

01 Dagsorden til bestyrelsesmøde 15. april 2021

Dagsorden og meddelelser:

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

Sager til beslutning:

4. Godkendelse af afskrivning af uerholdelige fordringer vedr. salgssteder (2009-12)
 5. Godkendelse af udvidelse af forsøget med trafikinformation på stoppesteder med beacons samt status vedrørende billigere teknologi til digital trafikinformation på stoppesteder
 6. Godkendelse af mandat til ordinær generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S LUKKET PUNKT
Sagen vedrører mandat til den ordinære generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S. Sagen er lukket af hensyn til endnu ikke afholdt generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S.
 7. Godkendelse af mandat til ordinær generalforsamling i FlexDanmark LUKKET PUNKT
Sagen vedrører mandat til den ordinære generalforsamling i FlexDanmark. Sagen er lukket af hensyn til endnu ikke afholdt generalforsamling i FlexDanmark.
 8. Godkendelse af mandat til ordinær generalforsamling i Lokaltog A/S LUKKET PUNKT
Sagen vedrører mandat til den ordinære generalforsamling i Lokaltog A/S. Sagen er lukket af hensyn til endnu ikke afholdt bestyrelsesmøde og generalforsamling Lokaltog A/S.
 9. Godkendelse af mandat til winback initiativer i regi af DOT LUKKET PUNKT
Sagen vedrører forslag til forskellige kundevendte tiltag for at sikre øget tilslutning til den kollektive transport i takt med, at samfundet åbner igen efter COVID-19.
-

Sager til orientering/drøftelse:

10. Orientering om status for COVID-19 økonomi efter 1. kvartal 2021
 11. Orientering om Lokaltogs materielstrategi
-

12. Orientering om Databeskyttelsesrådgiverens DPO-rapport 2019/2020
13. Orientering om Movias IT-projektportefølje, 1. halvår 2021
14. Orientering om status for Movias klima- og miljøindsats
15. Orientering om nye miljøsynsmanualer
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. Evt.

04 Afskrivning af uerholdelige fordringer vedr. salgssteder (2009-12)

Indstilling

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen godkender afskrivning af udestående fordringer vedrørende fire tidligere salgssteder.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Ifølge Movias regnskabsregulativ skal bestyrelsen godkende afskrivning af uerholdelige fordringer i enkeltstående sager, hvor afskrivningsbeløbet er over 50.000 kr. Vedlagte sag omhandler fire udestående fordringer fra perioden 2009-12 vedrørende fire tidligere salgssteder, som administrationen indstiller til afskrivning.

Movia har gennem en årrække søgt at inddrive de udestående fordringer fra fire tidligere salgssteder. Gælden har pt. et samlet omfang på 679.445 kr. inkl. advokatombkostninger, betaling til fogedret etc. Én sag er afgjort som konkursbo, og Movias advokat har i de øvrige tre tilfælde vurderet, at yderligere inddrivelsesforsøg er udsigtsløse. Henset til sagsombkostninger og ressourceforbrug indstilles fordringerne derfor afskrevet.

I bilag 1 (lukket bilag) er der redegjort omkring de fire sager.

Det bemærkes, at bestyrelsen i 2012 behandlede de fire sager, som dengang var af nyere dato. I 2012 blev de ikke vurderet udsigtsløse, og de blev derfor sendt til ekstern inddrivelse.

Afskrivningen af beløbet på 679.445 kr. vil have effekt på driftsresultatet i årsregnskab 2021.

I overensstemmelse med Movias regnskabsregulativ har Movias regnskabspraksis siden 2018 foreskrevet, at uerholdelige fordringer afskrives samtidigt med, at de overdrages til ekstern inddrivelse, uanset om dette sker ved brug af advokat eller via Gældsstyrelsen. Ved sager over 50.000 kr. skal bestyrelsen godkende afskrivningen, hvilket skal ske løbende i takt med at sagerne opstår.

De sidste fem år er Movias forretningsgange omkring salgssteder blevet skærpet, blandt andet med krav om differentierede bankgarantier baseret på omfanget af salg hos et salgssted, samt en praksis om, at et salgssteds adgang til salg lukkes i en gældsituation. Der har i perioden været to konkurssager med tab for Movia, hvor Movias tab ikke fuldt ud er blevet dækket af bankgarantien, jf. bestyrelsens behandling 31. oktober 2018.

Movia har i 2020 indgået aftale med Gældsstyrelsen om inddrivelse for salgssteder, hvilket blandt andet betyder, at hvis et salgssted kommer i gæld, kan Movia vælge inddrivelse via Gældsstyrelsen for at sikre indbetaling. Dette gælder fra aftalens indgåelse, dvs. sager fra 2020 og fremefter.

De nuværende forretningsgange omkring salgssteder vurderes dækkende, herunder også såfremt enkelte salgssteder skulle komme i økonomiske problemer som konsekvens af eksempelvis COVID-19.

Der er ikke udover de fire sager fra 2009-12 fordringer over 50.000 kr., som skal afskrives.

Økonomi:

Den samlede afskrivning udgør 679.445 kr., som vil påvirke årets regnskab for 2021 negativt, da afskrivninger modregnes i årets passagerindtægter.

Åbent/lukket punkt:

Åbent med lukket bilag, der indeholder personfølsomme oplysninger.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Bilag 1: Redegørelse for debitorforhold fra perioden 2009 - 2012, der afskrives (LUKKET BILAG).

05 Godkendelse af udvidelse af forsøget med trafikinformation på stoppesteder med beacons samt status vedrørende billigere teknologi til digital trafikinformation på stoppesteder

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen:

- Tager status om forsøg med billigere teknologi til digital trafikinformation på stoppesteder til efterretning.
- Godkender igangsættelse af en udvidelse af forsøget med beacons ved stoppesteder.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Som led i Movias udviklingsplan for digitalisering af stoppesteder, der blev godkendt på bestyrelsesmødet 6. november 2019, tester administrationen billigere løsninger til digital trafikinformation på stoppestederne. Formålet er at finde et billigere alternativ til de digitale skærme, så reinvesteringsbyrden for kommuner og regioner mindskes i fremtiden – særligt fra 2024 og frem, når de nuværende digitale skærme skal skiftes.

Bestyrelsen godkendte som led i udviklingsplanen for digitalisering af stoppesteder 10. september 2020 yderligere indkøb af digitale skærme i det strategiske net.

Status på forsøg med billigere teknologi til digitalisering af stoppesteder

Som led i den digitale udviklingsplan tester administrationen fra 2020 til 2022 forskellige teknologier, der i kombination eller hver for sig forventes at kunne erstatte digitale skærme med en billigere teknologi. Foreløbigt er der gennemført forsøg med beacons på stoppesteder i Næstved i 2019 og i Rødovre og Gladsaxe hen over årsskiftet 2020-2021. Forsøget i Rødovre og Gladsaxe indebærer opsætning af beacons på 247 stoppesteder, der ikke havde en digital skærm i forvejen. Forsøget blev gennemført fra november 2020 til januar 2021.

Baseret på erfaringerne fra forsøget i Næstved, blev der til forsøget i Rødovre og Gladsaxe udviklet og testet et informationskoncept, "Smart Stop", ligesom der blev gennemført en lokal informationsindsats for at skabe større synlighed om forsøget for kunderne om de nye digitale muligheder på stoppestedet. Forsøget blev også omtalt i TV2 Lorry.

Evalueringen af forsøget viser, at kundernes finder Smart Stop-konceptet positivt, og at konceptet har skabt den ønskede opmærksomhed. Således har 59 pct. af kunderne bemærket Smart Stop forsøget i Gladsaxe og Rødovre, mens det ved det tidligere forsøg i Næstved, kun var 40 pct. af kunderne, der havde set eller hørt om forsøget. Blandt de kunder der har prøvet beacons ved stoppestederne, er 62

pct. tilfredse med løsningen, men der er fortsat forholdsvist få der har prøvet teknologien (13 pct.).

Administrationen vurderer samlet, at en forsøgsperiode på 3 måneder er for kort, da det tager tid at ændre kundernes vaner, ligesom forsøg med fordel kan gennemføres på flere stoppesteder og i en større geografi. Herved kompenseres også for det lavere antal rejsende i busserne som følge af COVID-19 i forsøgsperioden, og det heraf lavere grundlag at indsamle kundeerfaringer på.

Beacons som teknologi vurderes fortsat at have potentiale til at erstatte digitale skærme ved stoppestederne – eventuelt i kombination med andre teknologier. Anskaffelsesprisen for beacons er væsentligt billigere, og de løbende driftsomkostninger ser også ud til at være mindre. En erstatning af digitale countdownskærme med beacons forudsætter dog, at løsningen videreudvikles, idet der er funktionelle barrierer i den nuværende brugergrænseflade via Rejseplanen. Det vurderes således også, at en udskiftning af skærme med beacons på det nuværende teknologiske stade og tidspunkt vil kunne opleves som en serviceforringelse.

Forslag om udvidet forsøg med beacons

På baggrund af forsøget i Rødovre og Gladsaxe Kommuner er det administrationens anbefaling at fortsætte forsøget med beacons, hvor forsøget udvides til flere kommuner (i tillæg til Rødovre og Gladsaxe kommuner) til samlet ca. 500 stoppesteder, hvor der ikke i forvejen er en digital skærm. Forsøget ønskes gennemført med kommuner, hvor der opleves trængsel for bustrafikken og dermed risiko for forsinkelse for kunderne.

Formålet med et udvidet forsøg er at teste en mere brugervenlig funktionalitet på kundernes mobilere. Det handler primært om at simplificere "sign up"-processen for brugerne via Rejseplanen, samt at forbedre indholdet i push-beskedene fra Rejseplanens app.

Beacons kan – udover at give information om afgangstider – også anvendes til at sende push beskeder til kunderne om andre driftsforstyrrelser, omlægninger, nedlagte ruter og vejvisning. Som et led i forsøget undersøges det, hvilke af disse informationer, der er relevante for kunderne at modtage som push besked ved stoppestedet. De informationer, som kunderne finder relevante, vil indgå som en del af det udvidede forsøg under forudsætning af, at Rejseplanen kan understøtte funktionaliteten.

Forsøget ønskes gennemført over en periode på 9 måneder med start i 2021.

Forsøget forudsætter samarbejde med Rejseplanen om udvikling af funktionaliteten, og en tidsplan for forsøget skal derfor udarbejdes i fællesskab med Rejseplanen.

Fortsat udvikling af andre countdown løsninger

Af Movias digitale udviklingsplan følger også, at administrationen frem til 2023 skal arbejde for at udvikle andre teknologier til stoppestederne, og bestyrelsen har til dette formål bevilget i alt 2,8 mio. kr. fra omstillingspuljen.

I et samarbejde mellem Movia og studerende ved DTU er der i 2020 testet forskellige teknologiske løsninger til væsentlig billigere trafikinformation via countdown teknologi. Konklusionen på samarbejdet er, at det er teknologisk muligt til stoppesteder med mindre antal kunder, men at løsningerne ikke

findes på markedet i dag. Administrationen igangsætter i 2021 en proof-of-concept opgave i samarbejde med en eller flere elektronikleverandører med henblik på at skabe et modul til under 5.000 kr., som er vejrbestandigt, har en tilstrækkelig lang batterilevetid og forventeligt også lavere driftsomkostninger.

Økonomi:

Budget til gennemførelse af forsøg i 9 måneder i flere kommuner med beacons udgør 580.000 kr. inkl. moms, der dækkes af administrativt budget (reservepuljen). Budget til gennemførelse af discountdown projektet udgør 990.000 kr. inkl. moms indgår i bevillingen på 2,8 mio. kr. fra omstillingspuljen til den digitale udviklingsplan, jf. bestyrelsens tidligere beslutninger.

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Evalueringsrapport af forsøget gøres tilgængelig på Movia hjemmeside i forlængelse af bestyrelsesmødet.

Der planlægges kommunikation om næste fase af forsøg med beacons i samarbejde med de deltagende kommuner.

Bilag:

Bilag 1: Evaluering af forsøg med beacons i samarbejde med Rødovre og Gladsaxe kommuner

Bilag 1: Evaluering af forsøg med beacons i samarbejde med Rødovre og Gladsaxe kommuner

Fra november 2020 til januar 2021 har Movia med Rødovre og Gladsaxe kommuner gennemført forsøg med beacons på 247 stoppesteder. Forsøget er fase tre i udvikling af trafikinformation via beacons, og formålet med forsøget var:

1. at teste beacons i en større skala samt estimere udgifter og ressourcer til drift af beacons, idet forsøget i Næstved kun bestod af 100 stoppesteder
2. udvikle et informationskoncept der gav større synlighed af beacons hos kunderne, idet informationen om forsøget i Næstved i 2019 ikke opnåede den ønskede opmærksomhed hos kunderne
3. at øge forståelsen af funktionaliteten gennem informationskonceptet

Kundeevaluering

Epinion har for administrationen gennemført en kundeevaluering med 318 kundeinterviews ved smart-stoppesteder og i busser i Gladsaxe og Rødovre kommuner. Evalueringen viser, at markant flere har set eller hørt om Smart Stop i forhold til tidligere aktiviteter med beacons. Det er især informationen ved stoppesteder og dernæst i busserne, der har skabt opmærksomhed om forsøget.

Knap halvdelen af kunderne oplever, at Smart Stop er en fordel på stoppesteder uden countdown-skærme. Langt de fleste, som har prøvet at bruge Smart Stop, har forstået hvordan man bruger det, kan se værdien af servicen og er tilfredse med informationen.

Trods øget synlighed er der fortsat kun 13 pct. der har prøvet at bruge beacons, idet kunderne giver udtryk for, at de finder deres afgangstider andre steder (41 pct.) eller at de ikke kender til Smart Stop (41 pct.).

Presse og infokanaler

Forsøget fik ved lancering god opmærksomhed med en pressemeddelelse og via en række lokale informationskanaler. Informationskampagnen er eksekveret via DOTs og kommunernes facebooksider, plakater i lokalområdet (uddannelses- og kulturinstitutioner) samt annoncer i lokalaviser og -magasiner.

Som et led i forsøget efterspurgtes feedback fra kunder på moviatrafik.dk via QR-kode på infomaterialer. I alt har 41 kunder givet feedback via moviatrafik.dk/smartstop:

- *Ca. 60 pct. negativ feedback:* "Det virker ikke selvom jeg har fulgt instruktionen", "Forstår det ikke", "I skulle i stedet opsætte digitale skærme/gamle stoppestedstavler"
- *Ca. 40 pct. positiv feedback:* "Smart!", "Lyder som en god idé", "Virker fint"

Meget få kunder har henvendt sig med spørgsmål til administrationen.

Teknisk og drift

De beacons, som er anvendt i forsøget, har teknisk fungeret tilfredsstillende, og der har ikke været behov for at udskifte beacons i løbet af forsøget. De anvendte beacons har en forventet levetid på 2-3 år, hvorefter de skal udskiftes og erstattes med nye beacons. Til fremtidig brug anbefales beacons med udskiftelige batterier.

Samlet evaluering

Det er administrationens vurdering, at der dels er nogle funktionelle barrierer mod anvendelse af beacons til trafikinformation, samt at der skal gives væsentlig tid til adfærdsændring. Særligt vurderes det at være en barriere, at kunderne for at få notifikationer skal have den nyeste version af Rejseplanens app, have accepteret at app'en altid må anvende mobilens lokalitet, samt godkendt at app'en må sende beskeder.

Det vurderes, at der kan være et potentiale for at beacons på sigt kan erstatte skærme ved stoppestederne, såfremt barrierer nedbrydes og kunderne får tid til at ændre vaner.

10 Orientering om status for COVID-19 økonomi efter 1. kvartal 2021

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orientering om status vedr. Movias økonomi vedr. COVID-19 efter 1. kvartal til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

COVID-19 omkostningsskøn

Movia skal indmelde opdateret skøn for COVID-19 relaterede meromkostninger i 2021 sammen med foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 2021 til Transportministeriet, KL og Danske Regioner 1. maj 2021 som led i udbetalingen af COVID-19 kompensation.

Movia har opdateret COVID-19 omkostningsskønnet og indmelder en forventet COVID-19 omkostning for 2021 på 650 mio. kr. Det forudsættes fortsat, at KL og Danske Regioner opnår aftale med staten om fuld statskompensation for trafikkselskabernes COVID-19 relaterede meromkostninger i 2021.

Bus og bane

Movias forventede COVID-19 omkostning er primært drevet af passagertab i bus og bane og det deraf afledte indtægtstab. Antallet af passagerer har i januar og februar ligget på henholdsvis indeks 45 og 47 i busserne samt 43 og 49 for banerne. I figur 1 nedenfor ses den forventede udvikling for 2021.

Prognosen er baseret på seneste passagertal for januar og februar¹ samt de politisk aftalte genåbningsplaner fra 22. marts. Prognosen er under forudsætning af, at der undgås væsentlige lokale nedlukninger. Den økonomiske konsekvens af den nyeste passagerprognose er et forventet indtægtstab på 592 mio. kr. I indtægtstab er det medregnet, at en øget andel af kunder rejser uden gyldig rejsehjemmel. Det forventes, at andelen af kunder uden gyldig rejsehjemmel vil normaliseres i takt med, at indgang via bussernes fordøre genåbnes, og passagertal og kontrollindsats stiger.

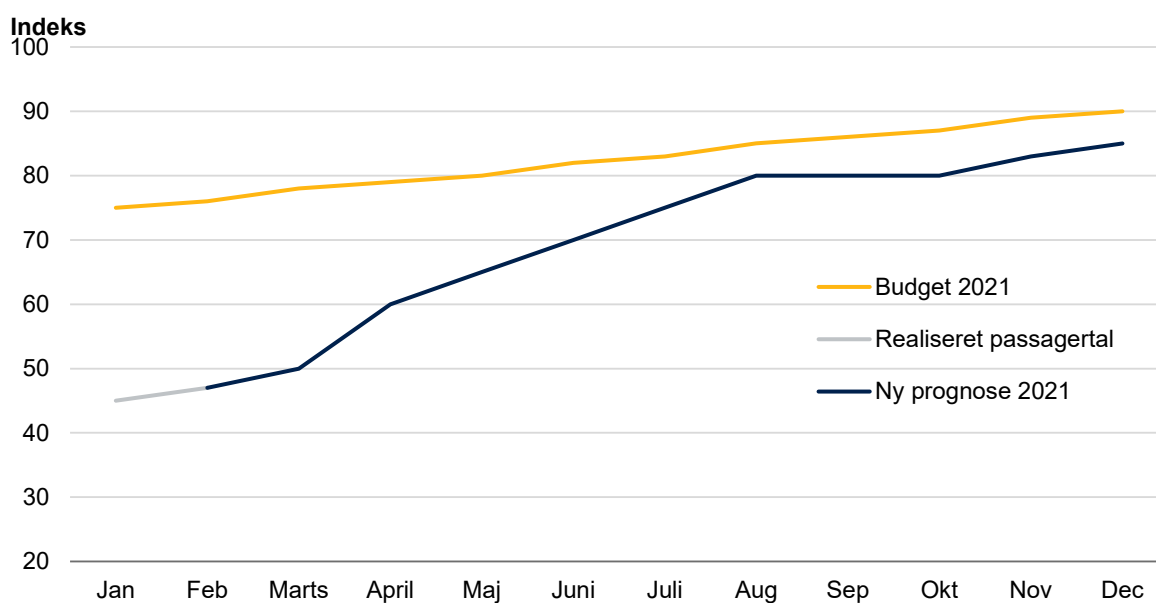
I tillæg til indtægtstab er merudgifter som følge af COVID-19 og deraf afledte foranstaltninger. Det drejer sig primært om merudgifter til ekstra rengøring, men også ekstra udgifter til den af

¹ Antallet af passagerer i januar og februar er baseret på officielle hverdagspassagertal, men realiserede passagertal for week-ender kan først opgøres kvartalsvist, hvilket kan påvirke de endelige passagertal. Årets resterende måneder er baseret på data fra rejsekortregistreringer, dvs. i den fremadrettede prognose er alene omfattet passagerer med gyldig rejsehjemmel.

myndighederne anbefalede stoppestedsværtindsats, crowd control mm. Merudgiften forventes i 2021 at udgøre 65 mio. kr.

Samlet set forventes således COVID-19 relaterede omkostninger for bus og bane på 657 mio. kr., hvilket er 293 mio. kr. over budget 2021 og 60 mio. kr. lavere end den prognose, som Movia præsenterede for bestyrelsen 23. februar.

Figur 1. Udvikling i passagerindeks 2021, bus og baner



Flextrafik

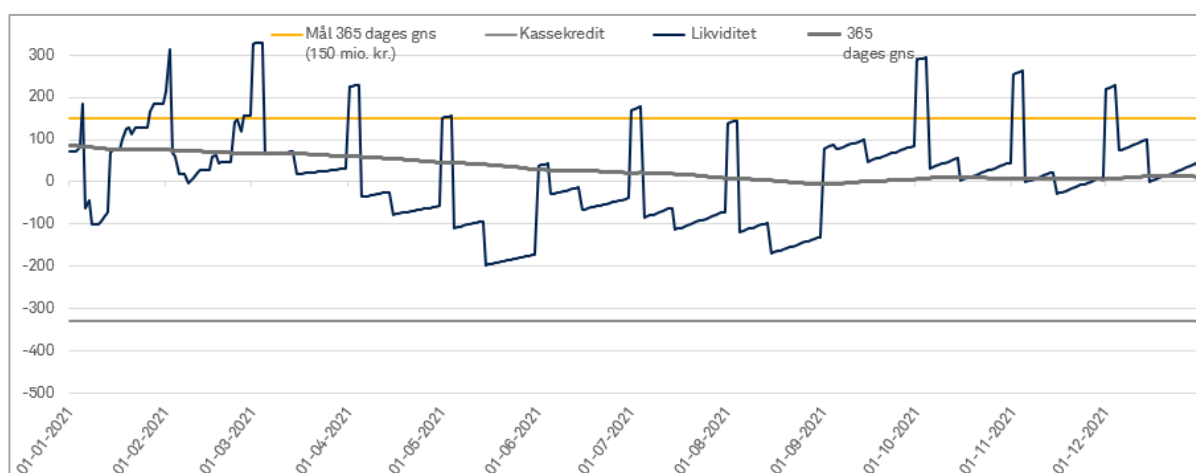
COVID-19 påvirker kørselsordningerne i flextrafik vidt forskelligt. Der ses i årets første to måneder et stort fald i passagertallet særligt i flextur, hvor passagertallet i februar 2021 var på 44 pct. af niveauet før COVID-19. Det mindste fald i antallet af passagerer ses for patientbefordringen, som ligger på indeks 85 i februar 2021. Det gennemsnitlige indeks i februar 2021 for kørselsordningerne i flextrafik er cirka 75. Det forventes, at passagertallet stiger relativt hurtigt i foråret, blandt andet da kommunerne i høj grad anvender flextrafik til transport til vaccination og test, og idet der nogle steder er et behandlingsefterslæb i sundhedssystemet. Det budgetterede passagertal for 2021 fastholdes derfor svarende til budget 2021, hvor der er forudsat 3 pct. færre passagerer end uden COVID-19 og en COVID-19 omkostning på cirka 7 mio. kr.

Forlængelse af forøget kassekredit

Movia har, jf. drøftelsen på bestyrelsesmødet 23. februar 2021, forlænget kassekrediten til det maksimale 330 mio. kr. frem til 1. april 2022.

Selvom det, jf. figur 2, forudsættes, at KL og Danske Regioner opnår aftale om fuld statskompensation for 2021 til trafikskaberne, er Movias likviditet dog fortsat under pres, idet statskompensationen forventes udbetalt ca. 1½ måned efter afslutningen af hvert kvartal. Dermed skal Movias likviditet finansiere manglende indtægter i op til 4½ måned. Dette giver et større likviditetstræk end vanligt og væsentlige udsving i likviditetsprognosen.

Figur 2. Likviditetsprognose, forudsat fuld COVID-19 statskompensation



Det bemærkes, at usikkerheden på likviditetsprognosen er væsentligt større end usikkerheden på prognosen i et 'normalt' år.

Der er risiko for at Movias likviditet kan blive så udfordret, at selv den maksimale kassekredit ikke er tilstrækkeligt. Risikoen forventes at være lille med den nuværende genåbningsplan. Men likviditetsudviklingen hænger tæt sammen med den generelle udvikling i samfundet og myndighedernes udmeldinger, herunder om KL, Danske Regioner opnår aftale med staten om fuld COVID-19 statskompensation i 2021.

Økonomi:

Som beskrevet i sagen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Ingen.

11 Orientering om Lokaltogs materielstrategi

Indstilling

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen tager Lokaltogs materielstrategi og den planlagte regionale beslutningsproces til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Lokaltog har udarbejdet den vedlagte materielstrategi, der har til formål at sikre, at der fortsat kan leveres høj pålidelighed og rettidighed på lokalbanerne, når der fra 2026 kan opstå en materielmangel på grund af:

- 3 togsæt, der er lejet fra Nordjyske jernbaner ifm. med udvidelsen af Lokaltogs drift mellem Køge-Roskilde, skal leveres tilbage
- 13 IC2 togsæt, der kører på lokalbaner i Region Sjælland, når deres forventede levealder
- 4 Regiosprinter togsæt, der kører på Nærumbanen i Region Hovedstaden, når deres forventede levealder

Lokaltog peger på, at indkøb af i alt 18 batteritog; 14 batteritog til kørslen i Region Sjælland og 4 batteritog til kørslen på Nærumbanen i Region Hovedstaden, er rettidig håndtering af de udpegede materielrisici. I henhold til kontrakterne mellem Movia og Lokaltog, er det Lokaltogs ansvar at stille det nødvendige materiel til rådighed, for at kunne levere den bestilte lokaltogsdrift, og derfor udbyde og indkøbe de nye batteritog.

Indholdet i materielstrategien

Lokaltogs materiel består i dag af dieseltog. I forbindelse med Movias Mobilitetsplan fra 2020 er de første undersøgelser gennemført af en omstilling til eldrift ved batteritog. Lokaltog vurderer på baggrund af de analyser selskabet har gennemført siden sommeren 2020, at markedet for batteritog er modnet så meget i midten af 20'erne, at der med et større indkøb af batteritog vil kunne opnås gunstige priser, kvalitet og vilkår.

Lokaltog kan erstatte de nuværende 20 dieseltog med 18 batteritog. Med de nye tog kan Lokaltog

opretholde en stabil drift og vil samtidig kunne opnå en effektivisering, som vil gøre omstillingen til emissionsfrihed tilnærmelsesvis udgiftsneutral. Batteritogene vil desuden bidrage til at gennemføre den grønne omstilling, jf. klimaaftalerne mellem regionerne og staten samt Movias mobilitetsplan fra 2020.

Nedenstående tabel viser beregnede estimater for Lokaltogs årlige meromkostninger i indkøbet af lokalbanetrafik fra 2026. Dertil kommer engangsinvesteringer i form af ladeudstyr mv., hvor muligheden for statsligt tilskud pt. undersøges. Der foreligger således ikke en afklaring af muligheden herfor på nuværende tidspunkt.

Tabel 1. Beregnede estimater for Lokaltogs årlige meromkostninger i indkøbet af lokalbanetrafik fra 2026

Banedrift i Region Hovedstaden	Banedrift i Region Sjælland
0,8-1 mio. kr. pr. år	2-2,5 mio. kr. pr. år

I udarbejdelsen af materielstrategien, har Lokaltog undersøgt en række alternative løsninger som f.eks. at levetidsforlænge IC2 togene eller lease/leje andet dieselmateriel. Disse løsninger har dog vist sig at være ufordelagtige både økonomisk og driftsmæssigt, og der vil være en risiko for materielmangel allerede i 2026. Hertil kommer, at løsningerne ikke vil understøtte den grønne omstilling.

Til orientering kan det oplyses, at Midtjyske Jernbaner er i proces med et udbud af batteritog til Lemvigbanen. Lokaltogs udbud af batteritog vil dog være Danmarks første i denne størrelsesorden. Udbuddet af 18 batteritog til lokalbanerne vil derfor fungere som en test af modenheden og markedet for batteritog.

Proces og roller

Movia forhandler og forvalter kontrakterne med Lokaltog på vegne af de to regioner, der er trafikbestillere af lokalbanetrafikken. Kontrakterne er flerårige forhandlede kontrakter, og de nuværende gælder fra 2017-2025. Batteritogene har en forventet afskrivningsperiode på 35 år og forventes først klar til at blive idriftssat midt i 20'erne. Da afskrivningsperioden er markant længere end de forventelige kontraktperioder for forhandlede eller udbudte kontrakter, er Lokaltog således ikke kontraktligt sikret lokalbanedrift i hele afskrivningsperioden.

Der er derfor behov for, at regionerne stiller en økonomisk garanti i forbindelse med et eventuelt indkøb af nyt togmateriel, før Lokaltog kan gennemføre investeringen. En sådan garanti vil ligeledes sikre, at Lokaltog kan opnå de bedste lånebetingelser. Effekten af lånegarantien vil derfor blive afspejlet i regionernes nettoudgifter til lokalbanedriften og kontrakterne fordyres ikke unødigt.

Det er derfor en forudsætning for realiseringen af Lokaltogs materielstrategi, at regionerne er enige om at stille en betinget lånegaranti, således nyindkøb af batteritog kan finde sted. Det lægges endvidere op til en forudsætning om, at trafikkontrakterne kan holdes stort set neutrale for drift med nyt batteritogsmateriel.

For at kunne nå i mål med levering af nye tog fra 2025/2026 er skitsen for en proces i 2021 således:

- Lokaltogs bestyrelse har godkendt materielstrategien i marts 2021.
- Movias bestyrelse orienteres om materielstrategien 15. april 2021.
- Regionerne behandler materielstrategien samt betinget tilsagn om garantistillelse i udvalgmøder og regionsrådsmøder i perioden april til juni måned 2021.
- Lokaltog A/S iværksætter udbud i juli/august måned 2021.

Resultatet af udbuddet forventes klar i starten af 2022. Herefter skal regionerne tage endelig stilling til anskaffelsen af togene i forbindelse med en endelig beslutning om garantistillelse. Lokaltogs generalforsamling skal på grund af gældsforpligtigelserne ligeledes godkende et evt. nyindkøb af togmateriel. Movias bestyrelse vil blive orienteret om betingelserne for en garantistillelse er til stede, når resultatet af udbuddet kan offentliggøres.

Økonomi:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Lokaltogs materielstrategi vil blive offentliggjort successivt på regionernes og Movias hjemmesider. Region Sjælland offentliggør sagen 8. april.

Bilag:

1: Materielstrategi for Lokaltog

Til:

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Kopi til:

Lokaltog A/S

Dokumentnummer

1059385

Dato

26 03 2021

Sagsbehandler:

TFR

Direkte: +45 36 13 17 12

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

11.1 Materielstrategi for Lokaltog

Indledning.

En analyse af Lokaltogs materielsituation frem mod medio 2020'erne har vist, at det vil være nødvendigt at udarbejde en strategi for anskaffelse af nye tog som erstatning for de ældste tog, dels på grund af risiko for faldende driftsstabilitet og øgede vedligeholdelsesomkostninger, dels som følge af driftsudvidelsen fra december 2020 (Køge – Roskilde).

Da processen for anskaffelse af nye tog forventes at vare 5 – 7 år, og det kritiske tidspunkt for levering til Lokaltog er omkring årsskiftet 2025/2026, hvis ikke en mangelsituation skal opstå, vil det være nødvendigt for Lokaltog at kunne begynde processen i 2021.

Konkret er det aktuelle behov opgjort i hver region således:

Region Sjælland:

Ultimo 2025 skal 3 lejede Desiro togsæt fra Nordjyske Jernbaner tilbageleveres. Lokaltog har indgået lejeaftalen om de 3 tog for at kunne levere den udvidelse af servicen der er kommet som følge af Region Sjællands overtagelse af trafikansvaret fra staten på banen mellem Køge og Roskilde.

Alder/performance på 13 stk. IC2 (anskaffet i 1997) gør, at en materielstrategi er nødvendig for disse togsæt.

Region Hovedstaden:

Alder/performance på 4 stk. Regiosprintere på Nærumbanen (anskaffet i 1998/99) gør, at en materielstrategi er nødvendig for disse togsæt.

Anbefaling til regionerne.

Lokaltog A/S og Movia anbefaler en materielstrategi, der indebærer indkøb af i alt 18 batteritog til erstatning for 20 dieseltog (3 lejede Desiro, 13 IC2 og 4 Regio sprintere). Indkøbet af de 18 batteritog skal bidrage til:

- At sikre fortsatte effektiviseringer i Lokaltog A/S.
- At gennemføre den grønne omstilling, jf. klimaaftalerne mellem regionerne og staten samt Movias mobilitetsplan.

- At fastholde Lokaltogs høje driftsstabilitet/rettidighed i lokalbanetrafikken.

Ved et så relativt stort indkøb af batteritog, vurderer Lokaltog, at udbuddet når en konkurrence- og prisparameter, der kan sikre en tilnærmelsesvis omkostningsneutral indfasning af nyt materiel og dermed undgå væsentligt fordyrende udgifter til Lokaltogsdriften.

Det foreslås, at et udbud tilrettelægges således, at Lokaltog først kan binde sig til en kontrakt efter resultatet af udbuddet er kendt, så udbuddet desuden kan fungere som en test af modenheden og markedet for at anskaffe batteritog i større mængder i Danmark.

Alternativt til ovenstående materielstrategi kan Lokaltog levetidsforlænge de 13 IC2. Dermed skal Lokaltog kun anskaffe 7 nye batteritogsæt (erstatning for 3 lejede Desiro og 4 Regio sprintere, derfor forventeligt to typer). Baggrunden for, at Lokaltog og Movia ikke anbefaler denne løsning som førstevalg, er, at en situation, hvor der skal anskaffes 7 nye batteritog samtidig med, at IC2 togene levetidsforlænges, vil medføre:

- At mulighederne for en fortsat effektivisering i Lokaltog på grund af krav til opretholdelse af flere forskellige kompetencer på både værksteds- og lokomotivførerområdet, herunder uddannelse i flere forskellige togtyper, bremses.
- En kompleks materiel situation som kræver betydelig fokus på godkendelse af erstatningskomponenter/ombygninger.
- Dårligere udnyttelse af nødvendige infrastruktur investeringer i ladeudstyr, værksteder, m.v.
- Mindre volumen ved indkøb og dermed højere indkøbspriser og dårligere kontraktvilkår.
- Udfordringer med at kunne fastholde den høje performance/rettidighed i lokalbanetrafikken i Region Sjælland.
- Forventelig dyrere driftsomkostninger, da en levetidsforlængelse af 13 IC2 tog skal finansieres over restafskrivningsperioden og dermed højere udgifter til lokaltogsdriften.

Indkøbsstrategi.

Lokaltogs markedsdialog i august 2020 viste tydeligt, at volumen er et vigtigt parameter i forhold til både pris og muligheder i forbindelse med et materiel køb. Med Lokaltogs position vil en samlet materielstrategi omfattende tog, der betjener banetrafikken i begge regioner betyde, at volumen giver Lokaltog A/S bedre muligheder i markedet i forhold til pris, levering og kontraktuelle vilkår.

Da markedet for udskiftningen af Regiosprinterne, der kører på Nærumbanen i Region Hovedstaden, skal findes indenfor kategorien af "letbane" materiel, og derfor giver Lokaltog A/S en bredere leverandørkreds, planlægges det at foretage to parallelle udbud. Det vurderes alligevel at være en fordel, at gå i markedet samtidig med begge togtyper for at kunne understøtte ovenstående volumetilgang.

Samtidig vil et udbud allerede i 2021/2022 give Lokaltog A/S en mulighed for at kunne teste markedet,

da eksempelvis leveringstidspunkt kan anvendes som et konkurrenceparameter (tildelingskriterium) og dermed give Lokaltog A/S bedre vilkår i forhandlingsøjemed og kontraktindgåelse.

Lokaltog har etableret et samarbejde med Midtjyske Jernbaner A/S og andre operatører med henblik på vidensdeling. Et samlet EU-udbud med Midtjyske Jernbaner A/S har været overvejet og undersøgt. Et fælles udbud er ikke muligt set ud fra et juridisk (risiko) og tidsmæssigt synspunkt, da Lokaltogs størrelse/behov i forhold til Midtjyske Jernbaners behov er væsentligt anderledes og dermed vil give en skæv fordeling i et eventuelt fællesudbud. Desuden er Midtjyske Jernbaner A/S allerede langt fremme og ønsker allerede primo 2021 at gå i EU-udbud.

Økonomi.

Indkøb af 18 nye batteritog i 2025-2026 som erstatning for IC2, Regio Sprintere og Desiro (i alt 20 dieseltogsæt) vil muliggøre en effektivisering af Lokaltogs omkostninger til drift og vedligehold, og vil som en del af bidraget til den grønne omstilling og sikring af fortsat driftsstabilitet på Lokaltogs strækninger fremadrettet, kunne ske til et tilnærmelsesvis omkostningsneutralt niveau i kontrakterne med Movia og dermed de to regioners økonomi.

Nedenstående tabel viser estimat for den årlige meromkostning i indkøbet af lokalbanetraffic fra 2026. Dertil kommer engangsinvesteringer i form af ladeudstyr mv. – *mulighed for statsligt tilskud undersøges.*

Region Hovedstaden	Region Sjælland
0,8-1 mio. kr. pr. år	2-2,5 mio. kr. pr. år

Til sammenligning ville den årlige meromkostning ved at forlænge levetiden på Region Sjællands 13 IC2 tog i ca. 10 år forløbe sig til 10-11 mio. kr. pr. år, hvilket fremgår nærmere af bilaget.

Forudsætninger er uændret trafikomfang (K21) og passagertal (Budget 2021).

Processen.

Jævnfør kontraktens bestemmelser er det Lokaltog A/S, der skal tilvejebringe det for togdriften nødvendige antal togsæt. Det er Lokaltog A/S, som skal optage det for indkøbet nødvendige lån med en garantistillelse fra regionerne med henblik på at kunne opnå billigst mulige finansieringsomkostninger.

For at kunne forvente levering af nye tog til 2025/2026 vil skitsen for en proces i 2021 skulle se således ud:

- Lokaltogs bestyrelse behandler materielstrategien 25. marts.
- Movias bestyrelse orienteres om materielstrategien 15. april.

- Regionerne behandler materielstrategien samt betinget tilsagn om garantistillelse i april til juni måned (udvalg samt forretningsudvalg og regionsråd).
- Lokaltog A/S iværksætter udbud i juli/august måned 2021.

Udbud, forhandling og kontraktindgåelse forventes at strække sig over 10 – 12 måneder.

Regionerne skal i løbet af udbudsprocessen tage endelig stilling til anskaffelsen af togene i forbindelse med en endelig beslutning om garantistillelse. Denne beslutning skal tages, når de endelige priser er kendte, og det vides, om betingelserne for garantistillelse er til stede.

12 Orientering om Databeskyttelsesrådgiverens DPO-rapport 2019/2020

Indstilling

Det indstilles, at:

- Bestyrelsen tager orienteringen om Databeskyttelsesrådgiverens rapport for 2019/2020 til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movias databeskyttelsesrådgiver (DPO) er udpeget i medfør af databeskyttelsesforordningens artikel 37, der pålægger offentlige myndigheder at udpege en DPO.

Movia indgik i 2018 aftale med advokatfirmaet Bech Bruun om DPO-bistand, og rollen udfyldes af Partner i Bech Bruun, Charlotte Bagger Tranberg.

Movias DPO har i februar 2021 afgivet sin årlige rapport til direktionen om Movias efterlevelse af databeskyttelsesreglerne. Overordnet konkluderes det i rapporten for 2020, at Movia har et godt modenhedsniveau i forhold til håndtering af databeskyttelsesområdet, også sammenlignet med andre organisationer. Endvidere bemærker DPO, at Movias implementering og overholdelse af databeskyttelsesreglerne er forankret på en god måde i organisationen, og at Movia generelt har en tilfredsstillende dokumentation i form af kontroller og politikker m.v.

Audit for 2020 har omfattet fire temaer

- Tema 1: Opfølgning på sidste års tilsyn
- Tema 2: Databehandlere, herunder kontrol af databehandlere
- Tema 3: Kontrolforanstaltninger over for medarbejdere
- Tema 4: Oplysningspligt og gennemsigtighed i forhold til udbudte tjenester (kunderettede)

Årets temaer er udvalgt, så de afspejler de områder, som også har Datatilsynets særlige fokus, og hvor der er ført tilsyn med andre organisationer. Tilsynet foregår ved en kombination af fysisk besøg og interviews med udvalgte personer i Movia, samt DPO'ens gennemgang af skriftligt materiale fremsendt af Movia.

DPOens rapport skal ses som et værktøj til at blive endnu bedre på persondatabeskyttelsesområdet og vil blive brugt af administrationen til at prioritere indsatsen på dette store retsområde, der efterhånden fylder ganske meget ressourcemæssigt.

For yderligere information om rapportens konklusioner og administrationens videre arbejde henvises til bilag 1, som behandles på lukket dagsorden.

Økonomi:

Ingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent, idet sagens bilag er lukket af hensyn til Movias interne processer og fortrolighed omkring arbejdet med GDPR og informationssikkerhed.

Kommunikation:

Ingen

Bilag:

1: Administrationens orientering om databeskyttelsesrådgivernes rapport 2019/2020. LUKKET BILAG.

13 Orientering om Movias IT-projektportefølje, 1. halvår 2021

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen om Movias it-projektportefølje til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Administrationen orienterer halvårligt om status på Movias it-projektportefølje, herunder om de fælles systemer hos henholdsvis Rejsekort & Rejseplan A/S og FlexDanmark. Nedenfor gives status for igangværende og afsluttede projekter. De enkelte projekter og vigtige ændringer i forhold til projektets gennemførelse gennemgås under tabellen.

Table 1: Oversigt over den igangværende it-projektportefølje

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Abonnementsordning for salg af pensionistkort med betalingsservice eller kreditkort på DOTs webshop	Movia	01.09.2020	30.06.2021	Funktionalitet etableres for pensionistkort på pap som en del af den nye pensionistreform. Pensionistreformen er etableret 17. januar 2021. Der er dialog med flere leverandører i forhold til løsning og budget, og abonnementsordningen forventes implementeret i første halvår 2021.
Udbud af system til trafikstyring	Movia	01.01.2020	31.12.2023	Følger planen. Projektet forbereder udbud.
Forberedelse og implementering af nyt passager tællesystem 2023	Movia	01.02.2020	31.12.2021	Følger planen. Projekt indeholder nu også selve implementering af løsningen. Derfor er sluttidspunkt flyttet fra 01. februar til 31. december 2021.

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Visning af planlagt og aktuel sporbenyttelse for Lokaltog i rejseplanen og på DOT-skærme	Movia	01.07.2020	31.03.2021	Der er etableret en løsning, som sikrer, at opdateringer fra Ba-neDanmark om sporændringer nu kan slå igennem for Lokaltog på rejseplanen. Samtidig er der konstateret en fejl i de indsendte planlagte køreplaner, som medfører, at langt fra alle sporændringer slår igennem. Movia arbejder tæt sammen med Rejseplan, leverandøren HaCon og Lokaltog for at afklare præcis årsag og løsningsmuligheder. Det kan medføre, at ikke alle sporændringer vil blive vist korrekt fra 1. april.
Nyt API til Rejsekort	Rejsekort & Rejseplan A/S	01.01.2020	2. kvartal 2021	Grundet COVID-19-lockdown hos leverandøren i Frankrig er projektet blevet væsentligt forsinket fra 4. kvartal 2020 til 2. kvartal 2021. Basis-funktionaliteten er leveret før jul, mens specialfunktioner til øvrige projekter forventes leveret frem mod sommer.
Ny selvbetjening – Mit Rejsekort	Rejsekort & Rejseplan A/S	01.06.2020	3. kvartal 2021	Færdiggørelsen af projektet er afhængig af det ny API til Rejsekort, der er adgangen til de bagvedliggende data til brug for selvbetjeningen. Øvrige leverancer er færdige, mens API integrationen forventes opstartet marts 2021.
Modernisering af flextrafiksystemet (Ny optimeringsplatform NOP)	FlexDanmark	26.02.2021 (fase 3 ud af 5)	01.02.2023 (fase 3 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.

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Ny selvbetjening	FlexDanmark	01.05.2019	31.05.2021	<p>Projektet er forlænget med 5 måneder.</p> <p>Den nye selvbetjening har på baggrund af godkendt risikovurdering opdateret løsningsdesignet med 2-faktor-autentificering, hvilket betyder, at slutdatoen er rykket til 31. maj 2021.</p>

Abonnementsordning for salg af pensionistkort med betalingservice på DOTs webshop - Movia

Kravene i pensionistreformen er implementeret på både kortsalgsteder og DOT webshop 17. januar. Projektet omhandler nu tilpasning af salgskanaler for pensionistkort på pap i både DOT webshop og systemet Rosalina i Movias betjente salg med særligt fokus på at kunne levere den forventede abonnementsordning til kunderne, så de kan få tilsendt nyt zonekort på pap med posten. Det nye zonesystem bliver implementeret i såvel DOT webshop som Rosalina, hvorimod abonnementsordning med betalingservice alene tænkes implementeret i DOTs webshop. Der undersøges pt. forskellige løsninger, idet det har vist sig prohibitivt dyrt at udvikle DOT Webshop i den oprindeligt tænkte model.

Udbud af system til trafikstyring - Movia

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 etablere en platform, der understøtter udvikling af fremtidige løsninger indenfor planlægning og afvikling af trafik samt trafikinformation. F.eks. vil det nye system være baseret på EU-standarder, der sikrer en smidig deling af data til såvel interne som kundevedtatte løsninger.

Der er tale om et driftskritisk system. Pt. arbejdes der på forberedelse af udbudsmaterialer.

Forberedelse til og implementering af nyt passagertællesystem 2023 - Movia

Projektets formål er at sikre udbud og indkøb af et passagertællesystem svarende til det nuværende, samt forestå udvikling og implementering af nyindkøbt løsning. Passagertællinger er en essentiel del af Movias datainfrastruktur. Data bruges til indtægtsdeling og fordeling af indtægter mellem kommuner og regioner. Passagertællinger understøtter samtidig forretningsplanens ambitioner om at omsætte data til viden, blandt andet som grundlag for rejsekort analysemodellen og som analyse-, planlægnings- og rådgivningsgrundlag. I forbindelse med EU-udbuddet er der udvalgt en vinder og kontrakt er

indgået med FARA. Udvikling og implementering af den nye løsning er igangsat, og forventes i fuld drift i november 2021. Det er fortsat ikke afklaret, om der indføres en rejsekortbaseret (kildefordelingsmodel) afløser for nuværende indtægtsdeling i Hovedstadsområdet mellem Metroselskabet, DSB og Movia. Dette afklares udenfor projektet.

Sporbenyttelse for Lokaltog - Movia

Projektet har til formål at sikre information om spornummerangivelse til Lokaltog, så kunderne kan orientere sig om, fra hvilket spor toget kører. Det drejer sig både om oplysning om spornummer på Rejseplanen.dk til planlægning af den enkelte rejse, og de services som Rejseplanen leverer data til, f.eks. DOT-skærme. Det har primært værdi på stationer med flere spor. Opdateringer om spornummer kommer via data fra BaneDanmark, hvorefter data automatisk behandles i Movia og sendes til Rejseplanen. Via Rejseplanen sendes data herefter ud til stationerne, hvor kunden kan orientere sig på de digitale skærme.

Projektet har etableret data import fra BaneDanmark samt afklaret de tekniske afhængigheder med Rejsekort & Rejseplanen. Endvidere er det interne dataflow etableret, og samlet set kan data nu sendes fra BaneDanmark til Movia og herfra videre til Rejseplanen. I de første uger af marts er testomfanget intensiveret og i den forbindelse har administrationen konstateret, at sporændringer på en række stationer ikke slår igennem som planlagt, mens det på andre stationer fungerede. Først medio uge 11 blev der etableret et fælles bud (mellem Rejseplan, leverandør HaCon og Movia) på, hvad årsagen kan være. Der følges op med supplerende test af om hypotesen er korrekt, hvorefter relevante ændringer gennemføres. Det medfører en risiko for, at ikke alle sporændringer vises rigtigt i rejseplanen fra 1. april.

Medio december 2020 blev der etableret en midlertidig løsning for sporvisning på strækningen Roskilde – Køge. Den midlertidige løsning består af en indlejring af spornummer på BaneDanmark skærme på stationerne.

Nyt API til Rejsekort – Rejsekort & Rejseplan A/S

Et API (Application Programming Interface) er et stykke software, som sikrer kommunikation ind og ud af et program, så data kan bearbejdes i et andet program. Rejsekortssystemets nuværende API-løsning, der understøtter løsninger som f.eks. Skolekort, Ungdomskort, Check Udvej og Den samlede Rejse (FlexDanmark), har nået sin begrænsning i skalerbarhed og ydeevne. 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 trafikselskabslov, der trådte i kraft 1. juli 2019.

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

Selvbetjeningsgraden har været stagnerende de senere år. Øget selvbetjening for kunderne rummer mulige besparelspotentialer for trafikselskaberne i form af færre henvendelser til Rejsekort Kundecenter. Et nyt og mere tidssvarende system til selvbetjening vil samtidig styrke alle kundegrupper

brugeroplevelse. Succeskriterierne er en højere selvbetjeningsrate og kundetilfredshed med den afledte effekt, at antallet af henvendelser til Rejsekort-kundecenter reduceres, og omkostninger dermed nedbringes.

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

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

Bestyrelsen blev selvstændigt orienteret om status på projektet på bestyrelsesmødet 23. februar 2021, og jf. denne orientering er projektet delt op i to udbud: 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. Flexdanmark underskrev 15. februar 2021 kontrakt med Netcompany som leverandør til udvikling af ny planlægningsmotor. Netcompany skal frem til februar 2023 forestå udvikling og test af ny planlægningsmotor i samarbejde med FlexDanmark, hvorefter idriftsættelse i Movia kan påbegyndes. Den nye planlægningsmotor forventes fuldt indfaset ultimo maj 2023.

NOP Støtte skal blandt andet sikre, at ture kan bevilges, bestilles og afregnes. Udbudsmaterialet for NOP Støtte blev bekendtgjort 8. januar 2021, og fire leverandører er blevet prækvalificeret til at give tilbud på NOP Støtte. Disse skal indlevere deres indledende tilbud senest 7. maj 2021. Herefter påbegyndes forhandlinger med leverandørerne således, at de kan indlevere deres endelige tilbud primo september 2021. Kontrakten med leverandøren forventes underskrevet ultimo oktober 2021.

Det samlede system forventes implementeret i Movia 30. juni 2023.

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 trafikselskaber.

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 fortsat midlertidigt indstillet grundet COVID-19-restriktioner i forhold til samkørselsmuligheder. Test genoptages så snart COVID-19-restriktionerne lempes.

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. *Ny Selvbetjening* er et projekt, som skal forny og opdatere den nuværende selvbetjening, der kan tilgås fra Movias hjemmeside.

På baggrund af risikovurdering i forhold til GDPR har projektet måttet forholde sig til opdaterede krav til datasikkerheden. Dette har medført, at løsningsdesignet er blevet udvidet, så brugere fremover skal bruge NemID ved oprettelse og 2-faktor-godkendelse ved bestilling i systemet efterfølgende. For brugere, der er fritaget for NemID, og brugere, der generelt er at betragte som ikke-digitale, medfører dette en mindre brugervenlig løsning, der må accepteres for at overholde gældende standarder og lovgivning på området. Denne brugergruppe må benytte sig af de nuværende muligheder for rejsebestilling gennem call-centrene.

Selvbetjeningens nye og brugervenlige layout vil dog gøre det nemmere og hurtigere for de selvbetjente kunder kunderne at bestille flextrafik online samtidig med, at håndtering og opbevaring af kundeoplysninger er skærpet.

Den nye selvbetjening er i gang med at blive testet forud for forventet idriftsættelse maj 2021.

En ny mobil-app til selvbetjening forventes ligeledes sat i drift maj 2021 med tilsvarende funktioner og layout som ny selvbetjening. Mobil-appen kan downloades fra Google Play og Apple App Store.

Tabel 2. Afsluttede projekter siden sidste bestyrelsesrapportering, november 2020

Projekt navn	Resultat
Beacons til liveopdateret trafikinformation på stoppesteder (Movia)	<p>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.</p> <p>Første fase af projektet blev gennemført i Næstved kommune i 2019 på 100 stoppesteder. Anden fase blev gennemført november 2020 til januar 2021 i samarbejde med Gladsaxe og Rødovre kommuner på de i alt ca. 250 stoppesteder i de to kommuner, der ikke har en digital skærm. Formålet fra et teknologisk perspektiv var at teste anvendelsen af beacons i en større driftsskala, estimere udgifter og ressourcer for drift af beacons.</p> <p>Pilotforsøget i Næstved 2019 viste, at kunderne ikke var tilstrækkeligt opmærksomme på den ny trafikinformationsmulighed ved stoppestedet. Gennem informationskonceptet Smart Stop i anden forsøgsfase er det lykket at øge synligheden hos passagererne i forsøget i Gladsaxe og Rødovre.</p>

Projekt navn	Resultat
	Forsøget evalueres i sin helhed til bestyrelsesmødet 15. april (pkt. 5).
It-værktøj til planlægning af busdriften hos kommuner og regioner (Movia)	<p>Det ny planlægningsværktøj er i drift i Movia, men ikke fuldt udbredt endnu.</p> <p>Der pågår en uddannelsesproces i første halvår af 2021 for de medarbejdere i Movia, som skal anvende værktøjet.</p> <p>I forhold til projektets formål og gevinster, ses der med den nuværende implementering gode muligheder for at opnå de forventede gevinster.</p> <p>Movia har dialog med leverandøren i forhold til tilpasninger af standardværktøjet, så det i endnu højere grad dækker Movias behov.</p>
Robotautomatisering Implementering af robotteknologi til automatisering af udvalgte arbejdsprocesser - fase 2 (Movia)	<p>Der er i løbet af 2020 udvalgt processer inden for kundeservice og økonomi, som blev fundet egnede til robotteknologi. De udvalgte processer er dog automatiseret ved hjælp af andre teknologier eller opdatering af de eksisterende løsninger.</p> <p>Der er idriftsat tre nye robotter i løbet af 4. kvartal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Robotten Barn/ung er færdigudviklet til at kunne håndtere ændring af kundetyperne Barn til ung på Rejsekort og klar til produktion, • Robot til Axapta, hvor der hentes fakturanr. fra en excel fil og udskrives en faktura fra Axapta, som efterfølgende gemmes som pdf-fil. Opgaven omhandler fordringer der er overbragt til Gældsstyrelsen. Herefter er det gamle Axaptasystem blevet udfaset. • Udstedelse af Rejsekort. <p>Movia arbejder videre med robotsoftwareplatformen i 2021 som et værktøj i Movias portefølje.</p>
WebApp "Plads-i-bussen" (Movia)	<p>Projektets formål var at udvikle en funktionalitet, hvori passagererne kan få viden om, hvornår der er bedst plads i bussen – heraf navnet "Plads i bussen".</p> <p>Plads i bussen blev udarbejdet som en webapp, der kan vise et estimat for belægningsen i bussen gennem en simpel søgefunktion, der baserer sig på Rejseplanens data. Webappen fungerer som et supplement til COVID-19-informationen sådan, at kunderne på forhånd kan tjekke deres rejse og se, om der forventes at være plads i den bus, som de ønsker at tage. Projektet blev gennemført og afsluttet i fjerde kvartal 2020.</p>

Projektnavn	Resultat
Nyt kommunikations-system, <i>FlexKom</i> (FlexDanmark)	<i>FlexKom</i> sikrer en stabil kommunikation til vognene, der kører flextrafik. Som del af <i>FlexKom</i> er udviklet <i>FlexFinder</i> , der fremviser information til Movias trafikstyrere om vognens placering under kørsel, samt <i>FlexControl</i> . <i>FlexControl</i> sikrer kontrol af korrekt afregning til brug for Movias økonomi- og afregningspersonale.
Fakturering af flextur-kunder via månedsfaktura (FlexDanmark)	Månedsfaktura til flextur-kunder er en udvidelse af betalingsaftalen fra flexhandicap til at omfatte flextur-kunderne. Aftalen betyder, at flextur-kunderne, der tidligere har betalt med kontanter i vognene, kan få afregnet kørslen via månedsfaktura. Den nye løsning blev udviklet og sat i drift på tre uger.

Økonomi:

Ingen bemærkninger.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Ingen.

14 Orientering om Movias klima- og miljøindsats, april 2021

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.

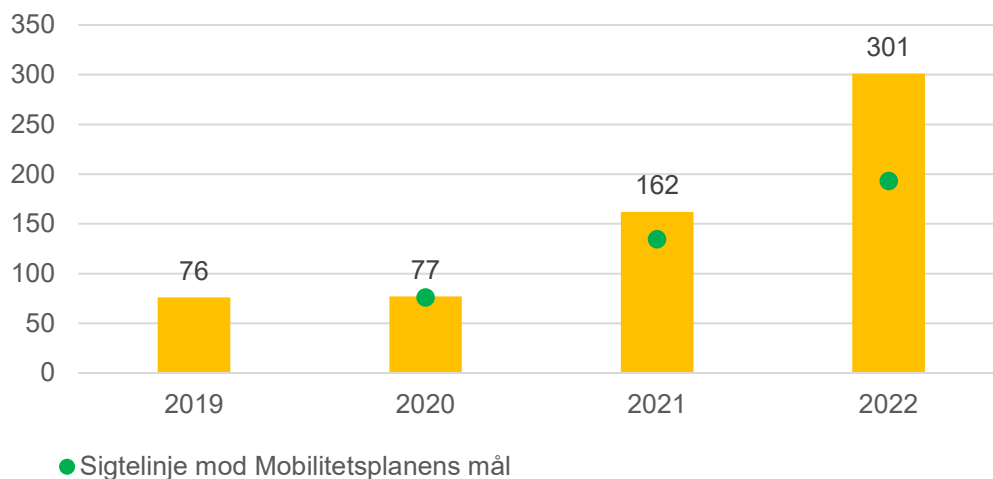
1. Udvikling i prisforskelle ved fossilfrihed og emissionsfrihed

Som beskrevet i status for Movias klima- og miljøindsats, november 2020, vurdererede administrationen på baggrund af de tilbudte priser i udbuddene af bustrafikken i A18 (2019) 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. De tilbudte priser i udbud af bustrafikken i A19X (2020) betyder, at denne vurdering af omkostningerne ved den grønne omstilling af rutetrafikken fortsat gælder.

2. Grøn omstilling af busflåden

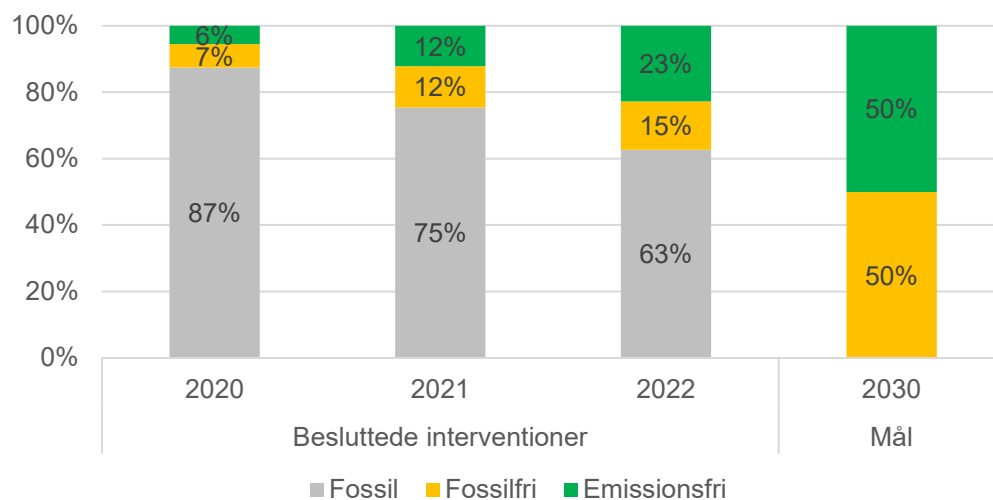
Der vil ved udgangen af 2022 være 301 emissionsfrie busser i drift for Movia, heraf 300 elbusser og 1 brintbus. Dermed er udrulningen af emissionsfrie busser betydeligt foran sigtelinjen frem mod Mobilitetsplanens mål om 50 pct. elbusser i 2030, jf. figur 1.

Figur 1. Udvikling i antallet af emissionsfri busser ultimo år i forhold til Mobilitetsplanens mål



Ved udgangen af 2022 vil 23 pct. af de busser, som betjener driften i Movias A-kontrakter være betjent med emissionsfri busser. Samtidig udgør summen af fossilfri og emissionsfri busser 38 pct. af alle busser, jf. figur 2.

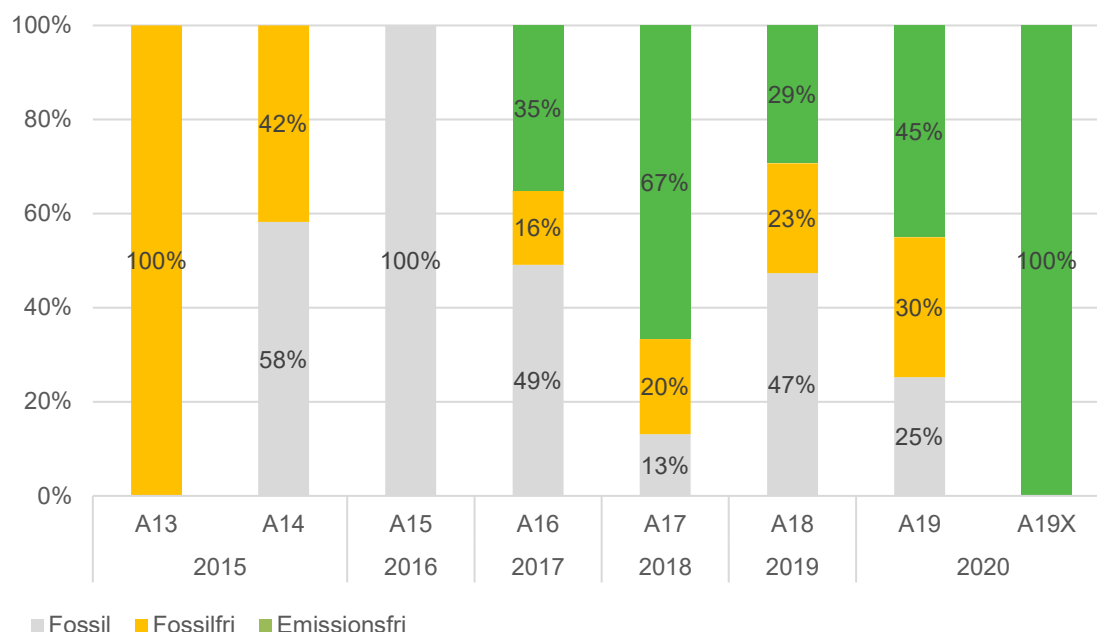
Figur 2. Fordeling af busser i forhold til miljøydelse, ultimo år



Figur 3 viser udviklingen i bussernes miljøydelse i A-udbud i perioden 2015-2020 (år for gennemførelse af udbuddet). Som det fremgår af figuren udgør emissionsfri busser siden A16 en stor andel af den

udbudte busdrift, hvilket viser at kommuner og regioner bakker op om de fælles mål trafikplanen fra 2016 og mobilitetsplanen fra 2020.

Figur 3. Andel af busser med miljøydelse i seneste A-udbud



3. Implementering af Clean Vehicle-direktivet

På bestyrelsesmødet 15. maj 2019 orienterede administrationen om det reviderede Clean Vehicle-direktiv. Direktivet stiller bindende kvoter for medlemsstaterne i forhold til indkøb af grønne busser i nye kontrakter om rutekørsel. For Danmark gælder, at i perioden 2. august 2021 – 31. december 2025 skal 45 pct. af busser i nye kontrakter anvende alternative drivmidler (f.eks. HVO-biodiesel eller gas) og heraf skal halvdelen være emissionsfri. Regeringen har valgt at imødekomme Danmarks forpligtelse gennem frivillige aftaler med kommuner og regioner, de såkaldte klimasamarbejdsaftaler.

Pr. 23. marts 2021 har 11 kommuner og begge regioner i Movias område indgået en klimasamarbejdsaftale med regeringen. Dette svarer samlet set til 28 pct. af Movias 47 ejere (kommuner og regioner). Samarbejdsaftalerne vedrører omstilling af bybuslinjer til emissionsfrihed og øvrige busser til fossilfrihed eller emissionsfrihed.

Omfanget af klimasamarbejdsaftalerne fremgår af tabel 1. Tre kommuner, der endnu ikke har indgået klimasamarbejdsaftaler med regeringen, har også besluttet at stille krav til emissionsfri busdrift i nye udbud. Disse kommuner er markeret med kursiv.

Tabel 1. Kommuner og regionernes beslutning om krav til emissionsfrihed/fossilfrihed i nye kontrakter

	Emissionsfrihed i alle nye udbud af bybusser fra:	Fossilfrihed eller emissionsfrihed i alle nye udbud af egne ruter fra:	Fossilfrihed eller emissionsfrihed i alle nye udbud af tværkommunale ruter fra:
Albertslund Kommune	Ikke relevant	2021	2021
Ballerup Kommune	2020	2020	2020
Egedal Kommune	2020	2020	2020
Fredensborg Kommune	Ikke relevant	2021	2021
Frederiksberg Kommune	2019	2019	2019
Gladsaxe Kommune	2020	2020	2020
Helsingør Kommune	2021	2021	
Hillerød Kommune	1	1	1
Holbæk Kommune	2020	2020	
Hørsholm Kommune	2019	2019	2019
København Kommune	2019	2019	2019
Region Hovedstaden	Ikke relevant	2022	2022
Region Sjælland	Ikke relevant	2022	2022
Roskilde Kommune	2019	2019	2020
Rødovre Kommune	2020	2020	2020
Tårnby Kommune	2019	2019	2019

Forklaring:

Kursiv: kommuner med målsætning for emissionsfrihed, som i øjeblikket ikke har indgået klimapartnerskabsaftale med regeringen.

Fed: kommuner/regioner med beslutning om emissionsfrihed (i modsætning til fossilfrihed)

2020: året angiver året for trafikbestilling i forbindelse med nye udbud

Note 1: Hillerød Kommunes klimesamarbejdsaftale med regeringen er pr. 23. marts 2021 ikke offentliggjort.

Københavns og Frederiksberg Kommuner ønsker desuden, at al deres busdrift er omstillet til emissionsfrihed i 2025.

Da Danmarks forpligtelser i Clean Vehicle-direktivet ser ud til at blive imødekommet gennem frivillige aftaler betyder dette, at regeringen ikke planlægger at stille specifikke krav til Movia i forhold til indfrielse af direktivets forpligtelser.

4. Bæredygtighedskriterier for biobrændstof

På bestyrelsesmødet 27. februar 2019 blev det besluttet at ændre bæredygtighedskriteriet for biobrændstoffer i kommende udbud, så de svarer til de seneste ændringer i VE-direktivet og følger kravene til bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, som fremgår af Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed §§ 6-9.

I december 2020 ændredes bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed og en ny § 10 blev indført. Denne stiller krav til hvilke råmaterialer, biobrændstoffer må være produceret på basis af (BEK 2277, 2020). Movia har skærpet kravene i kontrakterne til bæredygtighedskriterier i overensstemmelse med bekendtgørelsens skærpede krav. I praksis betyder den ny bekendtgørelse, at det i nye kontrakter ikke vil være muligt at anvende biobrændstoffer produceret på basis af palmeolie eller bi-produkter fra palmeolieproduktionen.

Administrationen har gennemført en dialog med operatørmarkedet, som viser, at de skærpede krav til biobrændstoffer ikke i sig selv vil føre til øgede omkostninger for Movias kontrakter, da brændstofleverandørerne som følge af den ændrede lovgivning ikke længere har et incitament til at sælge palmebaseret brændstof.

5. Status for elafgift ved opladning af elbusser

4. december 2020 indgik regeringen en aftale med Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om grøn omstilling af vejtransporten. Som et led i aftalen forlænges ordningen om lav elafgift for erhvervsmæssig opladning af elbiler til 2030. Det betyder, at der er fundet en langsigtet løsning for beskatning af el ved erhvervsmæssig opladning af elbiler, der sikrer rammebetingelser for beskatning af el til elbiler i flextrafikken og elbusser i bustrafikken. Elbusser er nemlig også omfattet af ordningen om lav elafgift til erhvervsmæssig opladning af elbiler.

Ordningen medfører, at busoperatørerne i 2021 kan få godtgjort 89,6 øre/kWh af elafgiften. KL og Movia har arbejdet for en ny ordning igennem lang tid.

6. Status for trin 2 af skærpede regler om miljøzoner

1. januar 2022 træder miljøbeskyttelseslovens trin 2 af skærpede regler om miljøzoner i kraft, hvilket betyder, at busser, som er indregistreret før 1. januar 2015, skal være udstyret med et partikelfilter. Der vil blive behov for eftermontering af partikelfiltre på 55-56 busser, som kører rutekørsel indenfor miljøzonen i København. Movia estimerer den samlede meromkostning hertil til cirka 5 mio. kr. Heraf forventes omkostningen til Region Hovedstadens buslinjer at være cirka 2,9 mio. kr. Omkostningen til eftermontering af partikelfiltre vil blive fordelt i kontraktbetalingerne i budgettet for 2022-2025.

7. Status for regionernes ansøgning til grøn buspulje

På bestyrelsesmødet 5. november 2020 orienterede administrationen om, at Region Hovedstaden og Region Sjælland havde søgt Transportministeriets pulje *Grøn buspulje til regionale busser og øer* om støtte til emissionsfri drift på linje 380R og linje 230R/98N. Ministeriet udmøntede puljen kort før jul, hvor begge regionernes ansøgninger blev imødekommet. Det viste sig, at den vindende tilbudsgiver

havde lagt færre elbusser til grund for sit tilbud end, der var lagt til grund i ansøgningerne om puljemidler. Administrationen har sammen med regionerne genberegnet de støtteberettigede meromkostninger til elbusdrift for de to projekter, hvor det samlede støtteberettigede beløb er reduceret fra 18,3 mio. kr. til 11,2 mio. kr. Region Sjælland undersøger muligheden for evt. at hjemtage de ikke-anvendte støtte-midler til omstilling af eksisterende kontrakter til fossilfri drift.

8. Klager vedr. støj fra ladeinfrastruktur i byrummet

Københavns Kommune har, på baggrund af naboklager, fået foretaget en orienterende støjmåling af ladestationerne på Refshaleøen, der bruges til opladning af busserne på linje 2A. Resultaterne peger i retning af, at der kan være overskridelser af støjgrænserne, men det nærmere omfang er under afklaring.

Movia anser støjgenerne for at være et Siemens-anliggende, da aftalen omfatter krav fra myndigheder, som medfører ændringer, skal foretages for leverandørens egen regning og risiko. Movia har bedt Siemens om at forholde sig til sagen.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

Ingen.

15 Orientering om nye miljøsynsmanualer

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen tager orienteringen om Movias nye miljøsynsmanualer til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movia har siden 2008 haft miljøsynsmanualer, som danner grundlag for kontrol af bussernes emissioner og støj. Movias miljøsynsmanualer har fokus på at kunne konkludere om emissionssystemet i en bus er vedligeholdet på en så enkel, effektiv og praktisk måde som muligt.

De første miljøsynsmanualer fra 2008 var lavet med henblik på kontrol af ældre generationer af dieselbusser, og Movia igangsatte derfor i 2016 et udviklingsprojekt, som havde til formål at udvikle et sæt miljøsynsmanualer, der egner sig til kontrol af både dieselbusser af alle generationer og elbusser.¹

På baggrund af udviklingsprojektet, blev der i 2017 taget to nye miljøsynsmanualer i brug. En til brug for måling af emissioner fra dieselbusser af alle generationer, samt en til brug for måling af støj fra alle typer af busser. De nye manualer blev udviklet af Force Technology, der er eksperter på området. Force Technology har endvidere bistået i evalueringen af de nye miljøsynsmanualer fra 2017, og i den forbindelse er Force Technology kommet med en række anbefalinger til justeringer, som Movias administration vil følge i de reviderede miljøsynsmanualer.

Ændringer i manualen for emissionsmålinger

Som led i revideringen har Force Technology foretaget en grundig analyse af 159 miljøsyn gennemført i 2020 og på denne baggrund vurderet, om niveauet for grænseværdierne er passende i forhold til at kunne sikre, at det måles, hvorvidt emissionssystemerne i en bus er vedligeholdte eller ej. Det blev konstateret, at grænseværdierne er passende, og derfor fastholdes grænseværdierne i den reviderede udgave af emissionsmanualen.

Dog bliver det fremover muligt at dispensere for visse grænseværdier, hvis operatøren kan dokumentere, at en højere udledning skyldes en teknisk programmering som bussen er født med, og som ikke

¹ Miljøsynsmanualerne fra 2008 finder fortsat anvendelse på busser i de kontrakter med busoperatørerne, der er indgået frem til og med 2017.

kan laves om.

Ved samme gennemgang blev en række databearbejdnings- og dokumentationsmæssige forhold belyst, hvilket har givet anledning til præciseringer i den nye manual.

Ændringer i manualen for støjmålinger

Revideringen af støjmanualen er ligeledes gennemført af Force Technology, på baggrund af færdige måleresultater, input fra den praktiske udførelse, samt de erfaringer, som igennem udviklingsperioden er blevet opbygget.

Også her er der opstillet klarere rammer for synsvirksomhedernes håndtering af tilbagevendende udfordringer omkring tonetillæg, unormalt høje målinger, justering af klimaanlæg og så kaldt "unødig støj".

Da der er identificeret en mindre forskel på støjmåleapparater i praksis, er der desuden blevet indsat en usikkerhedsfaktor på 2 dB.

Herudover er der foretaget en række præciseringer og justeringer. For eksempel er kravene til måleteknikeren skærpet en smule. Forhold vedrørende baggrundsstøj, vejbaneforhold og reflekterende objekter, er ligeledes præciseret.

Høring og inddragelse

Alle de gennemførte ændringer er baseret på forslag fra Force Technology som uafhængig sagkyndig rådgiver, og Movia har gennemført en bred høring blandt operatørerne, deres brancheorganisation og myndighederne.

Til orientering har Force Technology oplyst, at de er blevet kontaktet af både tyske, schweiziske, svenske og norske myndigheder, svarende til den danske Trafik- og Byggestyrelse, om Movias miljøsynsmanualer. På samme vis har det tyske TÜV og den europæiske brancheorganisation for bilsyn, CITA, vist interesse for emissionsmanualerne. Der arbejdes nemlig i mange europæiske lande på, hvordan man kan forbedre syn af biler, og her er Movias manualer ganske enestående. Mange andre eksisterende emissionsmålemetoder kræver enten laboratorietest, eller at test gennemføres på lukkede testanlæg. Movias miljøsyn kan gennemføres på almindelige landevejsstrækninger, og med udstyr, der kan transporteres inde i bussen.

Videre proces

Når nærværende orientering har været forelagt bestyrelsen, vil de reviderede miljøsynsmanualer, ligesom førsteudgaven fra 2017, overgå til Trafikselskaberne i Danmark (TiD) og kunne gælde for alle trafikselskaberne i Danmark.

De reviderede manualer kommer til at indgå i det kommende udbud A21. På baggrund af en nærmere juridisk vurdering, forventes de reviderede manualer desuden at blive gældende med tilbagevirkende

kraft, fra og med udbud A16.

Fra og med udbud A16, indebærer kontrakterne med operatørerne, at de selv, mindst én gang årligt, skal gennemføre miljøsyn på samtlige busser, jf. Movias miljøsynsmanualer.

Det gennemførte udviklingsarbejde er med den foreliggende revision afsluttet. Der er således ikke længere behov for en bred indsamling af data til brug for udviklingsarbejdet. Desuden har Movia nu flere kontrakter, der omfatter krav om operatørernes egen årlige gennemførelse af miljøsyn, ligesom de ældste busser uden selvdiagnose udfases. Derfor forventer administrationen at frekvensen for gennemførelse af miljøsyn fra og med 2022 vil falde tilbage i det tidligere lavere leje. Der vil blive fokuseret på at målrette miljøsynene mod de busser, hvor der kan forventes udfordringer. Eksempelvis de tilbageværende dieselbusser, der er af lavere miljønorm end EURO6, og som ikke har avancerede selvdiagnosesystemer.

Administrationen forventer at genoptage gennemførelsen af miljøsyn i begyndelsen af juni 2021, for at opnå størst mulig sikkerhed for, at der kan arbejdes uden Corona-restriktioner.

Økonomi:

Ingen forventede konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

Kommunikation:

Der kommunikeres om formålet med Movias udviklingsarbejde vedr. miljøsynsmanualerne på Movias hjemmeside, herunder at det bruges som inspiration af myndigheder også udenfor Danmark, og at det også har vakt interesse i industrien.

Bilag:

Ingen.