene i efteråret 2020 og restriktionerne forbundet hermed, som ikke var indregnet i estimat 1 eller sommerprognosen, vil påvirke passagertallene, der vil ligge 10 indekspoint lavere ved udgangen af 2020 end forventet i forbindelse med budgetforslaget for 2021, da dette blev behandlet første gang ved bestyrelsesmødet 23. juni.

På udgiftssiden er der ligeledes en mindre negativ effekt af COVID-19 end oprindeligt forventet. Det skyldes hovedsageligt, at kapacitetsbegrænsningerne i den kollektive transport blev lempet hurtigere end forudsat i de tidligste udmeldinger, hvorfor udgifter til indsættelse af ekstra kapacitet og crowd control nu forventes at blive markant lavere end oprindeligt forventet.

Det vides ikke hvor længe, der vil gælde særlige regler, der kan påvirke Movias udgifter udover 2020.

Tabel 1 viser udviklingen i 2020-prognoser over den estimerede effekt af COVID-19.

Tabel 1. Estimeret effekt af COVID-19. Mio. kr. i prognoser i 2020

	E1 2020	Sommer prognose	E2 2020
Indtægtsreduktion bus og bane	714	525	490
Merudgifter bus og bane og fællesudgifter	73	49	34
Tilskudsbehov bus og bane	787	574	524
Reduceret udgift sfa. mindre kørselsomfang flextrafik	-77	-88	-83
Samlet estimeret Corona-regning for Movia	710	487	442

Forventningerne til de økonomiske virkninger af COVID-19 er fortsat præget af meget stor usikkerhed. Estimat 2 er baseret på en forudsætning om, at der ikke kommer en 2. bølge af COVID-19 med en generel nedlukning til følge.

Det bemærkes, at der ikke er indgået aftale mellem KL, Danske Regioner og staten om håndtering af COVID-19 i trafikselskabernes økonomi i 2021 endnu.

07 Oplæg til arbejdet med fremtidige ungdomsrabatter

Indstilling

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen godkender nedsættelse af et opgaveudvalg, samt udpeger tre repræsentanter til udvalget

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Arbejdet med priser og billettyper i den kollektive transport på Sjælland er forankret i DOT. DOTs bestyrelse har tiltrådt grundlaget for arbejdet med ungdomsrabatterne, herunder at det indledende arbejde sammen med interessenterne primært varetages af Movia, suppleret med DSB på den landsdækkende bane.

Det foreslås, at Movia nedsætter et opgaveudvalg "Ungdomsrabatter i den kollektive transport", der nedsættes efter inspiration fra Region Hovedstadens opgaveudvalg, kommunernes §17, stk. 4. udvalg og Movias Borgerpanel. Udvalget skal understøtte arbejdet med at udvikle en ny ungdomsrabat, der kan give unge let adgang til den kollektive transport, øge deres kendskab til muligheden for rabat som ung, og på den måde medvirke til at introducere og fastholde gruppen i den kollektive transport. En generel ungdomsrabat på rejsekort til alle unge, der er fyldt 16 år, vil desuden imødegå den fordobling af prisen, som de unge oplever i dag, når de ikke længere kan køre på børnebillet. Målsætningen er at sikre, at de nuværende statstilskud til ungdomskort fastholdes i sektoren, til gavn for de unge og den kollektive transport.

Udvalget er rådgivende i forhold til forslag til rabatter og løsninger. Udvalget nedsættes i løbet af efteråret, og skal afrapportere inden sommerferien 2021. Udvalget forventes at mødes virtuelt 3-4 gange i løbet af 2020 og frem til foråret 2021. Hvis det er muligt i forhold til smittetrykket, kan første og/eller sidste møde holdes fysisk. Udvalgets arbejdsgrundlaget fastlægges ved første møde

Udvalgets medlemmer skal bo/arbejde i Movias dækningsområde. Udvalget foreslås sammensat af 3 medlemmer fra Movias bestyrelse, 4 medlemmer fra ungdomsuddannelser (de nationale organisationer samt lokale rektorer), samt 8 unge fra ungeorganisationer (Erhvervsskolernes elevorganisation, Danske Gymnasieelevers sammenslutning, FGU-elevorganisationen Modstrøm). Formanden for udvalget udpeges af Movias bestyrelse. Til sammenligning består Regionen Hovedstadens fire opgaveudvalg hver af 5 regions- og kommunalpolitikere samt 10 borgere.

Udvalget sekretariatsbetjenes af Movia.

Arbejdet i opgaveudvalget kan med fordel suppleres af en mere generel dialog med uddannelsesverdenen på landsplan. Movia vil tage sagen op i TiD med henblik på, at der kan indledes dialog med centrale aktører (Danske Regioner, uddannelses- og elevorganisationer samt de involverede ministerier).

Sagen planlægges drøftet på det kommende bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark primo december. Movia vil her foreslå, at der – som supplement til opgaveudvalget – iværksættes en landsdækkende indsats med kontakt til centrale interessenter; Danske Regioner, uddannelses- og elevorganisationer samt de involverede ministerier med henblik på, at drøftelser og forslag om ny ungdomsrabat forankres på landsplan.

Økonomi:

Opgaven varetages inden for Movias administrative budget og ressourcer.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Sagsfremstillingen offentliggøres på Movias hjemmeside.

I forbindelse med nedsættelsen af opgaveudvalget udsendes en pressemeddelelse herom, herunder hvem der forventes at deltage heri.

Bilag:

Ingen.

08 Oplæg til videre proces vedrørende arbejdet med Movias rolle ved anlæg af BRT

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at:

- Movia i det videre arbejde med etablering af BRT-anlæg arbejder for en model bestående af midlertidige anlægsselskaber til de enkelte BRT-linjer med deltagelse af beliggenhedskommuner og trafikbestillere på linjen, hvor opgaven med udførelse af anlægsarbejdet lægges hos en erfaren tredjepart, eksempelvis Vejdirektoratet.
- Bestyrelsesformanden skriver til transportministeren henblik på et møde om et muligt samspil med Vejdirektoratet samt de lovgivningsmæssige rammebetingelser for, at det bliver attraktivt for kommuner og regioner at indgå i BRT-projekter.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen gav 23. april 2020 mandat til, at administrationen kunne indgå i dialog med bl.a. Transport- og Boligministeriet om vilkår for, at Movia kan være anlægsorganisation for BRT-anlæg. Mandatet omfattede afdækning af, hvordan der kan drages nytte af andres erfaringer, herunder Letbaneselskabet, kommunale vejmyndigheder og Vejdirektoratet, og bestyrelsen forelægges på denne baggrund forskellige mulige modeller herfor.

Administrationen har på baggrund af mandatet fra bestyrelsen gennemført drøftelser med Transport- og Boligministeriet, Vejdirektoratet, Hovedstadens Letbane, Region Sjælland, Region Hovedstaden samt en række beliggenhedskommuner i BRT-nettet.

Herudover er tilknyttet ekstern ekspertise fra konsulentfirmaerne Forskel og COWI til at bistå ved BRT-undersøgelserne. Undersøgelserne er foregået i to spor, som dels omhandler de rammebetingelser, som skal være til stede for, at anlæg og drift af BRT kan foregå så gnidningsløst som muligt, dels udarbejder og vurderer mulige, hensigtsmæssige modeller for selve anlægsorganisationen.

På grundlag af udredningen er i bilag 1 gennemgået fire principielle modeller for organiseringen af anlægsarbejdet. Det foreslås at tage udgangspunkt i *samarbejdsmodellen*, hvor Movia anlægger BRT i samarbejde med kommuner og trafikbestillere og med Vejdirektoratet eller Metroselskabet / Hovedstadens Letbane som ansvarlig for den fysiske etablering af anlægget

Fordelene ved modellen er, at den kombinerer stærke kompetencer for anlæg og busdrift, samtidig med at beliggenhedskommuner og trafikbestillere involveres både direkte i anlægsselskabet og gennem ejerrolle i Movia. Men det kræver en samarbejdsrelation og ansvarsdeling for arbejdet.

I bilag 1 er dette suppleret med en kortlægning af kompetencerne til et anlægsarbejde hos hhv. Vejdirektoratet, Hovedstadens Letbane og Movia. Kortlægningen understøtter, at der i en anlægsmodel arbejdes efter en samarbejdsmodel, fordi Movia kompetencer supplerer kompetencerne hos Vejdirektoratet eller Hovedstadens Letbane.

Dialogen med Hovedstadens Letbane har vist, at fordelene ved samarbejdsmodellen ikke mindst gælder varetagelse af koordination og beslutningsprocesser i projekter med flere interessenter, herunder når flere kommuner deltager i samme BRT-linje.

Movia bidrager med stærke kompetencer inden for transportsystemer og trafikplan, samt interessenthåndtering og nabokommunikation. Movia skal derudover have kompetence til at planlægge infrastrukture opgaver, men ikke opbygge egentlige tekniske bygherrekompetencer.

Administrationen anbefaler derfor, at model 3, samarbejdsmodellen, forfølges yderligere. I første omgang foreslås det, at der indledes dialog med Vejdirektoratet. Det skyldes dels, at Vejdirektoratet vurderes fagligt stærkest på den centrale kompetence om etablering af vejanlæg og konstruktioner, jf. bilag 1, dels at en væsentlig del af BRT-nettet, som analyseret i mobilitetsplanen, ligger på statsvejnettet. Et muligt samarbejde med Metroselskabet/Hovedstaden Letbane undersøges også.

I samspillet med Vejdirektoratet er det vurderet, hvordan samarbejdet kan udmøntes, afhængig af vejerskab og anlægstype:

- Planlægning og anlæg alene i én, større kommune på kommunale veje (eksempelvis Plusbus i Aalborg eller BRT på ringvejen i Aarhus), kan med fordel udføres af beliggenhedskommunen
- Planlægning og anlæg overvejende på statsvej (eksempelvis 400 S / Ring 4), kan naturligt udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med beliggenhedskommunerne, region (trafikbestiller) og Movia (samarbejdsmodel)
- Planlægning og anlæg gennem flere / mindre kommuner (eksempelvis 200 S fra Gladsaxe Trafikplads til Avedøre Holme) på kommunale veje, kan udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med beliggenhedskommunerne, regionen (trafikbestiller) og Movia

Transport- og Boligministeriet har foreslået, at et møde mellem ministeren og Movia kunne være en model til at igangsætte et sådant samarbejde.

Rammebetingelser – udfordringer og løsninger ved anlæg, finansiering og drift af BRT

Konsulenthuset Forskel har analyseret de organisatoriske og økonomiske problemstillinger ved BRT, og skitseret modeller til løsning af disse med udgangspunkt i samarbejdsmodellen ovenfor. Opgaven har været at beskrive én generisk model, som kan benyttes forskellige steder på BRT-nettet, og potentielt også andre steder i landet, og bygger ovenpå på den eksisterende arbejdsdeling og ejerforhold i sektoren. Modellen er udviklet med inspiration fra erfaringerne fra letbanen på Ring 3 og Nyt Bynet,

fordi den skal håndtere et tilsvarende komplekst interessentlandskab.

Forskels præsentation er vedlagt som bilag 2, som CEO fra Forskel, Claus Juhl vil gennemgå på mødet. Hovedkonklusionerne er gengivet i tabel 1.

Tabel 1. Hovedkonklusioner vedrørende organisatoriske og økonomiske spørgsmål

Organisering af anlægsselskab	Det er vurderingen, at organisering i et 100 pct. fælleskommunalt ejet interessentskab vil være det mest fordelagtige. Movias direktion vil kunne være direktion for selskabet, og repræsentanter for regionerne fødte medlemmer af bestyrelsen, selvom de ikke er medejere af selskabet.
Valg af anlægsoperatør	I BRT-projekter, der går på tværs af flere kommuner anbefales det, at Vejdirektoratet bringes ind som anlægsoperatør, grundet deres kompetencer med vejbygning.
Offentlig finansiering	Kommuner bidrager med kapitalindskud, som ikke skal belaste deres anlægsmåltal. Statslig medfinansiering er nødvendig. Yderligere skal der skabes mulighed for låneadgang til kommuner og anlægsselskaber.
Momsproblemstillingen	Hvis anlægsselskabet er et 100 pct. fælleskommunalt ejet interessentskab, vil anlægssudgifterne være omfattet af momsrefusionsordningen. Det bør dog forelægges Social- og Indenrigsministeriet. Der eksisterer også en problemstilling i forhold til de udgifter, som Movia viderefakturerer i forbindelse med administrative opgaver i anlægsselskabet.
Private bidrag	Private kan bidrage via udbygningsaftaler efter planloven.
Styringsmodel	Det anbefales, at Movia driver selve BRT-linjerne på linje med den øvrige busdrift. Vejnettet drives og vedligeholdelse af vejmyndigheden (staten eller beliggenhedskommunen).

Anlæg af en BRT kan etapedeles, og åbning af en delstrækning vil give positive passagereffekter. Etapedeling vil også betyde, at der vil være færre interessenter i det enkelte anlægsselskab, hvilket vil reducere kompleksiteten af styringen.

Da ejerskab og drift af infrastrukturen til BRT planlægges overført til vejmyndigheden, har anlægsselskabet kun opgaver i anlægsperioden. Det lægges derfor til grund, at anlægsselskabet er midlertidigt, og nedlægges, når anlægget (inkl. afklaring af anlægsøkonomi) er afsluttet.

BRT-elementer i købstæderne

BRT-lignende anlæg i købstæderne på Sjælland skal skabe sammenhæng til den opgraderede baneinfrastruktur, og indebærer blandt andet etablering af park & ride anlæg. De er kendetegnet ved, at de er teknisk mindre komplekse, koster mindre at opføre, og vil kunne anlægges hurtigere. De vil i høj grad ligne Movias eksisterende +Way koncept. Desuden vil de kun berøre én kommune, og som udgangspunkt ikke involvere statsvejnettet.

Det kan derfor næppe begrundes at etablere selvstændige anlægsorganisationer for disse arbejder. BRT-elementerne skal have adgang til at modtage statslig medfinansiering på linje med BRT i øvrigt.

Den kompetence, Movia vil opbygge i Samarbejdsmodellen for BRT-anlæg vil der også kunne drages nytte af ved at kunne være en stærkere samarbejdspartner for de kommunale vejmyndigheder i planlægningen af BRT-elementer i købstæderne.

Økonomi:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

08.1 Anlægsorganisationsmodeller og -kompetencer i forbindelse med anlæg af BRT

08.2 Præsentation fra Forskel

Notat

Til: Bestyrelsen

Kopi til:

Dokumentnummer
1021040
Dato
5 11 2020
Sagsbehandler:
EST
Direkte: +45 36 13 16 10

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

08.1 Anlægsorganisationsmodeller og -kompetencer i forbindelse med anlæg af BRT

På baggrund af dialog med eksterne parter og konsulenter har administrationen opstillet og vurderet fire principielle modeller for anlægsorganisation i forbindelse med anlæg af BRT infrastruktur:

1. Vejejerer/vejmyndigheden (beliggenhedskommune eller Vejdirektoratet) etablerer anlæg på egne veje
 - Fordelen er, at det svarer til den gængse ansvarsdeling på vejområdet og giver en klar opgavedeling.
 - Ulemperne er, at det giver manglende sammenhæng på tværs af anlægget og mindsker kompetenceopbygning på tværs af projekter. Herudover giver den ikke mulighed for at håndtere kommunernes anlægsrammeudfordring (jf. omtale nedenfor), og flere kommuner har givet udtryk for, at de ikke ønsker at opbygge kompetencen selv.

Samlet vurderes modellen *ikke gangbar*, da modellen ikke generelt vurderes at være ønsket af kommunerne og medfører væsentlige risici. Det kan dog ikke udelukkes, at der vil være kommuner, der foretrækker denne model for deres del af anlægget.

2. Movia etablerer BRT-anlægget i samspil med kommuner og trafikbestillere
 - Fordelene er, at det giver en klar ansvarsdeling, og sammenhæng mellem anlæg og efterfølgende drift, ligesom der trækkes på Movias forståelse for bustransportsystemer
 - Ulemperne er, at Movia ingen erfaring har med etablering af vejanlæg og større konstruktioner, og først skal opbygge og vedligeholde denne kompetence. Der er tale om en specialiseret kompetence, der løbende skal udvikles og vedligeholdes i takt med den teknologiske udvikling, hvilket bedst håndteres i større organisationer.

Samlet vurderes det *ikke at være hensigtsmæssigt* at opbygge kompetencer i Movia, der findes i andre organisationer.

3. Samarbejdsmodel: Movia anlægger i samarbejde med kommuner og trafikbestillere og med Vejdirektoratet eller Metroselskabet / Hovedstadens Letbane som ansvarlig for den fysiske etablering af anlægget
 - Fordelene er, at det vil kombinere stærke kompetencer for anlæg og busdrift, samtidig med at beliggenhedskommuner og trafikbestillere involveres både direkte i anlægsselskabet og gennem ejerrolle i Movia.

- Ulempen er, at der skal etableres en samarbejdsrelation og ansvarsdeling.

Samlet vurderes dette af være den *mest hensigtsmæssige* model.

4. Anlægsansvaret overlades til én ekstern part (eksempelvis Vejdirektoratet eller Metroselskabet / Hovedstadens Letbane)

- Fordelen er, at det giver en klar ansvarsdeling, svarende til når Vejdirektoratet etablerer Nordhavnsforbindelsen for Københavns Kommune og By & Havn.
- Ulemperne er, at den eksterne part ikke har viden om bustransportsystemer, og at der ikke etableres et direkte samspil mellem anlægget og den efterfølgende busdrift. Hertil har Vejdirektoratet begrænset erfaring i kommunal interessenthåndtering, og kommunerne vil kunne være bekymrede for, om den eksterne part i tilstrækkelig grad vil være lydhør for lokale problemstillinger i planlægningen af anlægget.

Samlet vurderes dette at være den *næstbedste løsning*.

Anlægskompetencer til BRT-anlæg i en samarbejdsmodel

Til brug for arbejdet med en samarbejdsmodel har der været afholdt en workshop med deltagelse af en række specialister i COWI med erfaringer for forskellige elementer i et anlægsarbejde samt Movias administration.

På baggrund af workshoppen har COWI beskrevet de kompetencer, som vil være afgørende at besidde i en anlægsorganisation, der skal gennemføre et stort BRT-projekt. Det er derefter vurderet, hvordan kompetenceniveauet i Movia samt hos Vejdirektoratet og Metroselskabet/Hovedstadens Letbane matcher dette. De sidste to er vurderet som de bedst egnede mulige samarbejdspartnere.

Resultatet af kortlægningen er summeret i nedenstående tabel. Det bedste match er fremhævet med grå celler.

Tabel 1. COWIs kortlægning af kompetencer

Kompetence	Movia	Vejdirektoratet	Hovedstadens Letbane
Transportsystem	Meget Høj	Lav	Høj
Trafikplan	Meget Høj	Meget Høj	Høj
Interessenthåndtering og nabokommunikation	Meget høj	Høj	Meget høj
Vejbygning og konstruktioner	Lav - middel	Meget Høj	Middel - Høj

Kompetence	Movia	Vejdirektoratet	Hovedstadens Letbane
Arkitektur og Design	Middel	Middel	Meget Høj
VVM, vand og miljø	Lav	Meget Høj	Meget Høj
Udbud og kontrahering	Middel	Meget Høj	Meget Høj
Areal og rettigheder samt Myndighedshåndtering	Meget lav	Meget Høj	Meget Høj
Construction management	Meget Lav	Meget Høj	Meget Høj

MODEL FOR ORGANISERING AF BRT-PROJEKTER

Til drøftelse på MOVIA's bestyrelsesmøde den 5. november 2020

23-10-2020



FORSKEL

FORMÅL

- At belyse problemstillinger og løsninger for MOVIA, kommuner, regioner og stat i forbindelse med etablering af BRT.
- At afklare hvilke roller hhv. MOVIA, kommuner, regioner og stat kan have i forbindelse med etablering af BRT.
- At udarbejde anbefaling til generisk model for organisering af anlæg, finansiering og efterfølgende drift af BRT-projekter og andre større projekter som fx "Park and Ride" samt "Købstadsprojekter"



BRT – HVAD ER DE VIGTIGSTE HENSYN FOR STAT, REGIONER OG KOMMUNER

Staten

Samfundsøkonomisk rentabelt

BRT må ikke unødigt reducere vejkapacitet

BRT kan koble trafikknudepunkter sammen

Klimavenlig løsning

Kommunerne

Understøtte by- og erhvervsudvikling

At finansiering ikke belaster anlægsrammen

Grøn omstilling

Krav til stationsnærhed opfyldes jf. fingerplan 2019

Regionerne

Understøtte grøn, kollektiv transport i regionen

Flerårige aftaler om drift af BRT

Generisk anlægsmodel der kan understøtte andre projekter

Øge udbuddet af kollektiv transport økonomisk effektivt



REGIONERNES ROLLE

Afdække BRT-linjers potentiale

- Region H og Region Sjælland skal i samarbejde med MOVIA, kommunerne og staten afdække potentialet bag BRT-linjer

Drift

- Allerede i dag har regionerne ansvar for og **finansierer vigtige tværkommunale busruter** (S-busser og R-busser). For etableringen af varige BRT-løsninger (en forudsætning for opnåelse af stationsnærhed), vil det være en vigtig forudsætning, at **regionerne indgår flerårige aftaler vedr. driften af BRT-linjerne** således at der sikres en langvarig trafikbetjening af erhvervsudviklingsområderne.

Anlæg

- Regionerne **kan indgå i anlægsselskabets bestyrelse**, men ikke som medejer. Regionerne vil som udgangspunkt have begrænsede muligheder for at bidrage til anlægsfinansieringen. Regionerne vil dog **evt. kunne indgå med finansiering** i forbindelse med tilkøb af konkrete forbedringer af BRT-stationer m.v.



STATENS ROLLE I

STATENS OPGAVER OMFATTER PRIMÆRT TRANSPORT- OG BOLIGMINISTERIET (TRM), VEJDIREKTORATET (VD) SAMT ERHVERVSSTYRELSEN (ERST)

Transport- og Boligministeriet

- TRM har tilkendegivet, at de **ikke skal indgå som medejer i et anlægsselskab**.
- TRM kan **bidrage med finansiering** til etablering af BRT via anlægslove eller aktstykker.
- Staten skal tilvejebringe nødvendige hjemler for etablering af BRT-anlæg på tværs af kommunegrænser, evt. anlægslove m.v. – dette arbejde vil primært være drevet af TRM i samarbejde med MOVIA.

Erhvervsstyrelsen

- ERST har **søsat forsøgsordningen med stationsnærhed i BRT-projekter**. Kommuner og regioner omfattet af Fingerplanen kan, alene eller sammen, ansøge om at deltage heri.



STATENS ROLLE II

STATENS OPGAVER OMFATTER PRIMÆRT TRANSPORT- OG BOLIGMINISTERIET (TRM), VEJDIREKTORATET (VD) SAMT ERHVERVSSTYRELSEN (ERST)

Vejdirektoratet:

- Vejdirektoratet kan deltage som anlægsoperatør og dermed **bidrage med bygherrekompetencer**. Vejdirektoratet skal stå for **drift og vedligeholdelse af statsvejnettet**, hvor der etableres BRT.
- Vejdirektoratet anses for at være et oplagt valg som anlægsoperatør grundet høje kompetencer inden for vejbygning, trafikplanlægning, areal og rettigheder, konstruktioner mm. Endvidere er det vigtigt, at BRT er afstemt med TRM og VD's hensyn fx til ikke at reducere vejkapaciteten.
- Yderligere vil Vejdirektoratet **afholde udgifter til vejvedligeholdelse**, snerydning m.v. på de statslige veje, hvor BRT etableres.



KOMMUNERNES ROLLE

Afdække BRT-linjers potentiale

- Kommunerne skal i samarbejde med MOVIA, regioner og staten afdække potentialet bag BRT-linjer i form af grøn kollektiv transport, der understøtter by- og erhvervsudvikling.

Anlæg

- Kommunerne skal indgå som interessenter i anlægsselskaber, som har til opgave at opføre BRT-linjer. **Kommunerne skal bidrage til anlægsfinansieringen af BRT** samt afholde **udgifterne til tilgrænsende kommunale anlæg** i form af cykelstier, byrum m.v.

Drift

- Kommunerne skal på normal vis **afholde udgifter til vejvedligeholdelse**, snerydning m.v. på de kommunale veje, hvor BRT etableres. Kommunerne **vil bidrage til driften af BRT** via deres tilskud til regionerne samt direkte til MOVIA

Myndighedsopgaver m.v.

- Kommunerne skal udvikle plangrundlaget til både BRT samt den ønskede by-og erhvervsudvikling.



MOVIAS ROLLE

Drift

- MOVIA vil være ansvarlig for driften af BRT-linjerne på vegne af trafikbestillerne, oftest regionerne. MOVIA står yderligere for kundekontakt og information.

Anlæg

MOVIA vil indgå i anlægsselskaberne, dog ikke som medejer. MOVIA er repræsenteret i bestyrelsen og MOVIA's direktion skal fungere som direktion i anlægsselskabet, en løsning der også ses i Metroselskabet/Hovedstadens Letbane. MOVIA's rolle vil i vidt omfang være som "driver" af arbejdet i BRT-selskaber og vil ligeledes konkret omfatte opgaver vedr. trafik- og driftsplanlægning samt borgerhenvendelser og interessenthåndtering.

Afdække BRT-linjers potentiale

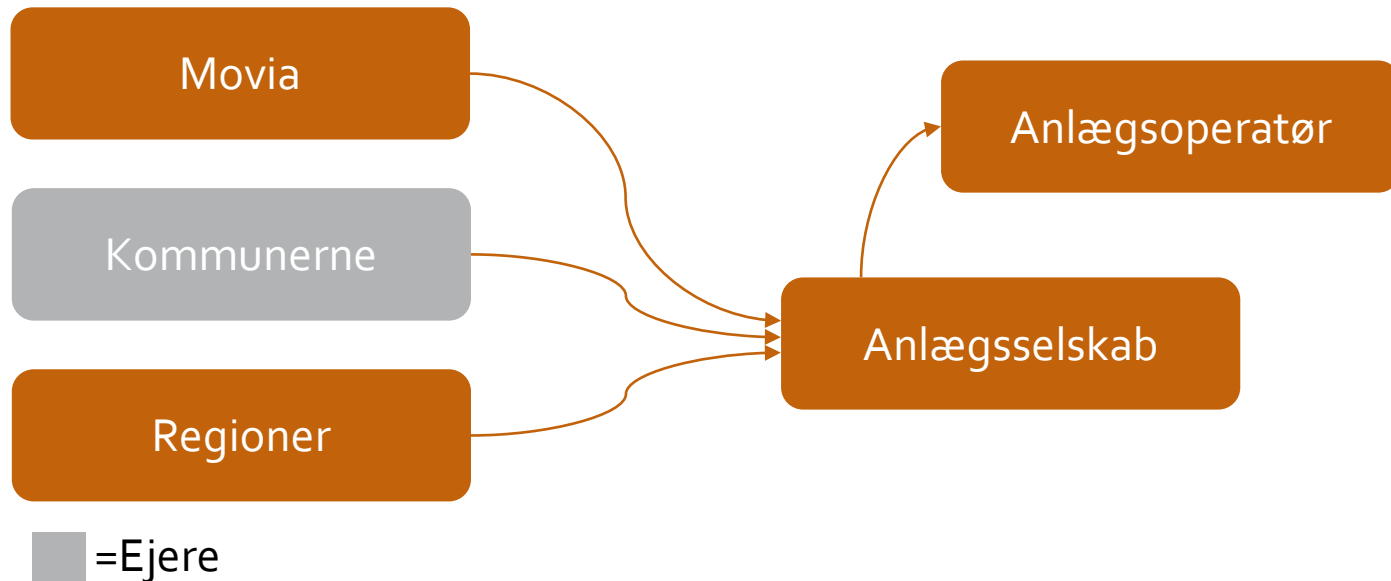
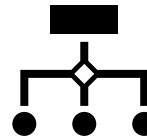
- MOVIA skal i samarbejde med kommuner og regioner afdække potentialet bag BRT-linjer og udvikle beslutningsgrundlaget for etablering af nye anlægsselskaber.

Planlægge fremtidige BRT linjer

- MOVIA skal på baggrund af de løbende erfaringer fra de første projekter udvikle investeringsplaner for fremtidige BRT projekter.



ORGANISERING AF ANLÆGSSELSKAB



Det anbefales, at kommunerne indgår i selskabet som ejere og derved hæfter for anlægsrisici m.v. Bestyrelsesformænd fra MOVIA og regionerne bør være fødte medlemmer af selskabets bestyrelse. MOVIA bør varetage direktionsfunktionen. Der findes allerede hjemmel til at oprette et kommunalt ejet interessentskab i den kommunale styrelseslovs regler om fælleskommunale selskaber.

Organiseringen af anlægsarbejdet kan ske gennem et kommunalt ejet selskabet.

En sådan organisering vil være hensigtsmæssig for de BRT-linjer der går på tværs af kommunegrænser.

Valget af selskabsform styrer de skattemæssige forhold, og hvordan der hæftes for selskabets gæld.

Det vil være nødvendigt at oprette flere anlægsselskaber (et for hver BRT-linje), da de forskellige BRT linjer kører igennem forskellige kommuner.

Anlægsselskabet skal videre indgå aftale med den udvalgte anlægsoperatør om udførelsen af anlægsopgaven



VALG AF ANLÆGSOPERATØR

Da hverken MOVIA eller hovedparten kommunerne har kompetencer til at bygge tværkommunale BRT-anlæg, bør der i de projekter findes en ekstern anlægsoperatør. Vejdirektoratet og Hovedstadens Letbane kan udføre opgaven. Det anbefales, at Vejdirektoratet prioriteres.

Vejdirektoratet

- Erfaring med ændringer og opførelse af (stats)veje
- Har også udført projekter på kommunale veje (Nordhavnsvejen)
- Kan bidrage med generelle kompetencer og inddragelse af bredere transportpolitiske hensyn

Hovedstadens Letbane

- Erfaring med vejændringer på kommunale veje (Ring 3)
- Har også udført ændringer på statsveje i forbindelse med arbejdet på ring 3
- Har kun erfaring med vejændringer og ikke med at opføre nye veje

Hvis BRT-anlæg ikke går på tværs af kommunegrænser i større kommuner, vil det i nogle tilfælde være muligt at gennemføre anlægsarbejdet med kommunen som anlægsoperatør.



FINANSIERINGSMODEL FOR ANLÆG AF BRT

Kommuner

Kommunerne skal bidrage med anlægstilskud f.eks. som kapitalindskud i anlægsselskabet. Større infrastrukturinvesteringer med kommunal medfinansiering vil typisk udgøre en uforholdsmæssig og prohibitiv stor del af en kommunes anlægsmåltal. Derfor vil der være **behov for, at kommunernes bidrag til finansieringen af anlæg af BRT-løsninger ikke indgår i de kommunale anlægsrammer**. Samt at der etableres låneramme hertil.

Staten

Et statsligt anlægsbidrag kan besluttes i Folketinget f.eks. i en anlægslov, ved en hjemmel i anden lovgivning eller ved udmøntning af en større pulje ved aktstykke.

Regionerne

Regionerne vil som udgangspunkt have begrænsede muligheder for at bidrage til anlægsfinansieringen. Regionerne vil dog evt. kunne indgå med finansiering i forbindelse med tilkøb af konkrete forbedringer af BRT-stationer m.v.

Låne- adgang

Der kan være kommuner, som kan have brug for låneadgang. Dette **kan enten etableres direkte til de enkelte kommuner eller ved at anlægsselskabet får mulighed for at optage lån med statsgaranti**, hvor lånet undtages fra de kommunale låneregler, så det ikke påvirker kommunernes låneadgang til andre projekter. Denne ordning kendes fx fra Metroselskabet.



PRIVATE BIDRAG

Mulighed for bidrag fra private interessenter (ejendomsejere o.l.) jf. reglerne om udbygningsaftaler i Planloven.



STYRINGSMODEL

Organisering af driftsopgaver forbundet med BRT-linjer

Drift af selve linjen

Trafikselskabet (MOVIA) vil stå for driften af selve BRT-linjen, på vegne af trafikbestilleren (oftest regionen). Dette inkluderer kørsel, kundekontakt og information.

Drift og vedligeholdelse af veje

Vejmyndigheden varetager driften af vejen. Dette inkluderer vedligeholdelse, snerydning m.v. af hhv. statsveje og kommunale veje.

Drift af BRT-stationer

Ejerskab, og dermed ansvar for finansiering af driften, over BRT-Stationerne kan variere fra projekt til projekt og kan ligge hos vejmyndigheden, kommunen eller regionen. Trafikselskabet kan som operatør for vejmyndigheden eller trafikbestilleren evt. varetage drift og vedligeholdelse af stationer.

Varige BRT-løsninger kræver at der indgås flerårige aftaler vedr. driften af BRT-linjerne for at sikre en langvare trafikbetjening og dermed opnåelse af stationsnærhed.



OPSUMMERING AF PROBLEMSTILLINGER OG LØSNINGER

Organisering af anlægsselskab

Valg af selskabstype skal afklares for at klargøre hvilke økonomiske forbehold man bør tage. MOVIA's direktion vil kunne være direktion for selskabet. En repræsentant for regionen og MOVIA bør være fødte medlemmer af bestyrelsen, selvom de ikke er medejere af selskabet.

Valg af anlægsoperatør

I BRT-projekter, der går på tværs af flere kommuner, anbefales det, at Vejdirektoratet bliver anlægsoperatør på vegne af det fælleskommunale interessentskab

Offentlig finansiering

Kommunerne bidrager med kapitalindsud, som ikke bør belaste deres anlægsmåltal. Statslig medfinansiering er nødvendigt. Der skal skabes mulighed for låneadgang til kommuner og anlægsselskaber.

Momsproblemstillingen

Hvis anlægsselskabet er et 100 pct. fælleskommunalt ejet interessentskab vil anlægsudgifterne være omfattet af momsrefusionsordningen. Det bør dog forelægges Social- og Indenrigsministeriet. Der eksisterer herudover en problemstilling med de udgifter, som MOVIA viderefakturerer i forbindelse med administrative opgaver i anlægsselskabet.

Private bidrag

Private kan bidrage via udbygningsaftaler

Styringsmodel

Det anbefales at Movia driver selve BRT-linjerne på vegne af trafikbestilleren og vejnettet drives og vedligeholdes af vejmyndigheden. Ansvar for BRT-stationer skal fastlægges



09 Vognmandsuddannelse i flextrafikken

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at:

- Movia arbejder for, at der indføres et nyt krav om obligatorisk grunduddannelse for vognmænd i Movias flextrafik-kontrakter fra kontrakter, der starter i foråret 2022, og at Movia arbejder for at, der genindføres et krav om obligatorisk grunduddannelse for vognmænd i en evt. kommende revision af taxilovgivningen.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Den nye taxilov, der trådte i kraft 1. januar 2018, stiller ikke længere krav om en vognmandsuddannelse, og det bevirker, at de vognmænd, der byder på Movias flextrafik-udbud, ikke får det automatiske kompetenceløft, som den obligatoriske vognmandsuddannelse tidligere sikrede. Movia anbefalede sammen med de øvrige trafikkselskaber i forbindelse med høringen over lovforslaget om den ny taxilov, at myndighedskravet om en obligatorisk vognmandsuddannelse blev fastholdt. Det samme gjorde vognmændenes fælles brancheorganisation, nu Dansk Person Transport (DPT).

Movia stiller i flextrafik-kontrakterne krav om, at operatøren sikrer, at de ansatte hos operatøren og operatørens eventuelle underleverandører, som medvirker til at opfylde kontrakten, er sikret løn, herunder særlige ydelser, arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område. Movia følger op på disse kontraktkrav efter en risikobaseret tilgang. Der gennemføres årligt godt 40 stikprøvekontroller af løn- og arbejdsvilkår hos de private vognmænd, der kører flextrafik for Movia. Arbejdet gennemføres på grundlag af input fra Movias kontrolpanel, som består af Arbejdsgiverforeningen for Taxibranchen (ATAX), Dansk Industri, Arbejdsgiverforeningen KA, KRIFA, Det Faglige Hus og 3F. Bestyrelsen orienteres årligt om kontrolpanelets arbejde, næste gang ved det kommende bestyrelsesmøde i december.

Behov for professionelt vognmandserhverv

Sammen med de øvrige trafikkselskaber har Movia i et pilotprojekt i Nordjylland belyst, hvorledes et nyt, obligatorisk uddannelsesforløb kunne sammensættes, som både rammer et godt fagligt niveau og som tidsmæssigt og økonomisk balancerer. Det forventes, at et uddannelsesforløb kan have en varighed af 5-10 dage og gennemføres i AMU-regi.

Med den ny taxilov er der åbnet for en betydelig liberalisering af vognmandserhvervet. Det vurderes

fortsat at være vigtigt for trafikskaberne, at der er et professionelt vognmandserhverv, og det sikres, at også nye virksomheder i erhvervet har grundlæggende kompetencer, ikke mindst vedrørende arbejdsgavernes forpligtelser i forhold til løn- og arbejdsvilkår mm.

Det vurderes derfor under alle omstændigheder hensigtsmæssigt, at Movia i fremtidige udbud af Movias flextrafik-kontrakter stiller krav om en grunduddannelse af vognmænd, der kører på kontrakt med Movia. Hermed sikres, at Movia kan opretholde et højt kompetenceniveau blandt flextrafikoperatørerne i et liberaliseret vognmandsmarked.

Det bemærkes, at forberedelserne af det førstkomende udbud af flextrafik i Movia med driftsstart i oktober 2021 er så langt, at det først vil være muligt at stille krav om uddannelse i de kontrakter, der skal starte i marts 2022.

Det vurderes også, at der fortsat er interesse i vognmændenes brancheorganisation DPT for at fremme genindførelse af et lovkrav om en obligatorisk grundlæggende vognmandsuddannelse i forbindelse med Transportministerens igangværende evaluering af den ny taxilov.

Pilotforløbet i Nordjylland kan således også indgå i et indspil sammen med DPT til evalueringen af den ny taxilov med henblik på at inspirere til, hvordan en grunduddannelse bør indeholde, så det kan indgå i en eventuel revision af taxilovgivningen.

Trafikskaberne imellem tegner der sig lige nu et billede af, at alle trafikskaberne forventer at ville anbefale et obligatorisk grundforløb. Nordjyllands Trafikskab har besluttet herudover at stille flere krav til uddannelse af deres operatører.

Økonomi:

Et krav i Movias kontrakter om at vognmændene skal have gennemført en obligatorisk grunduddannelse vil betyde at vognmændene vil indregne udgiften til denne uddannelse i tilbuddene på kørsel, som derved vil blive højere. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at estimere merudgiften.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Ingen.

Bilag:

Ingen.

10 Fortsat markedsbearbejdning med henblik på ekstern leverance af billetkontrolløpgaver

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen:

- Godkender at Movia hjemtager hele den resterende eksterne billetkontrol, idet der opretholdes et samlet kontrolkorps på 70 kontrollører, som besluttet af bestyrelsen 22. juni 2017.
- Godkender at Movia fortsætter bestræbelserne for at udvikle et privat marked for billetkontrol og vender tilbage til bestyrelsen med oplæg om fornyet markedstest inden for to år.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Billetkontrollen har, som en del af Movias sourcing-strategi, siden 2015 været delvist markedsprøvet gennem tre udbud. Ikke ved nogen af udbuddene har konkurrencesituationen været tilfredsstillende, og det er på den baggrund administrationens vurdering, at Movias bestræbelser på at udvikle markedet for ekstern leverance af billetkontrol ikke hidtil har båret tilstrækkelig frugt. Senest har Movia i oktober 2020 måttet annullere et udbud af en del af billetkontrollen på grund af manglende konkurrence. Derfor er det også administrationens vurdering, at sandsynligheden for et positivt udkomme af et genudbud umiddelbart er lav.

Det er beklageligt, ikke mindst fordi tilstedeværelsen af en ekstern leverandør af billetkontrol har en inspirerende og motiverende effekt på Movias eget kontrolkorps, som løbende har præsteret stigende produktivitet, kvalitet og bedre arbejdsmiljø m.v. Movias egne kontrollører præsterede i 2019 dobbelt så høj produktivitet pr. kontrollør, som den eksterne leverandør,

Det er derfor administrationens vurdering, at markedsbestræbelserne i relation til billetkontrol bør fortsættes og vedligeholdes med henblik på at holde fremtidige muligheder åbne. Forskellige former for offentlig-privat samarbejde er i den sammenhæng relevante at undersøge, ligesom administrationen vil søge dialog med relevante erhvervsorganisationer såsom Dansk Industri og Dansk Erhverv samt KL for at afsøge mulighederne for at udvikle markedet. Det vil også være relevant at afdække de reservationer, der måtte være i forhold til Movias udbud af billetkontrol, og som kan tænkes at ligge til grund for den nuværende konkurrencesituation. Administrationen sigter efter at vende tilbage til bestyrelsen med overvejelser herom og oplæg til fornyet markedsprøvning om ca. to år.

Såfremt nye markedsbestræbelser resulterer i et nyt udbud af dele af billetkontrollen på et senere tidspunkt, skal det bemærkes, at der sandsynligvis vil være personalekonsekvenser i form af virksomhedsoverdragelse.

Billetkontrollen i Movia-regi

Med fuld hjemtagelse af billetkontrollen vil Movia råde over 70 egne billetkontrollører. Opretholdelse af et højt præstationsniveau med både høj produktivitet og høj kvalitet indebærer en fortsættelse af de senere års indsatser for at sikre både godt arbejdsmiljø og høj faglighed i billetkontrollen. Indsatserne omfatter intensiveret kursusvirksomhed med henblik på at højne kvaliteten i billetkontrollen og fokus på uddannelse i konflikthåndtering. En del af indsatsen er baseret på det forskningsprojekt, som Sociologisk Institut ved Københavns Universitet gennemførte i 2018-19 om konflikter i forbindelse med billetkontrol i Movias. Afrapporteringen af projektet indeholdt en række anbefalinger til konfliktdæmpe/hindrende tiltag, hvoraf Movia har iværksat langt de fleste.

Det skal også bemærkes, at Movia i billetkontrollen i 2015 indførte kropskameraer, som kan aktiveres til videooptagelse i kritiske situationer. Det havde til formål dels at have præventiv virkning i relation til konfliktoptrapning, dels at kunne medvirke til kriminalitetsopklaring. Begge formål er opfyldt.

Med den opskalering af egne kontrollører, som blev påbegyndt i august 2020, indførtes en forstærket lokal ledelse af de enkelte kontrolteams i form af holdledere. Den lokale ledelse er bærende for den fremtidige ledelsesudøvelse.

Sygefravær og personaleomsætning er traditionelt gode indikatorer for arbejdsmiljøet. Med mindre end fem årlige sygedage i gennemsnit er sygefraværet i billetkontrollen lavere end niveauet for hele Movia, og lavere end målsætningen om maksimalt otte dage i gennemsnit på et år. Ligeledes er personaleomsætningen med 16 pct. i første halvår af 2020 på et lavt niveau.

I billetkontrollen er antallet af konfliktepisoder, som udløser såkaldte episodesedler, en tredje indikator for arbejdsmiljøet. Også på dette område har der i de senere år været en positiv udvikling, som senest er rapporteret i Movias samfundsansvar 2019.

Økonomi:

Den fortsatte markedsdialog har ikke konsekvenser for den samlede ressourceindsats.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation. Pressemeddelelse om annullation af udbuddet blev udsendt 6. oktober 2020.

Bilag:

Ingen

12 Orientering om Movias beredskabsplan

Indstilling

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om Movias beredskabsplan til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Administrationen udarbejdede i 2017 en ny beredskabsstruktur for Movia, som bestyrelsen blev orienteret om 7. december 2017. Movias beredskabsstruktur består af:

- En beredskabspolitik, som beskriver de overordnede retningslinjer og sætter fælles mål og værdier for, hvordan beredskabsopgaver skal løses i Movia.
- En beredskabsplan, som på detaljeret niveau beskriver, hvordan forskellige dele af Movias organisation skal agere i tilfælde af en ekstraordinær hændelse, og som særligt har fokus på ledelse og krisekommunikation. Som led i beredskabsplanen er der udarbejdet detaljerede indsatsplaner for alle dele af Movias organisation.
- Et beredskabsprogram, som for en to-årig periode foreskriver, hvilke beredskabsopgaver, der skal gennemføres, f.eks. deltagelse i kriseøvelser, afdækning af uddannelsesbehov, arbejde med awareness blandt medarbejderne etc.

Plangrundlaget er bygget op efter Beredskabsstyrelsens planlægningskoncept "Helhedsorienteret beredskabsplanlægning (HOB), som også Politi, Beredskabsstyrelse, Sundhedsstyrelse med flere arbejder efter. Det indgår i beredskabsplanen, at bestyrelsen én gang årligt orienteres om arbejdet med Movias beredskabsstruktur og eventuelle ændringer.

Beredskabspolitikken

Der er siden 2017 ikke sket ændringer i beredskabspolitikken, og der lægges heller ikke her op til ændringer heri. Beredskabspolitikken vedlægges som fortroligt bilag.

Beredskabsplanen

I februar 2019 gennemførte Movias faste krisestab en dilemmaøvelse som led i beredskabsindsatsen med ekstern bistand. Den efterfølgende eksterne afrapportering viste, at Movias krisestab er velfungerende og udgør en velegnet ramme for:

- At erkende kriser rettidigt, opnå fælles situationsforståelse og vurdere udviklingspotentiale
- At fastsætte strategiske mål, drøfte regler og værdier samt identificere strategiske partnere
- At omsætte strategiske mål til handling gennem beslutninger, prioritering og delegering til det operationelle og taktiske niveau i Movias samlede krisestyringsorganisation.

Samtidig var det vurderingen, at Movias beredskabsplan lever op til god praksis (strategisk forankret, handlingsorienteret, overskuelig, velskrevet mv.). Der blev samtidig peget på områder, hvor beredskabsplanen kunne tilpasses. På baggrund af den eksterne konsultants anbefalinger har administrationen justeret beredskabsplanen i februar 2020 med særlig opmærksomhed på:

- Udarbejdelse af risikobillede og strategiske mål for de mest relevante tænkelige beredskabssituationer for Movia, samt kortlægning af relevante eksterne partnere.
- Mindre tilføjelser til krisestabens faste dagsordener for krisestabsmøder
- Tilføjelser til den interne kriseorganisering, personkreds og praktiske foranstaltninger

Epidemier/pandemier er blandt de hændelsestyper, som kan begrunde aktivering af Movias kriseberedskab, og COVID-19-epidemien er den første hændelse, som har udløst aktivering af Movias beredskabsplan i sin eksisterende form.

Administrationen besluttede 27. februar at aktivere kriseberedskabet på informationsniveau – hvilket er laveste aktiveringsniveau, og skalerede til operationelt niveau – hvilket er højeste kriseberedskabsniveau – i forlængelse af statsministerens udmelding 11. marts om nedlukning af det danske samfund. Movias krisehåndtering af COVID-19 er siden foregået inden for rammerne af Movias beredskabsplan. Det er samtidig den længste aktivering af Movias kriseberedskabsindsats i Movias historie

Det er samlet administrationens vurdering, at Movias beredskabspolitik og beredskabsplan har fungeret som et effektivt krisehåndteringsværktøj under COVID-19. Det er administrationens vurdering, at der er for indeværende ikke er behov for at justere beredskabsplanen yderligere. Det bemærkes, at planen ikke er offentligt tilgængelig.

Beredskabsprogram

Arbejdet med et toårigt beredskabsprogram har været tilsidesat under den nuværende krisehåndtering af COVID-19. Arbejdet forventes iværksat i andet halvår 2021, idet den nuværende krise vil være et naturligt udgangspunkt for inspiration.

Økonomi:

Indstillingen har ikke økonomiske konsekvenser for Movia.

Åbent/lukket punkt:

Åbent med lukket bilag.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

1. Movias beredskabspolitik. (Fortrolig).

13 Orientering om Lokaltogs forberedelser i forbindelse med overtagelse af driften Køge - Roskilde pr. 13. december 2020

Indstilling:

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen om Lokaltogs forberedelser i forbindelse med overtagelse af driften Køge – Roskilde pr. 13. december 2020 til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Lokaltog A/S overtager 13. december 2020 driften på den statslige jernbanestrækning Køge – Roskilde fra DSB. Overtagelse af driften sker på baggrund af aftalen fra 2018 mellem Transport- og Boligministeriet og Region Sjælland om at overdrage trafikføberansvaret fra Staten til Region Sjælland.

Den fremtidige togdrift på strækningen vil ske i samdrift med Østbanen. Borgerne i Stevns og Faxe kommuner får dermed direkte togforbindelse til Roskilde uden togtkifte i Køge. Med samdriften skabes en trafikkorridor, som sammen med de øvrige jernbanestrækninger og buslinjer omkring Køge vil understøtte trafikbetjeningen af de større uddannelsesinstitutioner, samt det udbyggede Universitetshospital ved Ølby. Fra Roskilde opnås adgang til gode togforbindelser til Fyn/Jylland og Holbæk/Kalundborg.

Movia vurderer således, at der er et potentiale for vækst i passagertallet på Østbanen og strækningen Køge – Roskilde de kommende år.

Kørslen, vil, så længe infrastrukturen på Østbanen ikke er fornyet, ske som i den nuværende køreplan:

- Toglinje 110R vil køre Faxe Ladeplads – Hårlev – Køge – Roskilde
- Toglinje 210 R vil køre Rødvig – Hårlev
- Passagerer, der skal fra Rødvig til Køge, skal



som udgangspunkt skifte tog i Hårlev. Undtaget herfra vil være de afgangene i myldretiden, hvor antallet af passagerer kræver kørsel med mere end ét togsæt. På disse afgangene vil passagerer fra Rødvig ikke skulle skifte tog i Hårlev.

Lokaltogs forberedelser i forbindelse med overtagelsen

Lokaltogs overtagelse af driften Køge – Roskilde bygger på grundige forberedelser, både organisatoriske og praktiske, og der har undervejs været et godt samarbejde mellem DSB, Banedanmark, Movia og ikke mindst Banedanmarks Signalprogram, som en væsentlig og vigtig part.

Blandt de væsentligste opgaver i forbindelse med overtagelsen er:

- Rekruttering og uddannelse af 12 nye lokomotivførere, herunder specifik uddannelse i kørsel på strækningen Køge – Roskilde, hvor det nye Banedanmark signalsystem er ibrugtaget.
- Installation og myndighedsgodkendelse af det nye Banedanmark signalsystem i alle de togsæt, som skal anvendes på Østbanen og Køge – Roskilde.
- Tillæg til Lokaltogs operatørcertifikat, omfattende tilladelse til kørsel på strækningen Køge – Roskilde og til kørsel med Banedanmarks nye signalsystem.
- Udvidelse af togdepotet på Hårlev station, så der er parkeringspladser nok til de ekstra togsæt, der behøves til den fremtidige drift på Østbanen og Køge – Roskilde.

Markering af overtagelsen.

Region Sjælland, Lokaltog A/S, Movia forbereder en markering af Lokaltogs overtagelse af driften Køge – Roskilde søndag 13. december 2020. Transportministeren og regionsrådsformanden for Region Sjælland har begge givet tilsagn om at deltage i markeringen. Fra Lokaltog A/S deltager bestyrelsesformand Dorthe Nøhr Pedersen og adm. direktør Lars Wrist-Elkjær.

Økonomi:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Sagen offentliggøres på Movias hjemmeside

Bilag:

Ingen.

14 Orientering om Movias It-projektportefølje 2. halvår 2020

Indstilling

Det indstilles, 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.

I tabellen nedenfor er i overblikform gengivet relevante igangværende projekter i Movia, og de fælles systemer hos Rejsekort & Rejseplan A/S og FlexDanmark. De enkelte projekter og vigtige ændringer i forhold til projektets gennemførelse gennemgås under tabellen.

Tabel 1: Oversigt over den igangværende it-projektportefølje

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Abonnementsordning for salg af pensionistkort med betalingservice på DOTs webshop	Movia	01.09.2020	17.01.2021	Følger planen. Funktionalitet etableres for pensionistkort på pap som en del af den nye pensionistreform.
It-værktøj til planlægning af busdriften hos kommuner og regioner	Movia	01.12.2018	30.10.2020	På grund af COVID-19 er projektet blevet forsinket en måned i forhold til endelig accept af værktøjet. Efter accept af software følger en implementeringsproces hos de medarbejdere, som skal anvende værktøjet i Movia.
Implementering af robotteknologi til automatisering	Movia	01.01.2020	31.12.2020	Følger planen.

Projektnavn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
ring af udvalgte arbejdsprocesser i Movia - (fase 2)				
Udbud af system til trafikstyring	Movia	01.01.2020	31.12.2023	Følger planen. Projektet har gennemført markedsdialog.
Forberedelse til nyt passagertællesystem 2023	Movia	01.02.2020	01.02.2021	Følger planen.
Beacons til liveopdateret trafikinformation på stoppesteder	Movia	01.01.2020	01.03.2021	Tidsplanen er revideret grundet lave passagertal som følge af COVID-19. Projektet følger den nye tidsplan.
Visning af planlagt og aktuel sporbenyttelse for Lokaltog i rejseplanen og på DOT-skærme	Movia	01.07.2020	31.03.2021	Følger tidsplan.
Nyt API til Rejsekort	Rejsekort & Rejseplan A/S	01.01.2020	4. kvartal 2020	Grundet COVID-19-lockdown hos leverandøren i Frankrig er projektet blevet forsinket med ca. 2 mdr. Detaljeret tidsplan er under udarbejdelse.
Ny selvbetjening – Mit Rejsekort	Rejsekort & Rejseplan A/S	01.06.2020	01.07.2021	Leverandør er valgt på SKI. Første fase med afklaringer af ændringer til brugergrænsefladen er igangsat.
Modernisering af flextrafiksystemet (Ny optimeringsplatform NOP)	FlexDanmark	01.07.2019 (fase 2 ud af 5)	15.10.2021 (fase 2 ud af 5)	Følger tidsplanen.
Modningsprojekt om Plustur i Rejseplanen	FlexDanmark	11.03.2013	Ikke fastlagt	Slutdato afventer lempelse af COVID-19-restriktioner på samkørsel. Projektet er midlertidigt indstillet.
Ny selvbetjening	FlexDanmark	01.05.2019	30.12.2020	Følger tidsplanen.

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Nyt kommunikations-system	FlexDan-mark	01.01.2019	26.10.2020	Slutdato rykket 2½ måned frem. Projektet følger den nye tidsplan.
Fakturering af flextur-kunder via månedsfaktura	FlexDan-mark	01.10.2020	31.12.2020	Nyt projekt. Følger tidsplanen.

Abonnementsordning for salg af pensionistkort med betalingservice på DOTs webshop

Projektet omhandler tilpasning af salgskanaler for pensionistkort på pap i både DOT webshop og systemet Rosalina i Movias betjente salg, så den nye pensionistreform kan implementeres. Det nye zonetystem bliver implementeret i såvel DOT webshop som Rosalina, hvorimod abonnementsordning med betalingservice alene bliver implementeret i DOTs webshop. Da Rosalina er teknisk forældet, og kun kan forventes at fungere 2-3 år endnu, undersøges mulighederne for at udvikle DOT Webshop, så den kan afløse Rosalina på kortsalgstederne.

It-værktøj til planlægning af busdriften hos kommuner og regioner

Projektet omhandler anskaffelse af et trafikplanlægningsværktøj, så Movia kan bistå kommuner og regioner med bedre konsekvensvurderinger for forskellige scenarier for busdrift. Værktøjet er særligt relevant, når der skal laves omlægninger, udvikles nye byområder osv. Planlægningsværktøjet kan anvendes i alle kommuner og regioner, og giver dermed også et mere ensartet beslutningsgrundlag hos kommuner og regioner.

COVID-19-situationen har betydet, at den fælles tidsplan for projektet, der er udarbejdet med leverandøren Giro, har rykket sig en måned. Den endelige systemgodkendelse forventes gennemført med udgangen af oktober 2020. Delelementer af værktøjet er taget i brug.

Efter godkendelse af softwaren følger en implementerings- og uddannelsesproces for de medarbejdere i Movia, som skal anvende værktøjet, ligesom snitfladerne internt i Movia skal defineres. Denne proces forventes gennemført i første halvår af 2021.

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

Movia arbejder videre med robotsoftwareplatformen, og der er i løbet af første halvår 2020 udvalgt processer inden for kundeservice og økonomi, som er fundet egnet til robotteknologi. I oktober forventes idriftsættelse af en robot til ændring af kundetypen barn til ung på Rejsekort, samt idriftsættelse af en robot til udstedelse af rejsekort. Herudover forventes automatisering af to økonomiprocesser i løbet af 4. kvartal.

Udbud af system til trafikstyring

Systemet til trafikstyring understøtter de mest centrale driftsprocesser i planlægningen af trafikken, den daglige afvikling, realtidsopsamling og prognostisering af ankomsttider og forsinkelser ved hvert 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 har afviklet markedsdialog med syv potentielle leverandører. Dialogen blev grundet COVID-19 afviklet som videokonferencer. Mødeformen fungerede udmærket og gav mulighed for møder med leverandører, der måske ikke havde prioriteret fysiske møder med betydelig rejseaktivitet. Projektet har opnået en god indsigt i markedssituationen, og denne indgår nu i det videre arbejde med at udforme udbudsmaterialet.

Forberedelse til nyt passagertællesystem 2023

Projektets formål er at sikre indkøb af et passagertællesystem svarende til det nuværende, dels at afsøge Movias muligheder for at indføre en optimeret løsning om passagertællinger, såfremt de gældende principper i indtægtssamarbejdet med Metroselskabet og DSB i Hovedstadsområdet afløses af rejsekortbaserede data. En ny model forudsætter enighed blandt parterne.

I forbindelse med EU-udbuddet er der udvalgt kandidater til første forhandlingsrunde, som finder sted i løbet af september. Administrationen vil afsøge mulighederne for at indarbejde krav om operatørdrevet passagertælleudstyr i kommende udbud således, at det bliver operatørernes opgave at levere passagertælledata.

Beacons til liveopdateret trafikinformation på stoppesteder

Projektet omhandler udvikling af nye digitale trafikinformationsløsninger, der opfylder kundernes behov for pålidelig, liveopdateret information. Som et led i målsætningen om at øge antallet af digitaliserede stoppesteder, ønsker Movia at tilbyde kommunerne digitale løsninger i forskellige prisklasser, og her er beacon teknologien en billigere løsning end countdown-skærme. Beacons viser afgangstider på kundens mobil via en notifikation fra Rejseplanen, når kunden kommer til stoppestedet.

Første fase af projektet blev gennemført i Næstved kommune i 2019 på 100 stoppesteder, og anden fase gennemføres i samarbejde med Rødovre og Gladsaxe kommuner på de i alt 240 stoppesteder i de to kommuner, der ikke har en digital skærm. Formålet fra et teknologisk perspektiv er at teste anvendelsen af beacons i en større driftsskala, estimere udgifter og ressourcer for drift af beacons.

Projektet er forsinket, da testen ikke kunne gennemføres i foråret på grund af lave passagertal som følge af COVID-19. Forsøget gennemføres i november 2020 til januar 2021 sammen med Gladsaxe og Rødovre kommuner.

Sporbenyttelse for Lokaltog

Projektet har til formål at sikre information om spornummerangivelse til Lokaltog, så kunderne kan orientere sig om, fra hvilket spor toget kører. Det har primært værdi på stationer med flere spor. Opdateringer om spornummer kommer via data fra BaneDanmark, hvorefter data automatisk behandles i Movia og automatisk sendes til Rejseplanen. Via Rejseplanen sendes data herefter ud til stationerne, hvor kunden kan orientere sig på de digitale skærme.

Projektet er afhængig af Rejsekort & Rejseplanen og BaneDanmark, og der er god dialog med begge parter herom. Rejseplanen har pt. fokus på migrering af egne driftsmiljøer, og denne aktivitet skal afsluttes, før projektet med visning af spornummer kan komme videre. Rejseplanen har meldt, at det forventes at ske i løbet af efteråret. I relation til BaneDanmark er projektet afhængig af, at data kan udstilles og gøres tilgængelige for Movia. Det afhænger af en række interne projekter hos BaneDanmark, som mindst løber i hele 2020.

Nyt API til Rejsekort – Rejsekort & Rejseplan A/S

Et API (Application Programming Interface) er et stykke software, som kommunikerer med et andet stykke software, hvilket gør det muligt at søge information fra f.eks. en hjemmeside. Rejsekortsystemets 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. Der bygges nu et nyt API, der kan håndtere performancekrav fra de eksisterende løsninger, ønsket om en forbedret selvbetjening, og de strategiske målsætninger, som beskrevet i den ændrede trafik-selskabslov, der trådte i kraft 1. juli 2019.

Ny selvbetjening – Mit Rejsekort – til Rejsekort & Rejseplan A/S

Selvbetjeningsgraden har været stagnerende de senere år. Der implementeres derfor et nyt og mere tidssvarende system til selvbetjening, der skal give alle kundegrupper en bedre brugeroplevelse. Succeskriterierne er en højere selvbetjeningsrate og kundetilfredshed med den afledte effekt, at antallet af henvendelser til Rejsekort-kundecenter reduceres, og omkostninger dermed reduceres.

Modernisering af it-løsningen til flextrafiksystemet (Ny optimeringsplatform (NOP)) – FlexDanmark

Formålet med projektet er at erstatte den teknologisk forældede it-løsning med en ny, baseret på tidsvarende teknologi. Den nye IT-løsning omtales Ny Optimeringsplatform (NOP). Projektet skal således understøtte, at trafiksselskaberne også i fremtiden kan løfte forpligtelserne over for regioner, kommuner og borgere med driftssikker og effektiv flextrafik.

Projektet er i gang med at gennemføre udbud. Udbuddet gennemføres i to dele: Udbud af et kernesystem (NOP Kerne), og udbud af efterfølgende støttesystemer (NOP Støtte).

Det centrale i NOP Kerne er planlægningsmotoren, som skal kunne planlægge og optimere flexprodukterne for alle kommuner og regioner. Projektet er i gang med at evaluere de indledende tilbud fra de fire leverandørkonsortier, som efter en prækvalifikationsrunde med 11 kandidater, er blevet præ-

kvalificeret til at give tilbud på NOP Kerne. Leverandørkonsortierne afleverede første tilbud 9. oktober 2020. Herefter påbegyndes forhandlinger, således leverandørerne kan indlevere deres endelige tilbud senest december 2020. Kontrakten med leverandøren forventes underskrevet ultimo februar 2021.

NOP Støtte skal blandt andet sikre, at ture kan bevilges, bestilles og afregnes. For NOP Støtte har udbudsmaterialet været gennemgået med trafikskaberne, og de sidste tilretninger til materialet er under udarbejdelse inden offentliggørelse. Offentliggørelse af udbudsmaterialet på NOP Støtte er planlagt til januar 2021. Etapen afsluttes ved indgåelse af kontrakt med Støtte-leverandør, forventeligt 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 om Plustur i Rejseplanen – FlexDanmark

Movia har siden 1. juli 2019 kunnet tilbyde kommuner Plustur som en del af Rejseplanen. Plustur bidrager til at styrke mobiliteten i områder med lavere servicegrader, og styrker dermed målet i Movias forretningsplan om at sikre mobilitet overalt på Sjælland. Plustur via Rejseplanen er i drift i alle landets trafikskaber.

Projektet skal sikre den tekniske understøttelse af Plustur i Movias område. Slutdatoen for projektet er yderligere forlænget grundet fejlrettelser i forbindelse med test af tilbringemodulet, der har til formål at optimere borgernes samkørsel yderligere. Test af tilbringemodulet er midlertidigt indstillet grundet COVID-19-restriktioner i forhold til samkørselsmuligheder. Test genoptages så snart COVID-19-restriktionerne lempes.

Nyt vognkommunikationssystem – FlexDanmark

Projektet har til formål at sikre en mere effektiv udnyttelse af vognressourcerne i flextrafikken. Forstyrrelser og nedbrud på kommunikationen mellem FlexDanmark og vognmændene, der kører flextrafik, 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.

FlexDanmark og trafikskaberne har derfor udviklet et system til vognkommunikation, som skal sikre kvalitet og driftsstabilitet i kommunikationen til vognene. I tillæg dertil er der til Movias trafikstyrere udviklet en løsning til visuel kortvisning af vognene, og til økonomi- og afregningspersonale en controller-løsning til at sikre kontrol af korrekt afregning.

Kortfunktionaliteten har været i drift i Movias Call Center siden juni 2020, og vognkommunikationssystemet vil blive sat i drift ultimo oktober 2020. Med den nye kommunikationsplatform er flextrafikken sikret en ny og mere stabil kommunikation til vognene, der kører flextrafik.

Ny selvbetjening - FlexDanmark

Trafikselskaberne har en ambition om, at det skal være lettere at bestille flextrafik online. Øget selvbetjening skal sikre effektiviseringer i trafikselskaberne og styrke kundeoplevelsen. Der er tale om et projekt, som skal forny og opdatere den nuværende selvbetjening, der kan tilgås fra Movias hjemmeside.

Den nye selvbetjening forventes færdiggjort i 4. kvartal 2020. Ny mobil-app til selvbetjening forventes ligeledes færdiggjort i 4. kvartal 2020 med tilsvarende funktioner som ny selvbetjening. Mobil-appen kan downloades fra Google Play og Apple App Store.

Fakturering af flextur-kunder via månedsfaktura – FlexDanmark

Trafikselskaberne har ambition om at tilbyde kunderne nye muligheder for betaling af kørsel, som alternativ til kontantbetaling.

Movia tilbyder i dag handicapkørsel til bevægelseshæmmede samt blinde og svagtseende, hvor kørslen bliver afregnet månedligt på baggrund af en faktura, der enten sendes som almindeligt girokort eller via en Betalingsaftale. Med projektet ønsker Movia at udvide betalingsaftalen fra flexhandicap til at omfatte flextur-kunderne. Betalingsaftalen betyder, at flextur-kunderne, der i dag betaler med kontanter i vognene, fremadrettet kan få afregnet kørslen via månedsfaktura.

Projektet er i gang med at sætte månedsfakturering til flextur-kunderne op i betalingssystemerne. Det forventes, at flextur-kunderne kan tilmeldes månedsfaktura pr. december 2020.

Tabel 2. Afsluttede projekter siden sidste bestyrelsesrapportering, april 2020

Projektnavn	Resultat
Udvidelse af Rejseplanen med nye mobilitetsformer (Rejsekort & Rejseplan A/S)	Rejseplanens kanaler er februar 2020 blevet opdateret med visning af nye mobilitetsformer. Indenrigsfly vises på lige fod med kollektiv trafik og delecykler (Bycyklen og Donkey Republic), bybil (ShareNow) og samkørsel (GoMore) vises med afsæt i kollektiv trafik. Projektet har haft 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.

Økonomi:

Ingen bemærkninger.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Ingen.

15 Orientering om status for Movias klima- og miljøindsats

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orientering om status for Movias klima- og miljøindsats 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. Movias Mobilitetsplan sætter vigtige mål for den grønne omstilling: Busserne skal være fossilfri i 2030, heraf mindst halvdelen på el. NO_x- og partikeludledningen skal reduceres med henholdsvis 97 og 92 pct., og den ind- og udvendige støjbelastning skal reduceres med henholdsvis 15 og 25 pct. Flextrafikken skal senest i 2030 køres i elbiler. Nye tog skal være eldrevne.

Udvikling i prisforskelle ved fossilfrihed og emissionsfrihed

Movia har siden udbud A13, der blev afgjort i 2015 stillet krav om delvist fossilfrie, helt fossilfrie og emissionsfri busdrift. Siden er der sket en stor teknologisk udvikling i forhold til busser, batterier, opladningsmuligheder, praktiske erfaringer og i priserne.

Administrationen vurderer på baggrund af de tilbudte priser i udbuddene af bustrafikken i A18 (2020) og A19 (2020), at der er en merpris for fossilfrihed (f.eks. HVO-biodiesel) på 6-8 pct., og en merpris for emissionsfrihed (elbusser) på 0-7 pct. i forhold til konventionel dieseldrift. Det bemærkes, at det er centralt for den forventede meromkostning, at elafgiften fastholdes på det nugældende lave niveau.

Movia udbyder ikke længere fossile og fossilfri kontrakter af op til 12 års varighed. I stedet udbydes fossile og fossilfri kontrakter med maksimalt 7 års varighed.

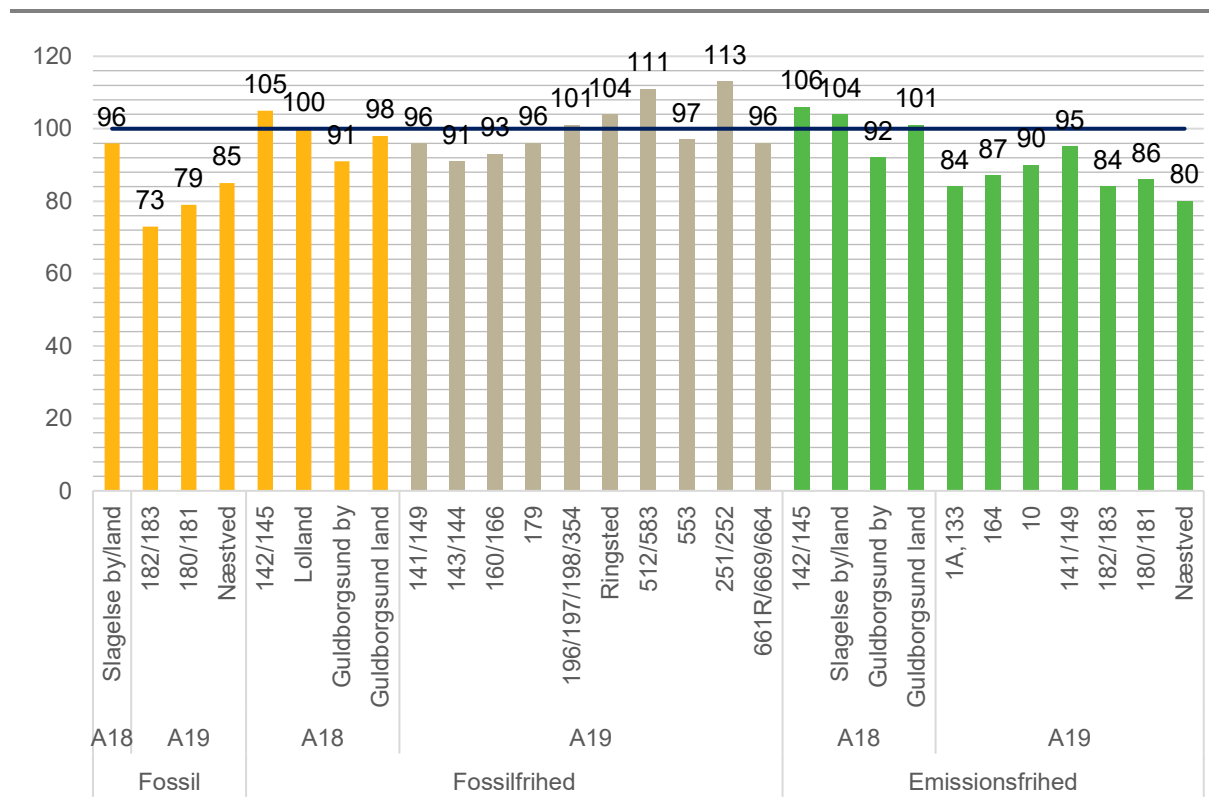
Spændet i merprisen for emissionsfrihed i forhold til diesel på 0-7 pct. afspejler store forskelle i den udbudte drift. For at opnå de bedste priser, dvs. en merudgift på ca. 0 pct., skal elbusserne anvendes så intensivt som muligt.

For de udbudsenheder i udbud A19, som blev udbudt med krav om emissionsfrihed, er merprisen lav for emissionsfrihed (elbusser) i forhold til fossil drift (diesel). Det skyldes, at det er muligt at gennemføre driften uden behov for ekstra busmateriel set i forhold til dieseldrift, samtidig med et højt køreplans-timeantal, hvor elbussens højere anskaffelsespris kan kompenseres af lavere driftsomkostninger.

I figur 1 nedenfor vises omkostningsniveauerne for de nye kontrakter fordelt på henholdsvis fossile,

fossilfrie og emissionsfrie kontrakter. De tidligere kontrakter fremgår som indeks 100. I de tilfælde, hvor der er optionspriser, indgår disse under begge de respektive drivmiddelkategorier. For A19 ses det blandt andet, at der er opnået besparelser på både fossile og emissionsfrie kontrakter.

Figur 1: Vindende priser fra A18 (2020) og A19 (2020) set i forhold til eksisterende/tidligere kontrakter (diesel = indeks 100)



Rådgivning af kommuner og regioner

Administrationen rådgiver alene kommuner og regioner om merprisen ved valg af forskellige drivmidler og informerer om, at der i de seneste udbud (A18 og A19) er set besparelser i forhold til omkostningsniveauet for den eksisterende drift. Det er ikke nødvendigvis muligt at tage tilsvarende besparelser for givet i fremtidige udbud.

I forbindelse med forberedelsen af et udbud vejleder Movia kommunerne og regionerne om både de generelle forventninger samt modelberegninger for den forventede omkostning til fossil- og emissionsfrihed.

Region Hovedstadens brintbusforsøg på 300S/30E

Region Hovedstaden har i forbindelse med Budgetaftale 2019 afsat 7,3 mio. kr. til et forsøg med en brintbus, som skal give viden om drift med brintbusser i praksis og derigennem understøtte regionens mål om nulemission i 2030. Forsøget gennemføres på linje 300S/30E over en periode på to år. Nobina, som vandt enheden i A18, hvor brintforsøget indgik, har meddelt Movias administration, at det ikke er muligt at få leveret en brintbus, der lever op til Movias specifikationer inden udgangen af 2021, som er fristen i henhold til udbudsbetingelserne. En brintbus i de korrekte specifikationer kan som udgangspunkt først leveres ultimo 2022. Det har dog vist sig, at Nobina kan indsætte en bus fra en anden busproducent indenfor tidsfristen for optionen, dvs. til december 2021. Desværre lever denne bus ikke op til Movias specifikationer på et enkelt punkt – nemlig podesterhøjden, dvs. gulvets højdeforskel mellem midtergangen og de områder i bussen, hvor sæderne er placeret. Podesterhøjden er for høj for 25 ud af bussens 35 siddepladser. Det vil dog fortsat være muligt at etablere de sædvanlige 8 pladser til passagerer med særlige behov, så denne gruppe får uændrede muligheder for at tilgå pladser uden niveauforskel i forsøgsbussen. Administrationen har valgt at dispensere for dette forhold, hvorved forsøget kan igangsættes inden udgangen af 2021.

Demobus

Som direktionen orienterede om på bestyrelsesmødet 26. maj 2020, er det ikke lykkedes for administrationen at indgå aftale om leje af en brintbus til fremvisning og demonstration. Projektet er derfor indstillet. Meldingerne fra markedet tyder på, at den manglende interesse for at afgive tilbud skyldes et umodent marked for mobile brinttankanlæg.

Grøn buspulje

På bestyrelsesmødet 26. maj 2020 orienterede direktionen om Transport- og Boligministeriets udmøntning af puljen på 75 mio. kr., som parterne bag finansloven for 2020 afsatte til grøn omstilling af busdriften. Puljen omfatter regionale linjer med kontraktindgåelse senest i 2. halvår 2021. For at understøtte Region Sjælland og Region Hovedstaden er en række linjer fremrykket til udbud A19x, heriblandt linje 230R og 380R. Se også status for Movias udbud under denne dagsordens punkt 16.

Region Hovedstaden og Region Sjælland har ansøgt puljen om tilskud til anskaffelse af elbusser på den fællesregionale linje 230R og Region Hovedstadens linje 380R og 98N. Linje 98N er også finansieret af Lejre og Roskilde kommuner, men det er alene regionerne, som kan opnå støtte fra puljen. Regionerne har samlet ansøgt om 18,43 mio. kr. Transport- og Boligministeriet forventes at give tilsgodkendelse på ansøgninger inden nytår.

Miljøsyn

Der er gennemført i 2020 blevet foretaget 340 stikprøvebaserede ekstraordinære miljøsyn, heraf er de fleste kombinationssyn hvor samme bus både får målt emissioner og støj. Hovedparten af de gennemførte miljøsyn er udført med udgangspunkt i de to nye miljøsynsmanualer (emissioner og støj).

Miljøsynsmanualen for emissioner blev udviklet for at muliggøre miljøsyn af Euro 4, Euro 5, EEV og Euro 6 busser. Støjmanualen blev ændret for at skabe en målemetode, som er mere repræsentativ for den støj, som kunder og borgere reelt oplever, samt for at kunne håndtere fx el- og brint-busser, som ikke kunne måles efter den gamle målemetode.

På baggrund af den første, samlede måleserie med de nye miljøsynsmanualer, gennemføres der nu en opfølgende analyse af de gennemførte miljøsyn med henblik på at forbedre manualerne ift. grænseværdier, målemetoder og beskrivelsen heraf. Analysen og eventuelle opdateringer af miljøsynsmanualerne sker i samarbejde med Force Technology, der også bistod ved udarbejdelsen af manualerne tidligere. Det forventes, at analysearbejdet er afsluttet primo 2021. Resultatet vil blive forelagt bestyrelsen.

Skærpelse af energikrav og miljøkrav i flextrafikken

Som nævnt i den seneste orientering til bestyrelsen fra april 2020, har Færdselsstyrelsen gennemført en ændring af bekendtgørelsen om energi- og miljøkrav til biler, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport. Der lægges med ændringen op til en række trinvis stramninger for flere af de køretøjer, der anvendes i flextrafikken. Første stramning trådte i kraft 1. juli 2019, mens næste stramning var fastsat til 1. juli 2020. Sidstnævnte stramning blev dog udsat i seks måneder under hensyn til de betragtelige økonomiske konsekvenser for vognmændene som følge af COVID-19.

Det forventes, at skærpelsen af energikravene vil betyde, at type 1 biler (almindelige personbiler) løbende vil skulle erstattes med dyrere biler fra årsskiftet 2020/2021. Administrationen vurderer, der kan være en risiko for så vidt angår leveringssikkerheden på disse køretøjer. Herudover vurderes det, at der vil være en øget omkostning i flextrafikken i niveau 3,5 mio. kr. årligt baseret på en teoretisk beregning ud fra den billigste bil, der opfylder kravene. Administrationen vurderer endvidere, 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 indgået aftale med staten om DUT på 3 mio. kr. i 2021.

Konsulentundersøgelse af el- og brinttog hos Lokaltog

Som nævnt i den seneste orientering på bestyrelsesmødet i april 2020 afsatte Region Hovedstaden i 2019-budgettet 1 mio. kr. til en konsulentundersøgelse af mulighederne for at anvende biobrændstoffer i lokaltogsdriften hos Lokaltog. På baggrund af en dialog med Region Hovedstaden er midlerne blandt andet anvendt på en konsulentundersøgelse omhandlende omstændigheder for indkøb og anvendelse af nulemissionstog. Rapportens konklusioner er, at batterielektriske tog ud fra en økonomisk-, konkurrence-, og erfaringsmæssig betragtning vil være at foretrække frem for brinttog. Der er ifølge Rambøll god konkurrence blandt leverandørerne af batterielektriske tog. Det vurderes desuden, at batterielektriske tog i 2025, hvor udskiftningen vil være relevant, vil have en TCO (total cost of ownership) over 35 år, der er 1-2 pct. lavere end dieseltog. Rapporten skal ses i sammenhæng med øvrige, lignende rapporter fra blandt andre Transport- og Boligministeriet.

De resterende midler vil blive anvendt til en testopgradering af et af Lokaltogs nuværende togsæt. Formålet er at teste, om det er teknisk muligt at installere et NO_x- 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 Lint41-tog, som forventes at fortsætte i drift til begyndelsen af 2030'erne. Projektet skal gennemføres i 2020 og 2021, og Lokaltog forestår projektledelsen.

I tillæg til de afsatte midler har Lokaltog ansøgt Trafik- Bygge- og Byggestyrelsens pulje under Miljøteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogrammet om støtte for at øge forsøgets økonomiske ramme og muligheder. Der forventes svar fra styrelsen inden årets udgang.

Test af batteritog hos Lokaltog

I forlængelse af orientering på bestyrelsesmødet 10. september 2020, har aftaleparterne (Transport- og Boligministeriet, Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Midtjylland, Movia, Lokaltog A/S, Midttrafik og Midtjyske Jernbaner A/S) besluttet at fortsætte projektet vedrørende test af batteritog således:

- Iværksættelse af et struktureret program til at følge allerede igangværende forsøgs- og godkendelseskørsler med batteritog, blandt andet gennem dialog med trafik købere, der har batteritog i ordre eller under levering – eksempelvis Nahverkehr Schleswig-Holstein, der har 55 batteritog i ordre til levering i 2022/2023.
- Undersøgelse af mulighederne for et batteritogsforsøg i en ny markedsdialog med potentielle leverandører på baggrund af de nye tidsperspektiver.
- Afdækning af behovet for tog af "lokaltogsstørrelse" fremadrettet hos trafik købere i Danmark, herunder til den statslige togtrafik.

Det er aftalt, at projektet fremadrettet drives af Lokaltog A/S i samarbejde med Midtjyske Jernbaner og eventuelt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på statens vegne. Movia stiller sekretariatsbistand til rådighed.

Projekt vedr. livcyklusanalyser for busser

Administrationen orienterede i seneste miljøstatus på bestyrelsesmødet i april 2020 om et projekt, der skal udvikle en metodik til gennemførelse af livcyklusanalyser for busser. Movia samarbejder med trafik selskaberne Ruter (Oslo), SLL (Stockholm), HSL (Helsinki) og Strætó (Reykjavik) om gennemførelse af projektet. Projektet har siden foråret været i dialog med busproducenterne gennem UITPs Vehicle and Heavy Equipment Industry Committee. Projektet har hidtil undersøgt mulighederne for at udvikle en fælles metodik til at gennemføre livcyklusanalyser for busser sammen med busindustrien. Dette vil gøre det muligt for trafik selskaberne at stille krav om dokumentation for livcyklusanalyser i forbindelse med udbud af busdrift.

Busindustrien er tvivlende overfor, hvilke data for miljø- og klimapåvirkninger fra produktion af busser, som en sådan tilgang vil kunne bidrage med. Udfordringen er, at der er begrænset data tilgængelig for

ressourceforbrug og miljøpåvirkninger fra busproducenternes underleverandører. Det undersøges i øjeblikket om det er muligt alternativt at stille krav om dokumentation for de processer i forbindelse med design og produktion af busser, hvor ressourceforbrug og miljø- og klimapåvirkninger er særligt store, f.eks. produktion af elbussers kørebatterier og batteriernes design med henblik på genanvendelse.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Bilag 15.1. LUKKET BILAG

17 Drøftelse af pejlemærker for Movias fremtidige salgsorganisation

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen drøfter pejlemærker for udviklingen af Movias fremtidige salgsorganisation.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen er på bestyrelsesmødet 28. november 2018 orienteret om udviklingen i Movias betjente salg. Movias betjente salg er siden 2015 løbende blevet mindre. Udfasning af papklippekortet i 2015, stigende brug af rejsekort – særligt efter indførelsen af Takst Sjælland i 2017 - har skubbet væsentligt til denne udvikling, og senest har udfasning af pappendlerkort i 2019 reduceret markedet for det betjente salg yderligere. Samlet er antallet af salgssteder reduceret med over 20 pct. og omsætningen med over 90 pct. de seneste fem år.

Ved indgangen til 2020 havde Movia 62 betjente salgssteder med en årlig omsætning på knap 76 mio. kr. I takt med at borgerne bliver stadig mere digitale, og de mobile salgskanaler bliver mere brugervenlige, forventes borgernes brug af det fysisk betjente salg at falde yderligere.

Dette afspejler sig også i markedet. Movias administration oplever allerede stigende vanskeligheder ved at finde aktører, der ønsker at overtage det betjente salg, når eksisterende Movia-salgssteder lukker. Det gælder særligt i Syd- og Vestsjælland, og det giver risiko for kritik, når borgerne dermed får længere til muligheden for at købe billet til busser og tog.

Movias administration har på den baggrund analyseret grundlaget for Movias fremtidige betjente salg, herunder behovet for geografisk tilstedeværelse og den rolle, som salgsstederne kan spille i forhold til salg af særlige produkter, som f.eks. pensionistkortet på pap. I foråret 2020 er der gennemført yderligere beregninger, provisionssatsen mellem DSB, Metroselskabet og Movia er ændret, og usikkerheden om, hvorvidt der fortsat skal sælges mimrekort på pap er væk.

Administrationens analyse viser, at der grundlæggende vil være to veje at gå i forhold til Movias fremtidige betjente salg. Begge veje er baseret på en antagelse om, at Movia har et socialt ansvar for den gruppe af borgere, som i dag benytter de betjente salgssteder mest, og som også er helt eller delvist afhængige heraf.

Administrationen ønsker derfor en indledende drøftelse med bestyrelsen om pejlemærkerne for at videreføre det betjente salg i en balanceret, markedsorienteret og socialt ansvarlig form. Drøftelsen i bestyrelsen vil blive indledt ved et kort oplæg fra Movias kommercielle chef, Kim Gjedsted. På baggrund af drøftelsen i bestyrelsen vil administrationen efterfølgende forelægge en indstilling til beslutning ved et kommende bestyrelsesmøde.

Økonomi:

Movia nettoudgifter til det betjente salg i 2019 udgjorde 2,5 mio. kr. fordelt på 62 salgssteder, hvoraf 1,1 mio. kr. var knyttet til administration og support. Movia omsatte samlet for 76 mio. kr.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Ingen.

Bilag:

Ingen.