

Dokumentnummer
1934033

Bestyrelsen

Mødedato:

Dagsorden til bestyrelsesmødet 1. november 2024

1. Godkendelse af dagsorden
2. Meddelelser fra formanden
3. Meddelelser fra direktionen **LUKKET**

Godkendelser:

4. Godkendelse af Estimat 2
5. Godkendelse af ændret krav til sikkerhedsstillelse i kommunebuskontrakter
6. Godkendelse af svar til Region Hovedstadens Udvalg for trafik og regional udvikling vedr. udfasning af brug af HVO i Region Hovedstadens busser
7. Godkendelse af samarbejde med Hovedstadens Letbane **LUKKET**
Punktet er lukket punkt af hensyn til samarbejdet med andre kollektive transportvirksomheder.
8. Godkendelse af Nærbusforsøget i Haslev

Orienteringer:

9. Orientering om DTUs rapport for Danske Regioner om Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, herunder Movias tekniske bemærkninger
10. Orientering om cybersikkerhed
11. Orientering om IT-status
12. Orientering om løsning til ikke-digitale brugere **LUKKET**
Punktet er lukket, da sagen indeholder overvejelser om kontraktindgåelse og priser for Rejsekort & Rejseplans kommende udbud.
13. Orientering om status på udbud **LUKKET**
Punktet er lukket, da det indeholder oplysninger om forhandlingsforløb og kommende udbudsprocesser.
14. Orientering om status på klima og miljø
15. Eventuelt

Godkendelse af Estimat 2 for 2024

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender:

- Estimat 2 for 2024 som gældende forventning til Movias regnskab 2024
- At den forventede besparelse i 2024 på supportudgifter finansierer op til 12 mio. kr. af omkostningerne til fysisk udstyr til den ikke-digitale løsning ifm. Nyt rejsekort.

Sagsfremstilling:

Movia udarbejder årlige to økonomiestimater, som viser tendenser i Movias økonomi og forventninger til årets resultat.

Overordnet udvikling i Movias tilskudsbehov fra kommuner og regioner i 2024

I Estimat 2 for 2024 forventes tilskudsbehovet at være 155 mio. kr. lavere end budget 2024, svarende til et fald på 4 pct., hvoraf 67 mio. kr. kan henføres til flextrafik. Det skyldes hovedsageligt lavere omkostningsniveau for operatørudgifter i bus og flextrafik end budgetteret. Flextrafik betales efter forbrug, og betalingerne reguleres derfor løbende. Kommuner og regioners à conto-betalinger for bus-, bane- og fællesudgifter er reduceret 10 mio. kr. i forbindelse med Movias tilbud om udskydelse af à conto-betalinger i 2023 og 2024 til 2025. Der forventes derfor en efterregulering på ca. 78 mio. kr. fra Movia til kommuner og regioner for regnskab 2024. Herunder bidrager en regulering af inflationskompensation vedr. 2023 mellem trafikselskaberne i Danmark positivt med 2 mio. kr. Passagerindtægterne har en stabil udvikling, og er 0,4 pct. højere end budgetteret.

De ca. 78 mio. kr. i forventet efterregulering er fordelt sådan, at 35 kommuner og 1 region forventes at få penge tilbage, mens 10 kommuner og 1 region forventes at skulle betale en efterregulering. Efterreguleringen for regnskab 2024 indbetales primo januar 2026. For at øge fleksibiliteten i ejernes budgettilrettelæggelse, vil kommuner og regioner, som besluttet i bestyrelsen i november 2023, få mulighed for at indbetale hele eller en del af den ved estimat 2 forventede efterregulering allerede i 2024.

I det følgende beskrives udviklingen opdelt på bus, bane og flextrafik samt likviditet. Afrunding kan medføre, at tallene ikke summer til totalen.

Tabel 1 viser Movias budgetoversigt opdelt på bus, bane, flextrafik og fællesudgifter.

Tabel 1. Økonomioversigt. Mio. kr.

	B2024	E1/2023	E2/2024	Forskel B2024 - E2/2024		Forskel kommune/regions indbetalinger	Estimeret efter-regulering
				Δ	%		
Bus							
Indtægter	-1.850	-1.838	-1.858	-8	0%	0	-8
Operatørudgifter	3.481	3.414	3.399	-82	-2%	-10	-72
Supportudgifter	197	197	197	0	0%	0	0
Bus i alt	1.828	1.774	1.738	-90	-5%	-10	-80
Bane							
Indtægter	-223	-226	-219	5	-2%	0	5
Operatørudgifter	605	601	607	2	0%	0	2
Supportudgifter	12	12	12	0	0%	0	0
Anlæg	0	0	0	0		0	0
Bane i alt	393	388	400	6	2%	0	6
Flextrafik							
Indtægter	-81	-72	-74	7	-9%	7	0
Operatørudgifter	866	808	792	-74	-9%	-74	0
Supportudgifter	96	96	96	0	0%	0	0
Flextrafik i alt	880	831	813	-67	-8%	-67	0
Fællesudgifter							
Supportudgifter	358	358	358	0	0%	0	0
Pensioner	34	34	34	0	0%	0	0
Finansielle poster	12	12	10	-2	-18%	0	-2
Fællesudgifter i alt	403	403	401	-2	-1%	0	-2
Statskompensation	0	-2	-2	-2		0	-2
Samlet tilskudsbehov	3.505	3.393	3.350	-155	-4%	-77	-78

Anm.: I tabellen kan afrundinger medføre, at beløbene ikke summer til totalen.

Tilskudsbehov bus

Tilskudsbehovet til bus forventes 90 mio. kr. lavere end i budget 2024, svarende til 5 pct. Indtægterne har en stabil udvikling, og er 8 mio. kr. højere end budgetteret svarende til 0,4 pct.

Baseret på tællinger til og med august 2024 forventes ift. budget en lille passagerfremgang i Hovedstadsområdet, selvom forventningerne til reduktion i passagerantal i forbindelse med bustilpasningen til Sydhavnsmetroen er indarbejdet. I Syd- og Vestsjælland forventes hhv. 2 pct. og 1 pct. færre passagerer.

Operatørudgifterne er 82 mio. kr. eller 2 pct. lavere end i budget 2024. 63 mio. kr. skyldes en opdatering af forventningerne til de prisindeks, som regulerer betalingerne til operatørerne. Forventningerne til prisindeks er baseret den realiserede udvikling til og med september samt forventningerne i Økonomiministeriets Økonomiske redegørelse fra august 2024 og markedets forventning til prisen på el og gas i 2024 (futurepriser). Samlet set forventes en lille reduktion i priserne.

Den resterende reduktion på 19 mio. kr. eller 0,5 pct. er sammensat af en række mindre udgiftsreduktioner, herunder bustilpasningen til Sydhavnsmetroen fra 20. oktober 2024 samt lavere kvalitetsbonus til operatørerne, da der i flere af de seneste udbud er budt ind med høje kvalitetsmål, og det derfor er sværere at overgå kvalitetsmålet og opnå bonus.

I fortsættelse af 2023 er der i 2024 udvist ekstraordinær tilbageholdenhed på supportudgifterne udover de besparelser i medfør af den økonomiske politik, der årligt indgår i budgetterne. Samtidig står Movia overfor et behov for at optage lån i de kommende år til finansiering af det nye rejsekortudstyr til de ikke-digitale kunder. Der forventes en yderligere besparelse på ca. 12 mio.kr. i budget 2024. Det indstilles, at op til 12 mio. kr. af supportudgifterne i 2024 disponeres til medfinansiering af fysisk rejsekortudstyr til ikke-digitale kunder.

Tilskudsbehov bane

Tilskudsbehovet til banerne forventes at stige med 6 mio. kr. Indtægterne forventes at være 5 mio. kr. lavere end forventet i budget 2024, svarende til 2 pct. Passagertallet er lavere end forventet i begge regioner. I Region Sjælland skyldes det en forlænget renovering på Østbanen. I Region Hovedstaden har der generelt været færre passagerer på Hornbækbanen og Gribskovbanen end forventet samt renoveringsarbejde på Hornbækbanen. Operatørudgifterne forventes at stige med 2 mio. kr. Udviklingen i operatørudgifterne dækker over en stigning i de prisindeks, som regulerer kontraktbetalingerne. Det er særligt de to delindeks, vedligeholdelse og reparation af personlige transportmidler samt renten, som er højere end budgetteret.

Tilskudsbehov flextrafik

Tilskudsbehovet til flextrafik forventes at blive 67 mio. kr. lavere end budget 2024, svarende til et fald på 8 pct. Den væsentligste forklaring er – som i estimat 1 - forventede lavere omkostninger pr. passager i forhold til budgettet pga. lavere priser fra udbud med driftsstart 1. marts 2024 og optimering af planlægningssystemet. Årsagen til det lavere prisniveau er, at administrationen har arbejdet systematisk med at optimere driften og planlægningssystemets effektivitet, samt at bestyrelsen har besluttet en ændret og forenklet udbudsform. Operatørerne har ikke længere mulighed for at skifte fra et vognløb med én pris til et vognløb med en anden pris efter driftsstart. Det har formentlig betydet, at operatørerne har været ekstra påpasselige med at tilbyde den rette pris ved tilbudsgivningen og samtidig har optimeringen af planlægningssystemet reduceret anvendelsen af dyre vogne, hvilket har accelereret konkurrencen i markedet. Konkurrencen er således blevet mere effektiv og planlægningssystemet er optimeret til bedre koordinering og mere samkørsel.

Passagertallet forventes på samme niveau som i regnskab 2023. Dette er 2,5 pct. lavere end i budget 2024, hvilket er en medvirkende forklaring på det lavere tilskudsbehov.

Udbud med driftsstart 1. marts 2024 omfattede ikke flexrute. Der forventes en lille stigning på 2 pct. i flexrute, hvilket afspejler et lille fald i passagertal og en lille stigning i pris.

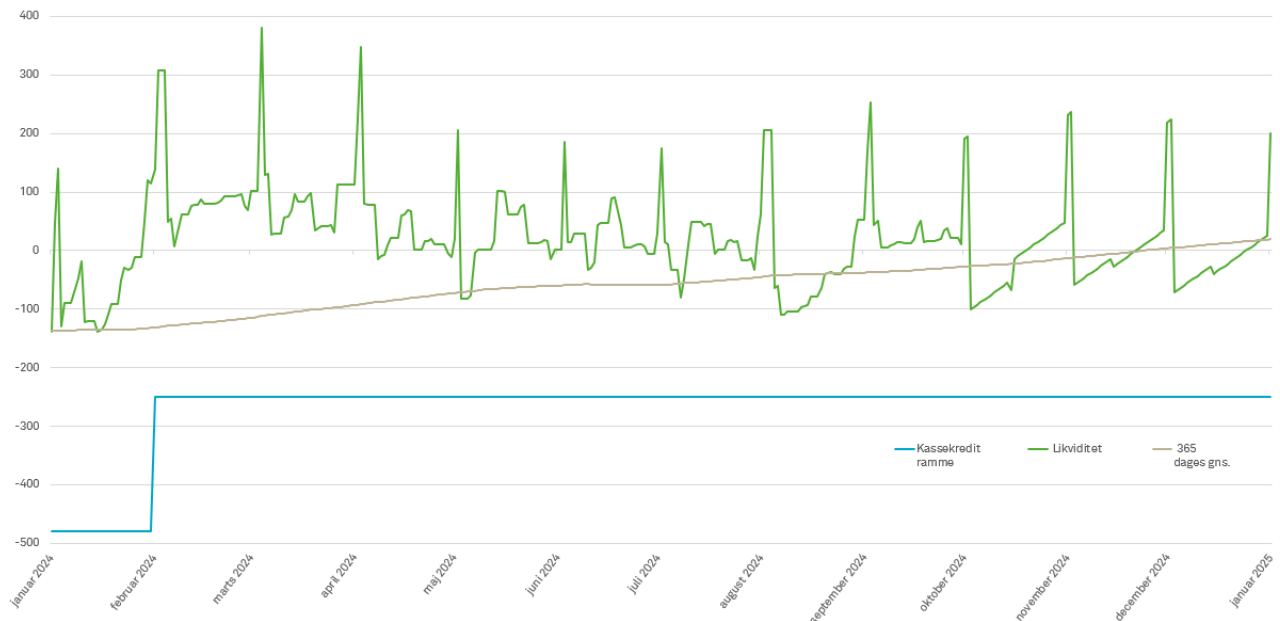
Tabel 2. Movias forventede tilskudsbehov til flextrafik i 2024, mio. kr.

	Passagerer		Tilskudsbehov		B2024 - E2/2024		Passager-effekter	Pris-effekter
	B2024	E2/2024	B2024	E2/2024	Δ	%		
Flexrute	1.693	1.661	287	292	5	2%	-6	10
Flexpatient	564	557	216	195	-21	-10%	-2	-19
Flexhandicap	866	840	229	199	-31	-13%	-6	-24
Flextur	354	336	60	52	-8	-13%	-3	-5
Flexkommune	310	298	85	74	-11	-13%	-3	-8
Plustur	12	12	2	2	0	-13%	0	0
Flextrafik i alt	3.799	3.704	880	813	-67	-8%	-21	-46

Likviditet

Movias kassekredit blev i februar 2024 reduceret fra 480 mio. kr. til 250 mio. kr. Estimat 2 viser, at Movia forventer en positiv efterregulering for 2024 til ejerne, hvilket afspejles i en forbedret likviditet i Movia i 2024. Fra december 2024 forventes positiv gennemsnitslikviditet. Trods den forbedrede likviditet forventes det fortsat ikke muligt at holde målsætningen om en positiv gennemsnitslikviditet i hele 2024.

Figur 1: Realiseret likviditet pr. ultimo september 2024 samt prognose



Anm.: Grøn graf viser daglige saldi, realiseret og prognose. Grå graf er gennemsnit målt over 365 dage. Blå graf er den gældende kassekredit.

Usikkerheder i Estimat 2 for 2024

I 2024 vil indtægterne blive fordelt mellem DSB, Metroselskabet og Movia med en ny kilde-fordelingsmodel. Kilde-fordelingsmodellen er stadig under udvikling i samarbejde med eksterne leverandører og Trafikstyrelsen. En del af indtægtsvurderingerne i Estimat 2 er derfor baseret på fremskrivning af tidligere indtægtsdelinger. I lighed med tidligere forekommer der derfor en usikkerhed i estimatet for indtægter i det tidligere Takstområde Hovedstaden.

På det nuværende rejsekort har passagererne en saldo på deres "E-pung", hvor passagererne har forudbetalt for deres rejser. Forudbetalingen indgår i Movias indtægter. Når passagererne gradvist overgår til rejsekort som app, vil der ikke være E-pung, fordi der betales løbende. I takt med at de eksisterende rejsekort udfases, vil der være et fald i forudbetalt rejsehjemmel og dermed også et fald i Movias indtægter.

Movia har indregnet et skøn for faldet i forudbetalt rejsehjemmel på godt 5 mio. kr. i 2024. Der er stor usikkerhed om, hvornår faldet i forudbetalt rejsehjemmel vil komme. I alt forventes det, at der over de kommende år vil ske en markant nedbringelse af saldoen for forudbetalinger, der i Movia aktuelt udgør ca. 110 mio. kr.

Forventningerne til passagerkonsekvenserne i forbindelse med åbningen af Sydhavnsmetroen i juni og bustilpasningen hertil, der gennemføres i oktober er indarbejdet i estimatet. Men ved sådanne ændringer er der usikkerhed om passagereffekten.

Tekstboks 1: Data og antagelser til Estimat 2 for 2024

Indtægter bus og bane: Passagerudviklingen er baseret på realiserede tællinger til og med august 2024 tillagt effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger. Herunder bustilpasningen til Sydhavnsmetroen.

Udgifter bus og bane: De prisindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne, er i Estimat 2 for 2024 baseret på den realiserede udvikling til og med september, fremskrevet med seneste offentliggjorte prognoser fra Økonomisk redegørelse fra august 2024 samt futurepriser. Movias buskontrakter indeksreguleres med 2 måneders forsinkelse i forhold til de realiserede priser. Hvis fx dieselprisen i oktober ændrer sig, vil ændringen indgå i december-afregningen, mens ændringer i november måned indgår i afregningsindeks for januar 2025. Det forventede antal køreplantimer pr. linje er baseret på køreplaner for 2024 tillagt effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger. Herunder bustilpasningen til Sydhavnsmetroen fra oktober.

Flextrafik: Den forventede udvikling i passagertal og omkostninger er baseret på realiserede passagertal og omkostninger til og med august 2024 tillagt et estimat for resten af året.

Økonomi:

Som beskrevet i sagsfremstillingen

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Estimat 2 for 2024 offentliggøres på Movias hjemmeside, og efter bestyrelsesmødet orienteres kommuner og regioner herom. Kommune-/regionsspecifikke opgørelser af estimatet kan ligeledes tilgås på Movias FTP-server.

For at øge fleksibiliteten i ejernes budgettilrettelæggelse, vil kommuner og regioner, som besluttet i bestyrelsen i november 2023, få mulighed for at indbetale hele eller en del af den ved estimat 2 forventede efterregulering allerede i 2024

Godkendelse af ændret krav til sikkerhedsstillelse i kommunebuskontrakter

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender, at krav om sikkerhedsstillelse i Movias kommunebuskontrakter ændres fra næstkommende kommunebusudbud (K10) fra 100.000 kr. pr. driftsbus til 5 pct. af den årlige kontraktværdi.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmøde 4. maj 2022 godkendte bestyrelsen, at Movia ændrede sit krav til sikkerhedsstillelse i A-kontrakterne fra 100.000 kr. pr driftsbus til 5 pct. af den årlige kontraktværdi. Ændringen var begrundet i et ønske om at sikre en bedre sammenhæng mellem garantiens størrelse og kontraktens omfang.

Administrationen foreslår, at der gennemføres en tilsvarende ændring for Movias kommunebuskontrakter (K-kontrakter), der primært omfatter skolekørsel og andre lovpligtige kommunale kørselsopgaver, så kontraktkravene til sikkerhedsstillelse ensrettes på tværs af Movias buskontrakter.

Hvis bestyrelsen godkender ændringen, vil den træde i kraft ved næstkommende kommunebusudbud (K10) i 2025. Ændringen forventes ikke at have nogen økonomisk betydning for Movia, idet garantibeløbet, som operatøren vil skulle stille med et krav om 5 pct. af den årlige kontraktværdi, vil være lavere end det nuværende krav om 100.000 kr. pr. driftsbus. Den nye ordning vil imidlertid være billigere for operatøren i omkostninger til garantistiller og dermed kan det bidrage til at sikre gode priser i kommunerbusudbuddene.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Lukket punkt:

Sagen er lukket, da den omhandler ændring af kontraktkrav i Movias kommende udbud.

Kommunikation:

Hvis bestyrelsen godkender ændringen, vil det blive kommunikeret ud til potentielle tilbudsgivere under et orienteringsmøde i forbindelse med den næstkommende udbudsproces af kommunebus.

Dokumentnummer
1901105

Bestyrelsen

Mødedato: 1. november
2024

Godkendelse af svar til Region Hovedstadens Udvalg for trafik og regional udvikling vedr. udfasning af brug af HVO i Region Hovedstadens busser

Indstilling

Det indstilles,

- at Movias bestyrelse godkender udkast til svar til Region Hovedstadens Udvalg for trafik og regional udvikling (se bilag 2).
- at Movia fortsat lægger vægt på, at valg af brændstoftyper sker i forbindelse med udbud af kørsel, så Region Hovedstadens ønske om skift af brændstof i Region Hovedstadens elbussers fyr fra HVO-biodiesel til konventionel diesel alene imødekommes i nye kontrakter.
- at Movia årligt følger op overfor operatørerne for at sikre, at den anvendte HVO-biodiesel fortsat produceres på basis af affald.

Sagsfremstilling:

Region Hovedstaden har 24. september 2024 henvendt sig til Movias bestyrelse med ønske om, at Movia skifter fra brug af HVO-biodiesel til konventionel diesel i kabineopvarmningsfyr i regionens elbusser.

Movias kontrakter tillader for en række af Region Hovedstadens buslinjer, som benytter elbusser, at operatøren må bruge et fyr til kabineopvarmning ved udetemperaturer under 5°C. Operatøren skal benytte et bio-brændstof, som lever op til de bæredygtighedskriterier, der fremgår af Energistyrelsens bekendtgørelse om CO2e-fortrængningskrav og bæredygtighed. Alle operatører har valgt at benytte HVO-biodiesel som brændstof til elbussernes fyr.

Region Hovedstadens Udvalg for trafik og regional udvikling forklarer ønsket med, at regionen ikke ser HVO-biodiesel som et klimavenligt brændstof, og at regionen har betænkeligheder ved klima- og miljømæssige konsekvenser ved brug af HVO-biodiesel.

Movias administration har følgende bemærkninger til regionens forslag.

For nye udbud og nye kontrakter gælder følgende:

I udbud A23x, som Movia gennemfører i 2024, har Movia på baggrund af et ønske fra Region Hovedstaden stillet krav om, at et eventuelt fyr i regionens elbusser benytter konventionel diesel. Region Hovedstaden har også i fremtidige udbud mulighed for at fravælge HVO-biodiesel i elbussernes fyr eller belønne tilbud med emissionsfri kabineopvarmning. Når Movia anbefaler i udbuddene at give mulighed for at bruge et fyr til kabineopvarmning, er det for at sikre en driftsfleksibilitet, så driften kan opretholdes i meget kolde perioder. Hertil kommer, at krav om el-opvarmning vurderes at indebære en merpris på 2-3 pct., som få kommuner og regioner indtil videre har været villig til at betale.

For eksisterende kontrakter gælder følgende:

Forud for at Movia gennemfører udbud af busdriften, udarbejder Movia et udbudsgrundlag. I

udbudsgrundlaget beskriver Movia de krav til busdriften, som Movia planlægger at stille. Regioner og kommuner melder tilbage til Movia, hvis man har ønsker til ændringer af udbudsgrundlaget. I de gamle kontrakter, som gælder for Region Hovedstaden, fremgik det af udbudsgrundlaget, at Movia tillader brug af fyr, som benytter HVO-biodiesel eller lignende brændstof. Dette havde Region Hovedstaden ikke bemærkning til. Når operatørerne i dag benytter HVO-biodiesel i elbussernes fyr i de eksisterende kontrakter, sker det derfor på baggrund af aftale med Region Hovedstaden om vilkårene for udbud af busdriften.

Vedr. Movias bæredygtighedskrav

Movias krav til bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer omfatter beskyttelse af arealer med høj biodiversitet, og at brændstoffets råmateriale ikke må produceres på arealer med stor kulstoflagring (f.eks. vådområder og sammenhængende skovarealer). Operatørerne må bruge biobrændstof, som er produceret af visse råmaterialer, som også kan benyttes som fødevarer f.eks. raps, solsikke og soja. Nogle af disse typer biobrændstof bliver kritiseret for at medføre direkte/indirekte ændringer i arealanvendelse, som medfører betydelige udledninger af klimagasser.

Det bemærkes, at operatørerne årligt oplyser Movia om, hvilke råmaterialer den anvendte HVO-biodiesel er produceret på basis af. Denne dataindsamling viser, at al HVO-biodiesel i Movias bustrafik er produceret på basis af affald (brugt fritureolie og slagteriaffald), som ikke medfører ændringer i arealanvendelse. Administrationen finder derfor ikke, at aktuelt er grundlag for Region Hovedstadens bekymring for negative klima- og miljømæssige konsekvenser fra den faktisk brugte HVO-biodiesel i buskontrakterne.

Administrationens bemærkninger vedr. ønsker om ændringer af allerede udbudte kontrakter

Ændringer af udbudte kontrakter, som ikke kan gennemføres i medfør af kontrakten, bør have karakter af undtagelser.

- En evt. ændring af drivmiddel i elbussernes fyr vil skulle ske inden for udbudsreglernes bagatelgrænse. Råderummet for at ændre i Movias udbudte kontrakter er derfor begrænset. Det er erfaringen, at der er behov for at reservere råderummet til ændringer til kommuners og regioners behov for trafikale ændringer eller nødvendige økonomiske tilpasninger, som ellers ikke ville være mulige at gennemføre i kontraktperioden. Såfremt råderummet bruges på at håndtere ønsket om en ændring til diesel i kontrakter vedr. Region Hovedstaden, kan det ikke bruges til at bistå en kommune eller region med et besparelses- eller ændringsbehov senere.
- Såfremt Region Hovedstadens ønske om en ændring i eksisterende kontrakter skal gennemføres, vil der være behov for, at Movia gennemfører en forhandling med de berørte operatører, og operatørerne har ret til at sige nej til et sådant ønske. Det vil være tids- og ressourcekrævende at indgå tillægsaftale med operatørerne for Region Hovedstadens elbusenheder. Men det vil også fremover blive vanskeligt for administrationen at afvise andre ønsker fra andre kommuner og regioner om bagudrettede ændringer af kontrakterne. Movias administration vil således skulle imødekomme sådanne ønsker på lignende vis, hvilket forventeligt vil betyde et væsentligt større træk på administrative ressourcer.

Administrationens anbefaling

Administrationen anbefaler:

- at Movia fastholder, at valg af brændstoftyper sker i forbindelse med udbud af kørsel, så Region Hovedstadens ønske om skift af brændstof i Region Hovedstadens elbussers fyr fra HVO-biodiesel til konventionel diesel imødekommes i nye kontrakter.
- at Movia årligt følger op overfor operatørerne for at sikre, at den anvendte HVO-biodiesel fortsat produceres på basis af affald. Hvis en operatør vælger at skifte til en anden type HVO-biodiesel, vil Movias bestyrelse behandle sagen igen.

Økonomi:

Den foreslåede løsning kan håndteres inden for Movias nuværende rammer.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Administrationen sender svar til Region Hovedstadens Udvalg for trafik og regional udvikling.

Bilag

Bilag 1. Henvendelse til Movia bestyrelse om brug af biobrændstoffet HVO fra Region Hovedstaden

Bilag 2. Udkast til svar til Region Hovedstadens Udvalg for trafik og regional udvikling

Til Movias Bestyrelse

Dato: 24. september 2024

Udfasning af HVO fra Region Hovedstadens buslinjer

Region Hovedstaden har betænkeligheder ved de klima- og miljømæssige konsekvenser ved anvendelsen af HVO som brændstof i regionens busser. Regionen ser ikke HVO som et klimavenligt brændstof, og ønsker derfor at udfase denne fra regionens busser for i stedet at anvende emissionsfri kabineopvarmning eller diesel.

Regionen har tre buslinjer, der kører udelukkende på HVO: 390R, 600S og 91N. Regionen er indforstået med, at brændstoffet pga. kontraktlige- og udbudstekniske forhold ikke kan ændres på disse kontrakter. Derfor er regionen glad for, at de tre pågældende buslinjer snart omstilles til el.

Regionen har også 13 buslinjer, der drives af elbusser, men med et HVO-fyr til kabineopvarmning på særligt kolde dage. Regionen ønsker, at disse ikke længere fyres med HVO, men i stedet med konventionel diesel, og at Movia beder operatørerne om at skifte brændstoffet fra HVO til diesel. Regionen er klar over, at dette vil være i konflikt med Movias vedtagne klimamålsætning i Mobilitetsplanen, men regionen vurderer det bedre for både klimaet og økonomien, hvis der i stedet anvendes konventionel diesel. Det vurderes at det blot vil betyde en lille afvigelse fra klimamålsætningen.

På kommende udbud af regionens buslinjer ønsker regionen fortsat at belønne tilbud med emissionsfri kabineopvarmning positivt for på længere sigt at overgå fuldstændigt til dette, samt at fjerne krav om anvendelse af HVO i tilbud med kabineopvarmningsfyr.

Med venlig hilsen

Udvalget for trafik og regional udvikling
Region Hovedstaden

Svar vedr. ønske om at udfase HVO fra Regionen Hovedstadens buslinjer

Region Hovedstadens Udvalg for trafik og regional udvikling har i brev af 24. september 2024 henvendt sig til Movias bestyrelse med et ønske om, at regionens elbuslinjer fremadrettet ikke skal bruge HVO i bussernes kabineopvarmningsfyr, men i stedet konventionel diesel. Vi forstår, at baggrunden er en bekymring for, at HVO ikke er et klimavenligt brændstof, og at regionen har betænkeligheder ved de klima- og miljømæssige konsekvenser ved brug af HVO.

Movias krav til bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer omfatter beskyttelse af arealer med høj biodiversitet, og at brændstoffets råmateriale ikke må produceres på arealer med stor kulstoflagring (f.eks. vådområder og sammenhængende skovarealer). Operatørerne må bruge biobrændstof, som er produceret af visse råmaterialer, som også kan benyttes som fødevarer, f.eks. raps, solsikke og soja. Vi er i Movia opmærksomme på, at nogle af disse typer biobrændstof bliver kritiseret for at medføre direkte/indirekte ændringer i arealanvendelse, som medfører betydelige udledninger af klimagasser.

Movias bestyrelse deler bekymringen for, at visse former for HVO kan have negative klima- og miljømæssige konsekvenser. Det er derfor glædeligt, at busoperatørernes oplysninger til Movia om, hvilke råmaterialer den anvendte HVO er produceret på basis af, viser, at al den HVO, som Movias operatører bruger, er produceret på basis af affald (brugt fritureolie og slagteriaffald), som ikke medfører ændringer i arealanvendelsen. Movias bestyrelse finder derfor ikke, at der aktuelt er grundlag for Region Hovedstadens bekymring for negative klima- og miljømæssige konsekvenser fra den faktisk brugte HVO i buskontrakterne. Movia vil årligt følge op overfor operatørerne for at overvåge, at den anvendte HVO fortsat bliver produceret på basis af affald. Hvis en operatør vælger at skifte til en anden type HVO, har vi i bestyrelsen bedt administrationen om at forelægge en sag for bestyrelsen med forslag til løsninger.

Vedr. udvalgets ønske om i nye kontrakter at give mulighed for at bruge almindelig diesel i elbussernes fyr, så har bestyrelsen taget dette ønske ad notam. Forud for at Movia gennemfører udbud af busdriften, udarbejder Movia et udbudsgrundlag. I udbudsgrundlaget beskriver Movia de krav til busdriften, som Movia planlægger at stille. Regioner og kommuner melder tilbage til Movia, hvis man har ønsker til ændringer af udbudsgrundlaget.

Vedr. udvalgets ønske om et skift fra HVO til konventionel diesel i eksisterende elbuskontrakter, er vi blevet oplyst om, at Region Hovedstaden tidligere har accepteret, at udbud og kontrakter blev gennemført, så der benyttes HVO eller lignende brændstof til opvarmning i elbusser, og vi er i bestyrelsen ikke overbeviste om, at det er en god ide at ændre de gamle kontrakter på dette punkt. Movias administration ville, hvis ønsket gennemførtes, skulle forhandle tillægskontrakter med to operatører vedr. syv kontraktenheder. Men Movias

administration ville i tillæg også skulle imødekomme ønsker fra kommuner og regioner i øvrigt om ændringer i eksisterende kontrakter.

Movias bestyrelse finder det rigtigst, at krav til busdriften fastlægges før udbud af busdriften, så busoperatørerne har klare regler at forholde sig til over en lang kontraktperiode. Det giver det bedste offentlige-private samarbejde igennem de mange år, som kontrakterne skal virke i. Jeg kan oplyse, at Movias kontrakter ikke omfatter en ændringsbestemmelse, som giver mulighed for at skifte brændstof i elbussernes fyr. Et skift fra HVO til konventionel diesel i bussernes fyr kan derfor ikke ske i medfør af Movias kontrakter. Ændringen vil i stedet skulle ske inden for udbudsreglernes bagatelgrænse.

Muligheden for at ændre i Movias udbudte kontrakter inden for udbudsreglernes bagatelgrænse er begrænset. I Movias bestyrelse er vi optaget af, at dette råderum reserveres til ændringer til kommuners og regioners behov for trafikale ændringer eller nødvendige økonomiske tilpasninger, som ellers ikke ville være mulige at gennemføre. Movias udbud gennemføres i større udbud, som typisk omfatter flere kommuner og regioner. Region Hovedstadens elbuslinjer indgår derfor i kontrakter, som også omfatter en række kommuners og Region Sjællands busdrift. Et skift af brændstof for elbussernes fyr vil dermed reducere mulighederne for begge regioner og flere kommuner for at gennemføre fremtidige ændringer i disse kontrakter i den resterende kontraktperiode. Det finder Movias bestyrelse ikke aktuelt, at der er gode argumenter for.

Venlig hilsen

Kirsten Jensen
Bestyrelsesformand
Trafikselskabet Movia

Dokumentnummer
1921932

Bestyrelsen

Mødedato:
1. november 2024

Godkendelse af miljømålsætninger for Nærbuskørsel og status vedr. Nærbusforsøget i Haslev

Indstilling

Det indstilles, at

- bestyrelsen godkender miljømålsætninger for Nærbus og forslag om foreløbigt at tillade diesel i Nærbuskontrakter, samt
- tager orienteringen Nærbusforsøget i Haslev til efterretning.

Sagsfremstilling:

Godkendelse af miljømålsætninger for kommende Nærbusudbud

Det fremgår af Movias Mobilitetsplan 2025, at alle nye busser til den almindelige rutekørsel fremover skal være elbusser. I forhold til kommende udbud af Nærbus indstiller administrationen, at Movia foreløbigt tillader operatørerne at anskaffe dieselbusser på kort kontrakt. Baggrunden er, at der endnu ikke er erfaringer med at gennemføre udbud af Nærbus, og det kan være kraftigt fordyrende at stille krav om elbusser for denne type kørsel, da elbusser fortsat er ca. dobbelt så dyre at anskaffe som dieselbusser, og derfor bør afskrives over en længere periode for at begrænse prisforskellen. Elbussernes driftsomkostninger er derimod betydeligt lavere end dieselbussernes. For at opnå en god samlet økonomi, skal elbusserne derfor udnyttes intensivt.

Pilotforsøget i Haslev viser intensiv udnyttelse af den ene af bus, mens det endnu ikke er tilfældet for den anden bus. Desuden vil elbusmateriel til Nærbusdriften få de samme udfordringer med batterikapacitet og ladehastighed, der svarer til de udfordringer, der kendes i de liftvogne, som bruges i flextrafikken.

Status for Nærbus i Haslev

Følgende status er en opdatering på det første halve år med Nærbus i Haslev, og baseres på data fra første delevaluering af Nærbusen. Bestyrelsen fik senest en status for Nærbus i direktionsmeddelelserne til bestyrelsesmødet 3. maj 2024.

Driften

Som led i pilotforsøget blev tre lokale buslinjer nedlagt – linje 265, 266 og 267. Linje 265 og 266 har dog kørt i begrænset omfang, idet der køres åben skolekørsel med fire daglige afgangene på begge linjer. Linje 265 og 266 kører kun på skoledage, og har ikke kørt i skolernes sommerferie. Nærbus kan bestilles på hverdage mellem kl. 5.45 og 22.00. Fra 29. september er driften fredag aften udvidet til midnat. Movia har sammen med operatøren løbende justeret og optimeret driften, og har skabt bedre service til borgerne. Et vigtigt element i den effektive drift er flere passagerer i bussen og reduceret tomkørsel. I perioden april-august har der været samkørsel på 78 pct. af turene.

Passagererne

I perioden fra april til juli 2024 har der været passagerfremgang på 11 pct. i forhold til samme periode året før. En lille del af fremgangen er passagerer, der tidligere har anvendt Flextur, men er skiftet til Nærbus.

Der har været en tilgang af yngre passagerer, der rejser spontant, særligt om aftenen. De ældre passagerer har i større grad anvendt skolebusserne til at dække deres kørselsbehov, men er på vej over i Nærbusen.

Data viser, at der er fem gange så mange søgninger efter ture, som der er bestilte ture. Vurderingen er, at det er et udtryk for, at borgerne ikke altid kan komme afsted på præcis det tidspunkt, de ønsker. En del kunder "fisker", og flytter den ønskede tid 5, 10, 15 minutter eller mere, hvilket det giver mange søgninger. Der er eksempler på, at kunder tilbydes ture, der ligger langt fra det ønskede tidspunkt. Hvis det sker på tidspunkter, hvor skoleturene gennemføres, får brugeren besked om, at skolebusserne kan benyttes. Der er tider på dagen, hvor der kun køres med en enkelt Nærbus, fordi den anden bus anvendes til skolekørsel. I øjeblikket overvejes løsninger på denne problemstilling. En mulighed er indsættelse af ekstra kapacitet på tidspunkter i dagtimerne, hvor der kun er en Nærbus til rådighed.

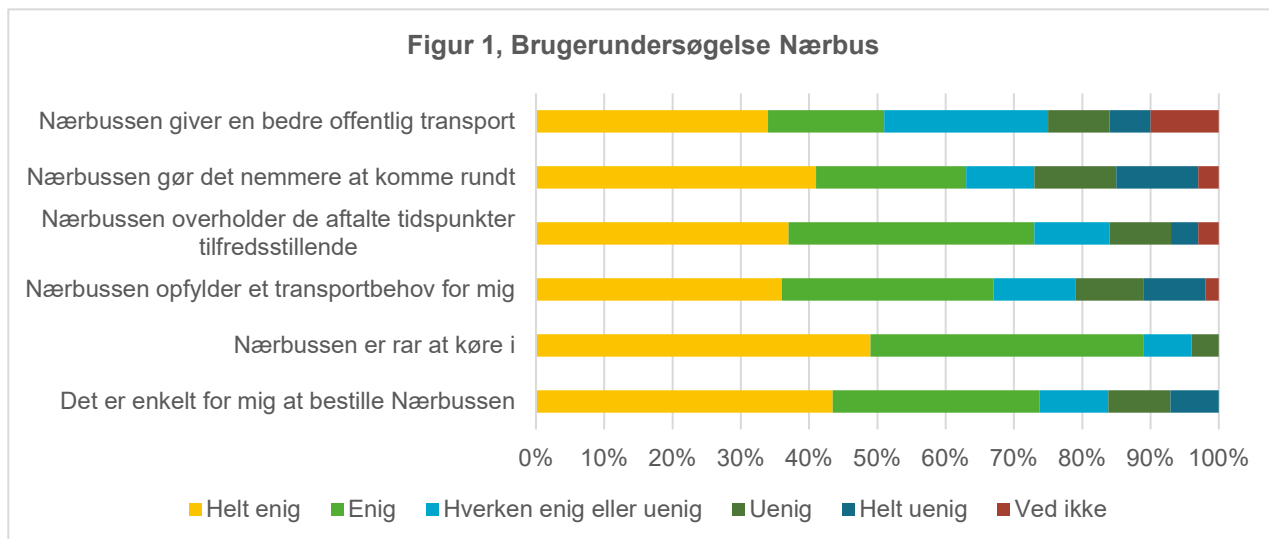
Der er arbejdet målrettet med tre forhold, som har løst nogle konkrete udfordringer:

- Der er givet mere køretid f.eks. ved jernbanebommene ved Haslev Station,
- Der er fulgt op på borgere, der har bestilt en tur, men ikke er dukket op ved stoppestedet, hvilket har halveret antallet af no-shows, og
- endelig er dækningsområdet for Nærbusen blevet delt i en sydlig og nordlig del for at sikre korrespondancen til morgentogene.

Der er fortsat udfordringer i forhold til at kunderne laver flytninger af ture i app'en, særligt ture der flyttes i sidste øjeblik. 16 pct. af de bestilte ture bliver ikke gennemført, enten på grund af flytning indenfor den sidste time eller no-shows. Der arbejdes på at finde løsninger på denne udfordring.

Kundetilfredsheden

Movia har gennemført første evaluering af Nærbusen, jf. figur 1. I september blev alle, der har downloadet app'en, bedt om at deltage i en spørgeskemaundersøgelse. 288 deltog (svarprocent på 25). 35 pct. har endnu ikke benyttet nærbusen, og de besvarer derfor ikke alle spørgsmål.



45 pct. af Nærbusens brugere anvendte ikke eller sjældent de rutebusser, som Nærbusen har erstattet, og 8 pct. har ofte erstattet flextur med Nærbusen. 34 pct. har oplevet ikke at kunne bestille en Nærbus, inden for en acceptabel ventetid.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Movia var 29. august 2024 vært for et webinar, hvor der blev informeret om Nærbus. Der deltog mere end 30 repræsentanter fra kommunerne i seminaret.

Dokumentnummer
1919364

Bestyrelsen

Mødedato: 1. november
2024

Orientering om DTU's rapport for Danske Regioner om Region Skånes til- tag for styrkelse af den kollektive transport Indstilling, herunder tekniske bemærkninger

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Professor Otto Anker Nielsen fra DTU har for Danske Regioner udarbejdet en præsentation om "Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport", jf. bilag 1.

Som aftalt på seneste bestyrelsesmøde, har administrationen gennemgået rapporten og vurderet den i forhold til Movias forhold, jf. notatet i bilag 2. Bilag 2 har været forelagt Otto Anker Nielsen, og hans bemærkninger er indarbejdet

DTU-rapportens styrke er, at den beskriver betydningen for busdriften af et stambusnet og søger at kvantificere effekten heraf.

Rapporten er desværre præget af en række faktuelle fejl, ligesom baggrunden for konklusionerne ikke altid kan findes i den underliggende analyse. Rapporten handler om et meget spændende emne, men der kunne med fordel være gennemført en bedre kvalitetssikring inden offentliggørelse. I den nuværende form er det desværre vanskeligt at bruge konklusionerne som rettesnor for ændringer i den kollektive transport. Det bemærkes, at Trafikselskabsforeningen løbende har opfordret administrationen i Danske Regioner til at bruge trafikselskabernes ekspertise i kvalitetssikringen af de analyser, organisationen har igangsat.

Movia fik i 2017 gennemført en budgetanalyse af såvel operatøromkostningerne som supportomkostningerne, som indgår i grundlaget for administrationens bemærkninger. "International Budget Analysis - Final Report" er en afsluttende rapport fra det specialiserede tyske konsulentfirma Civity, der i dag er en del af Rambøll, der vurderer effektiviteten af Movias busdrift i forhold til sammenlignelige byregioner i Europa. Ligeledes har Trafikselskabsforeningen sammen med en række af trafikselskaberne haft dialog med Skånetrafiken. Resultaterne af den dialog indgår også bemærkningerne.

I udviklingen af Movias transportløsninger søger administrationen løbende inspiration fra andre lande. I Norden er der et systematisk samarbejde med trafikselskaberne i de øvrige hovedstadsregioner med halv-årige møder. Dette giver et godt indblik i vilkårene og udviklingsprojekterne, jf. også bestyrelsens studietur i Oslo før sommerferien.

Økonomi:

Ingen med denne indstilling

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

Kommunikation:

Administrationen vil formidle bemærkningerne i bilag til de øvrige trafikselskaber, til Danske Regioner samt andre steder, hvor DTU-rapporten drøftes.

Bilag:

1. Præsentation Otto Anker Nielsen "Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport"
2. Notat "Vurdering af rapport om Region Skånes kollektive transport"

Projekt for Danske Regioner

Otto Anker Nielsen, professor og divisionsleder, DTU

Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman, VTI

Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner

Opsummering

Fagligt indspil til Danske Regioner vedr. organisering af kollektiv trafik

Om opgaven

Dette materiale er udarbejdet af Otto Anker Nielsen, Professor DTU samt Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman, VTI på opdrag af Danske Regioner.

Der har været en del debat i Danmark om Skånetrafikkens succes, og formålet med opdraget har derfor været at sammenligne den kollektiv trafik i Danske regioner med Skåne med henblik på læring herfra. Indspillet forventes at indeholde følgende elementer:

- View over organiseringen af den regionale kollektive trafik i Region Skåne med angivelse af de væsentligste ligheder og forskelle i forhold til Danmark.
- En komparativ opgørelse af passagertal, markedsandel samt midler til regional og lokal kollektiv trafik fra hhv. stat, region og kommuner i en periode fra fx 2000 til 2022 mellem Skåne og Danmark.
- Analyse af mulighederne for at overføre den skånske model for organisering af kollektiv trafik til en dansk kontekst – fx via opstilling af to eller flere modeller for organisering af regional kollektiv trafik i Danmark med angivelse af pro et contra.

Givet at Skåne er en Region i provinsen har vi vurderet, at erfaringerne her fortrinsvist er sammenlignelige med Regioner i Danmark uden for Hovedstadsområdet. Særligt Region Midtjylland ligner i størrelse og bystruktur om Skåne og en række af sammenligningerne er foretaget hermed, om end oversigterne medtager alle Danske Regioner. I forhold til Hovedstadsområdet ville komparative studier med andre storbyregioner som f.eks. Stockholm, Oslo, München eller Wien være mere relevante, om end de overordnede pointer om færre bestillere og mere brugervenlige takster, også er relevante for hovedstaden.

Da den Skånske model har vist sig ganske succesfuld har vi valgt at fokusere på de elementer, der særligt vurderes at have betydning herfor

- Fordele ved den helhedsorienterede planlægning af det samlede kollektive trafikssystem og organisationsmodellen
- Markant lavere driftsomkostninger og årsager hertil. Disse sikrer at man for samme økonomi kan opnå en mere omfangsrig drift.
- Effektiv netplanlægning, der både sikrer driftsmæssige besparelser og flere passagerer, og dermed højere selvfinansieringsgrad.
- Takstreform, der sikrer flere passagerer og højere selvfinansieringsgrad.

Derudover blev vi bedt om at vurdere andre forhold vedr. lokal skoletrafik, flextrafik, samkørsel, nationale mål, m.v. Disse viste sig efter vores vurdering ikke at adskille sig væsentligt fra Danske forhold og/eller har haft lille betydning for Skånetrafikkens succes. Grundet vanskelighed med at opnå sammenligneligt datagrundlag har vi udeladt at belyse disse forhold yderligere.

I det følgende gennemgås hovedresultater fra analysen i samme struktur og rækkefølge som det efterfølgende baggrundsmateriale.

Sammenfatning

I Region Skåne har man siden 1999 haft det entydige ansvar for driften af den kollektive trafik. Siden er den kollektive trafiks andel af den motoriserede kørsel steget. I 2009 havde man en markedsandel på 21% mod 31 % i 2022. Til sammenligning er andelen i Region Midtjylland 7,6%. På opdrag fra Danske Regioner, er der lavet en sammenligning af den kollektive trafik i Danmark og Skåne.

Sammenligningen viser bl.a. at;

- Region Skåne har en simplere organisering og finansieringsmodel. Billetindtægter udgør en relativ høj andel af den samlede omsætning (høj selvfinansierungsgrad). Grundet den meget højere markedsandel er det samlede offentlige driftstilskud dog lidt højere end i Danmark. Derimod er de fremadrettede statslige anlægsinvesteringer på et meget lavere niveau (sammenligning af de to Staters infrastrukturplaner)
- Skånetrafikken har overordnet og entydigt ansvar for både bybusser, kommunale busser og regionale busser, pågatog (lokalto), Øresundstog (som dækker regionaltrafikken internt i Skåne samt mellem Skåne, Hovedstadsområdet, Blekinge, Halland og Småland), samt letbanen i Lund. Planlægningen af den samlede regionale og lokale kollektive trafik sker således samordnet
- Skånetrafikken varetager al drift efter frivillige aftaler med kommuner, også i nogle tilfælde andre typer kollektiv trafik end den rutebundne
- Skånetrafikken gennemfører større udbud og har færre operatører, hvilket gør driften billig. Udbud sker efter forhandling, hvilket har opnået besparelser på kontrakter. Stambusnet reducerer opholdstid og giver derfor lavere omkostninger for produktiv tid.
- I Region Skåne har man konsekvent samlet kræfterne i effektive stambusnet fremfor fladedækning, hvilket har været med til at øge passagertallene og selvfinansierungsgraden. Studiet viser eksempler på tilsvarende gevinster i nogle danske byer og regioner, men ikke på samme vis gennemført overalt i en hel region
- De dele af den danske kollektive bustrafik hvor der er store kontrakter og gennemført stambusnet i byer eller udrettede regionale ruter har sammenlignede driftsomkostninger som i Skåne, hvis man kompenserer for det højere lønniveau i Danmark.
- I Region Skåne har man indført en enkelt takststruktur. Pt. ikke muligt i DK, da mange aktører ikke kan blive enige.

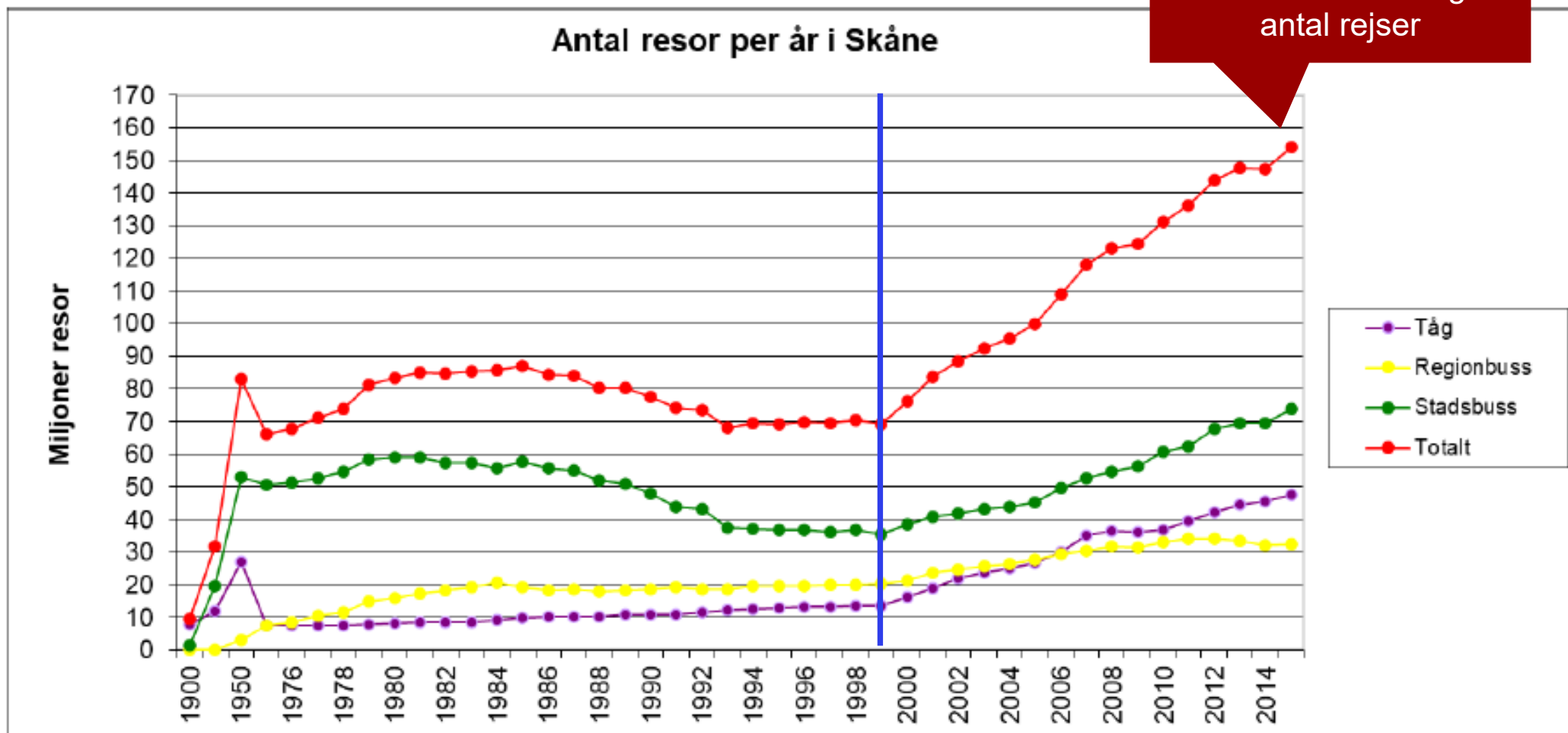
Historisk set har åbningen af Øresundsbron, etableringen af Citytunnellen samt øget kapacitet på Malmö centralstation (gennemkørende spor fra Citytunnellen i stedet for sæk banegård, samt flere perronspor) medvirket til væksten med Øresundstog.

Med udgangspunkt i den skånske model, peger vi bl.a. i analysen på ovenstående tiltag, som man kan lade sig inspirere af i en dansk model.

- Et benchmarkstudium vil have begrænsninger i form af forskellige opgørelsesmetoder i forskellige regioner og mellem Danmark og Skåne. Vi har så vidt muligt forsøgt at eliminere disse
- Basistal omkring driftsomkostninger er leveret af trafikselskaberne til Danske Regioner. Disse er såvidt oplyst de samlede omkostninger til rutebunden trafik divideret med antal køreplanstimer, herunder fordelt på fællesomkostninger (trafikselskabets omkostninger) og operatøromkostninger. Det er efterfølgende oplyst at der er visse forskelle i snitfladen mellem kommuner, trafikselskab og operatører, f.eks. At enkelte kommuner (f.eks. Esbjerg) stiller garageanlæg til rådighed, og at nogle kommuner har rutelagt skolebustrafik (med i tallene), mens skoletrafik i andre kommuner er specialkørsel eller i separate kontrakter direkte mellem kommunen og operatør uden om trafikselskabet (f.eks. Odense), og derfor ikke indgår i tallene. Situationen er så vidt oplyst den samme i Skåne med tilsvarende lokale forskelle mellem kommuner. På regionalt niveau og i de større byer udgør skolebusser dog en lille del af den samlede omsætning (f.eks. 3,2% i Odense), og de usikkerheden desangående i tallene vurderes derfor ikke at påvirke de overordnede konklusioner
- Så vidt oplyst er tallene for Danmark såvel Skåne uden flextrafik - åben og lukket kørsel. Det har ikke været muligt at få sammenlignelige tal for flextrafikken. Ud fra interviews er der dog ingen indikatorer på at det skulle være organiseret hverken mere eller mindre effektivt i Skåne end i Danmark.
- Skåne har som udgangspunkt opgjort busomkostninger per køreplans km., imidlertid har Skånetrafikken hjulpet med en omregning per kommune niveau i de 10 største byer til omkostninger per køreplanstime ud fra detailldata om køreplaner i hver kommune. Tilsvarende for den regionale bustrafik.
- Den svenske valutakurs har svinget meget. De forskellige tal er omregnet med kronekursen for det pågældende år. Enkelte steder har det givet en mindre afrundingsfejl, hvor tal har været mia. kr. med en decimal
- Region Syddanmark har oplyst at de regionale ruter kører efter målstyring, som i højere grad svarer til Skåne, end rekvirering af konkrete køreplaner. I øvrigt er Sydtrafiks operatøromkostninger per køreplanstime relativt lave, hvilket er en indikator på at det kan give fordel med målstyring fremfor detalstyring.
- I Sammenligningen mellem Region Midtjylland og Skånetrafikken er der medtaget udgifter til sammenlignelig jernbanetrafik og letbanen i Aarhus, da vi ikke kunne få Skånetrafikkens samlede omsætning dekomponeret på trafikmidler. De Danske tal rummer imidlertid usikkerheder i forhold til andel af kontrakkørsel for Arriva og DSB inden for Regionen
- Trafikselskaberne har efter første præsentation af resultaterne oplyst at chaufførlønninger udgør mere end 50 pct. af omkostningerne i bustrafikken, og at de danske chaufførlønninger er 41 pct højere end i Sverige. Vi har ikke fuldt ud kunnet validere disse oplysninger, men har gennemført en følsomhedsanalyse af hvordan omkostningerne ville være i Skånetrafikken, hvis de havde dette lønniveau. Tilsvarende for det højere lønniveau i Hovedstadsområdet (tillæg til overenskomsten) relativt til resten af landet.

Succesfuld udvikling af nøgletal i Skåne

Skånetrafikken oprettet i 1999 som del af Region Skånes forvaltning

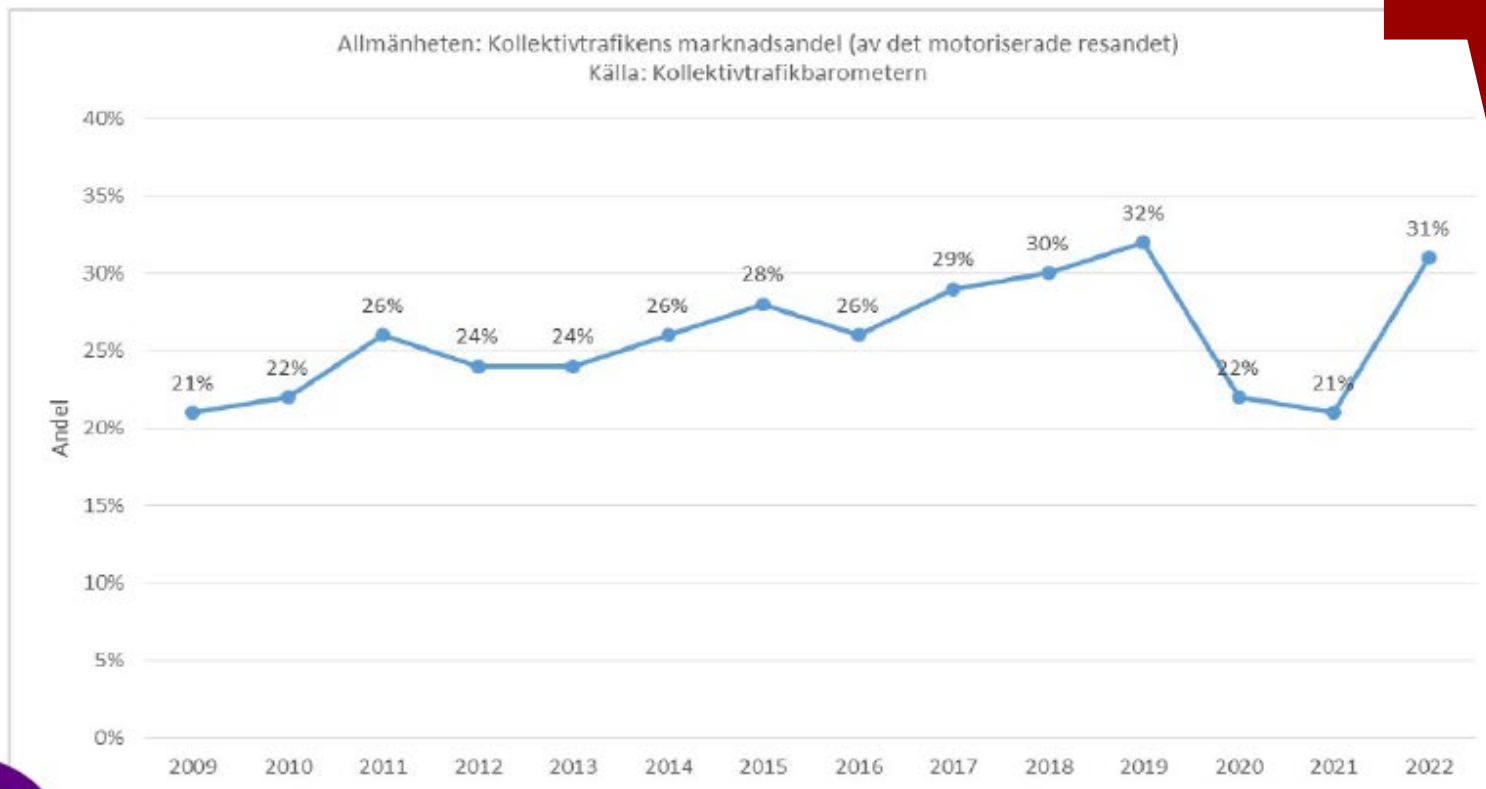


Positiv udvikling af markedsandel i Skånetrafikken



Marknadsandel:
Andel av motoriserade
resor

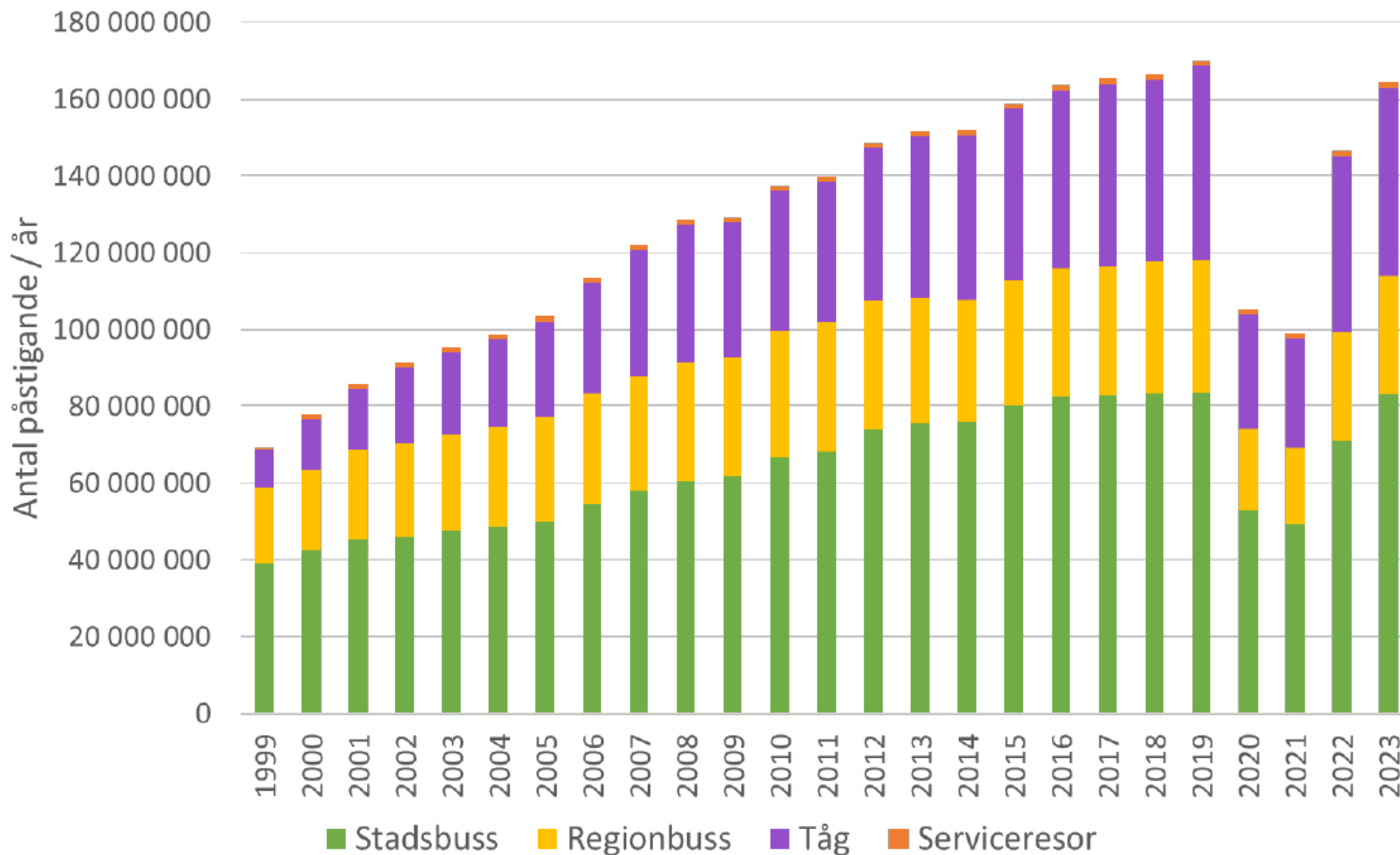
Vår marknadsandel



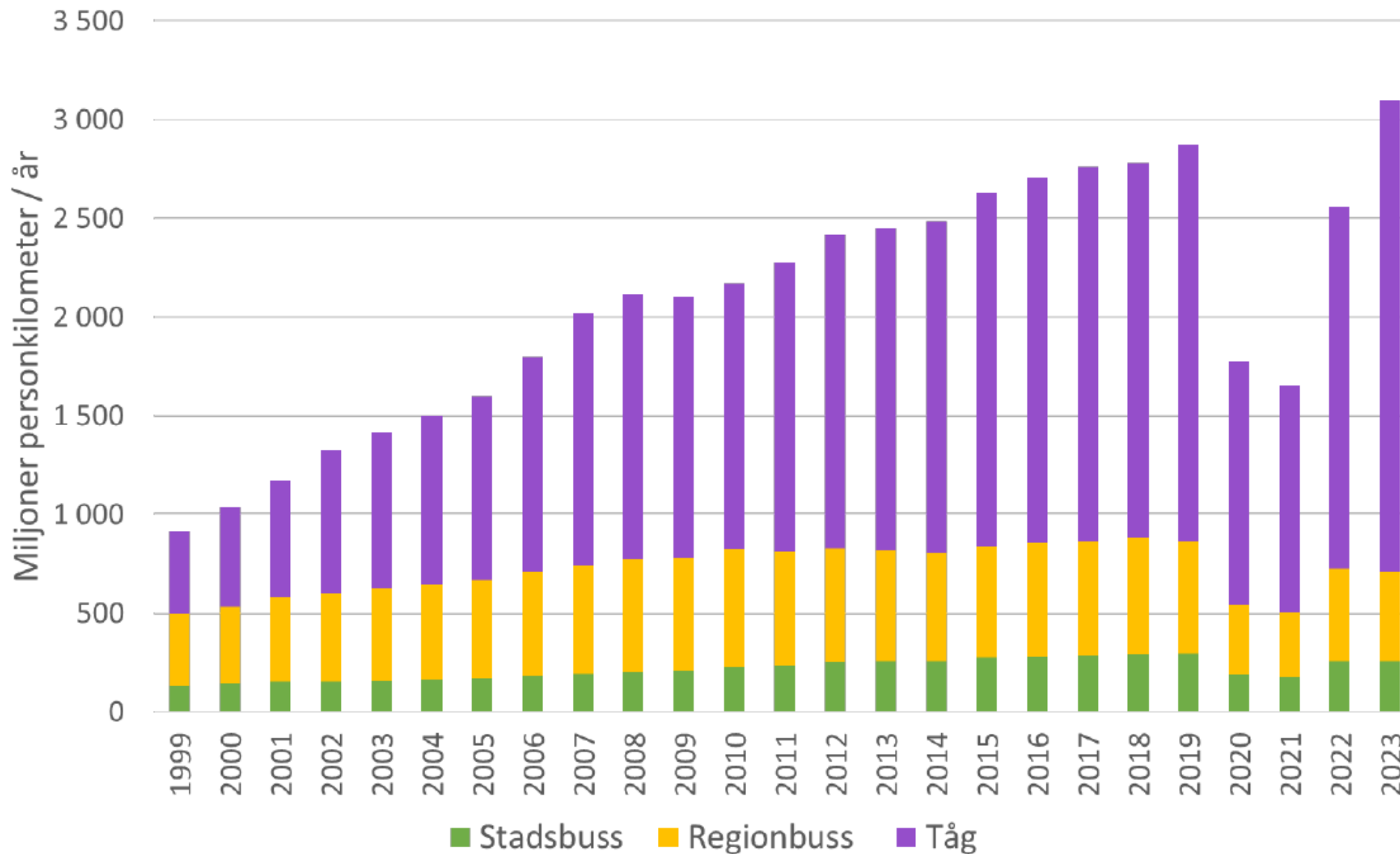
50% vækst
markedsandel

Skånetrafiken

Resandeutveckling



Persontransportarbejdet

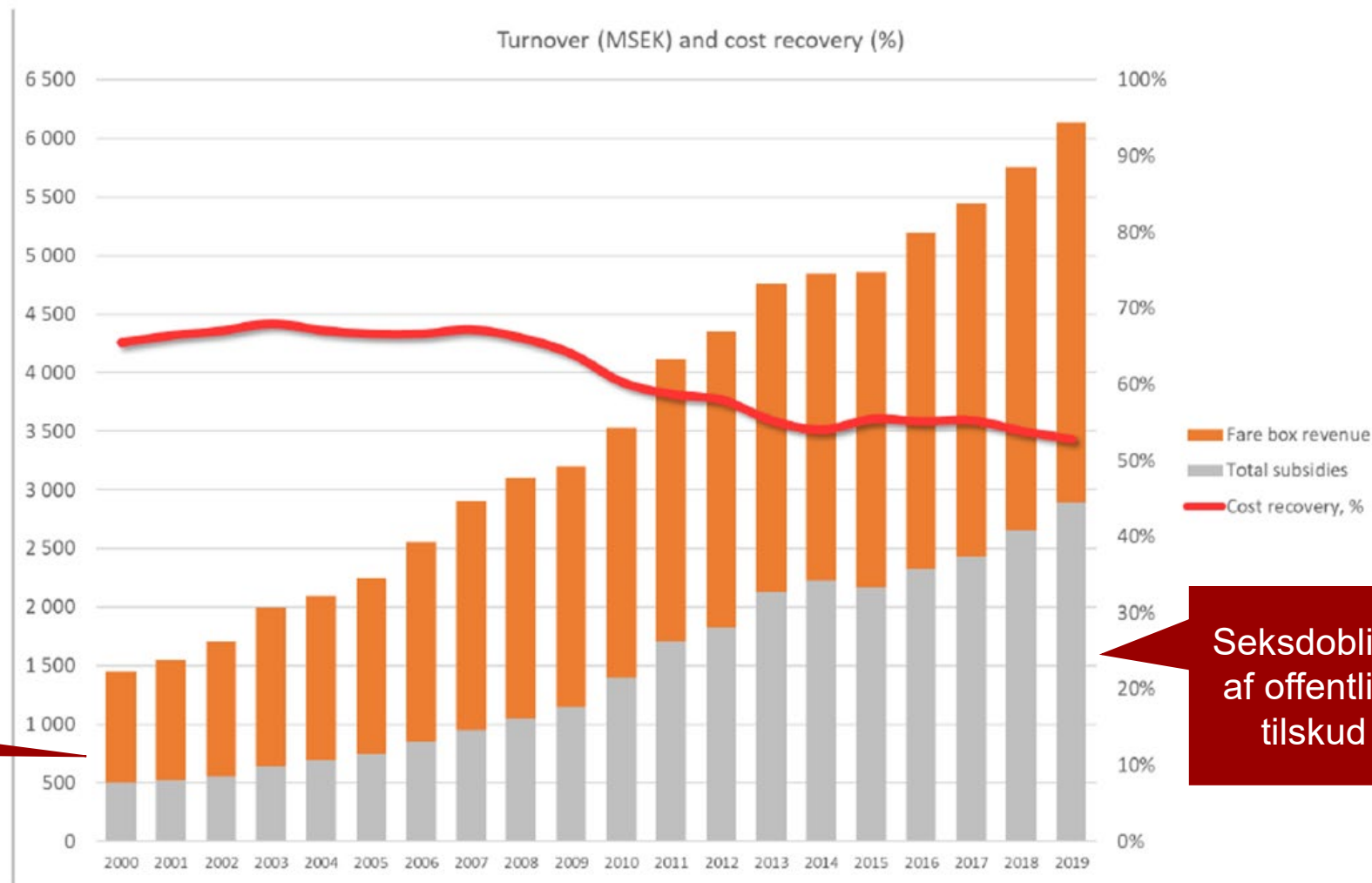


Vækst i transportarbejdet primært tog

Den store vækst i antal påstigere i bus må således i vidt omfang have været sket i kombinationsrejser

**Stigende omsætning
Svagt faldende
selvfinansieringsgrad
(indtægtsdækning)**

Meget lavt
udgangspunkt



Seksdobling
af offentligt
tilskud

To sammenlignelige regioner

Skåne

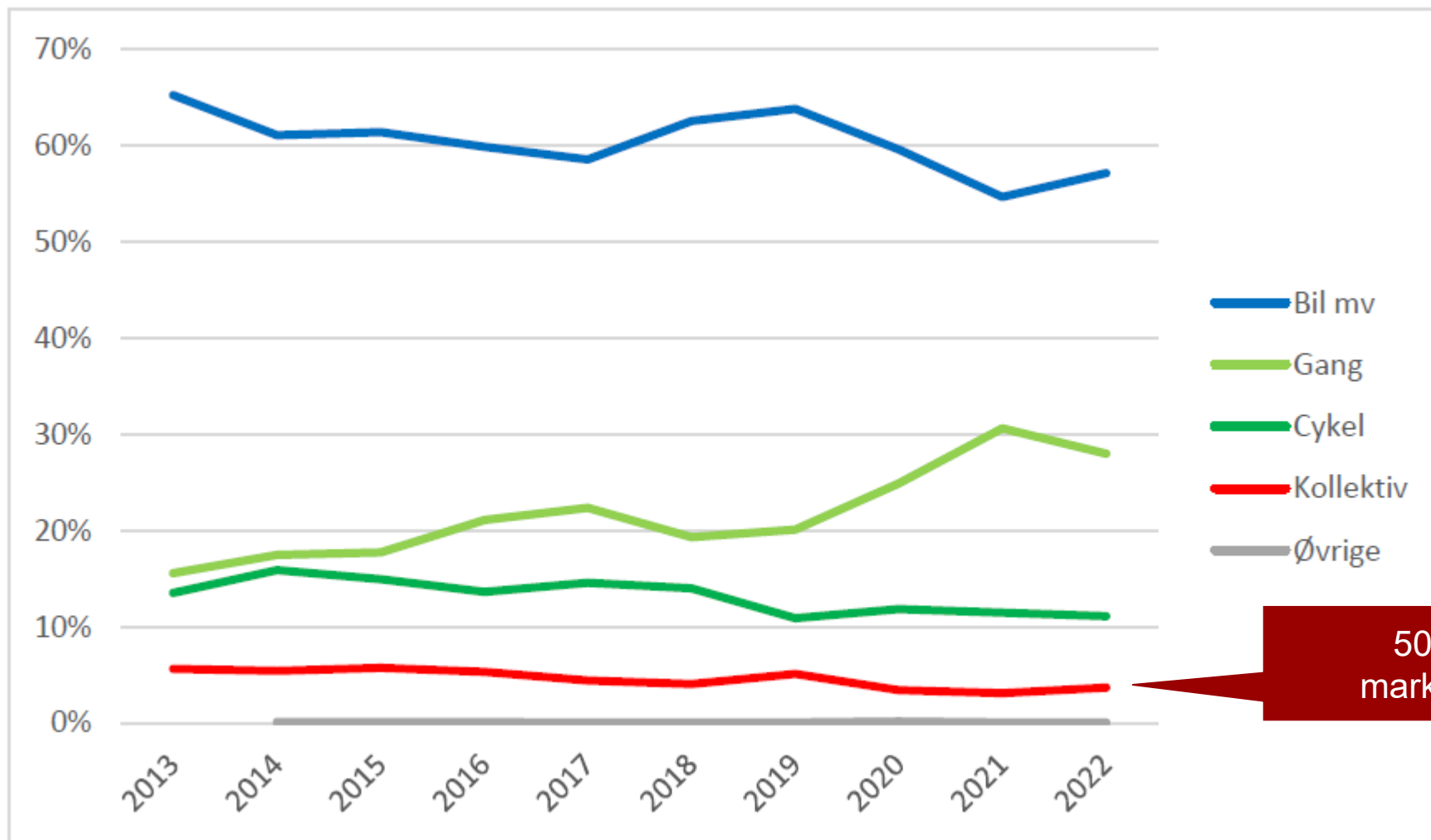
- 1,4 mio. Indbyggere
- 33 kommuner
- Største bykommuner
 - Malmö 350.000 *)
 - Helsingborg 150.000
 - Lund 125.000
 - Kristianstad 86.000
- Befolkning kommuner uden større byer
 - 689.000
- Vestligt bybånd
- 11,303 km², store land/udkantsområder

Region Midtjylland

- 1,24 mio. Indbyggere
- 18 kommuner
- Største bykommuner
 - Aarhus 350.000 *)
 - Viborg 98.000
 - Silkeborg 97.000
 - Randers 97.000
 - Horsens 96.000
- Befolkning kommuner uden større byer
 - 502.000
- Østligt bybånd
- 13,053 km², store land/udkantsområder

*) Skånes bykommuner har lidt mindre opland end de Danske, da der er flere landkommuner, f.eks. Bor 40.000 i byen Viborg mens der bor 41.000 i Kristiansstad

Udvikling Midttrafik, Andel rejser på transportmiddelkæder



*) Kilde Transportvaneundersøgelsen

Nogle indikatorer

Skåne

- Offentligt driftstilskud 2,0 mia. DKK *)
- Selvfinansieringsgrad 53%
- Samlet omsætning 4,3 mia. DKK
- Markedsandel af koll+bil 33% ***)
- Årlig statslig anlægsinvestering 0,7 mia. kr. 2022-2033

Bemærk at visse anlæg/basisinvesteringer i Danmark kommer fra Staten, mens de i Skåne tages over driften og er inkl.

*) 2019, 2,8 mia SEK.

***) Den kollektive trafiks markedsandel af den motoriserede transport

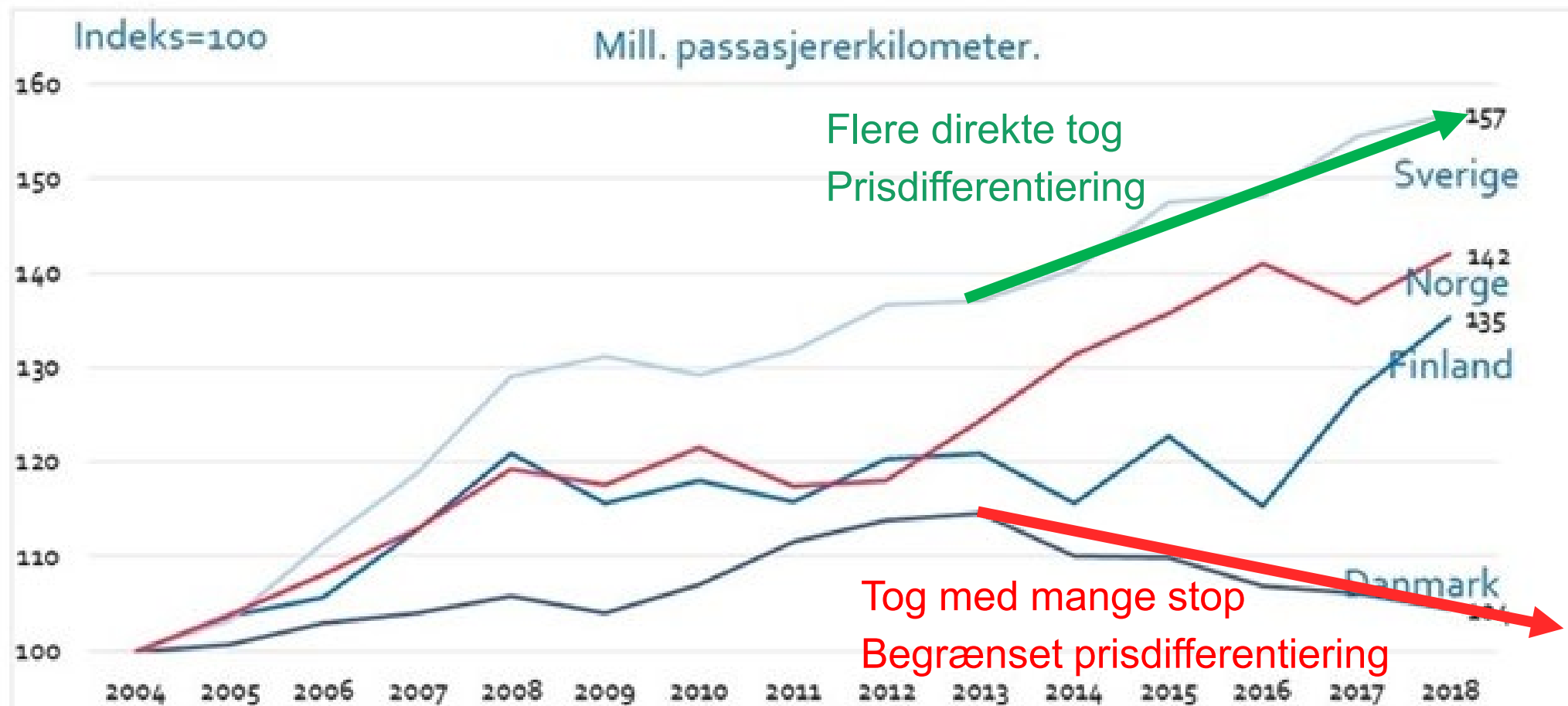
Region Midtjylland

- Offentligt driftstilskud 1,3 mia. DKK *)
- Selvfinansieringsgrad 40% **)
- Samlet omsætning 2,2 mia. DKK
- Markedsandel af koll+bil 7,6% ***)
- Årlig statslig anlægsinvestering 2,1 mia. kr. 2022-2035

*) 2019, bustrafik+tilskud til midtjyske jernbaner+Aarhus letbane+Arriva kontrakt del + DSB lokal/regional kørsel i Midtjylland

**) bus 44%, snit af alt 40%

Togtrafik i Norden



Hvad forklarer økonomien i kollektiv trafik?

$$\text{Selvfinansierungsgrad} = \frac{\text{Indtægt}}{\text{Udgift}} = \frac{\text{Passagerer} \times \text{betaling}}{\text{System} + \text{opholdstid} + \text{kørsel}}$$

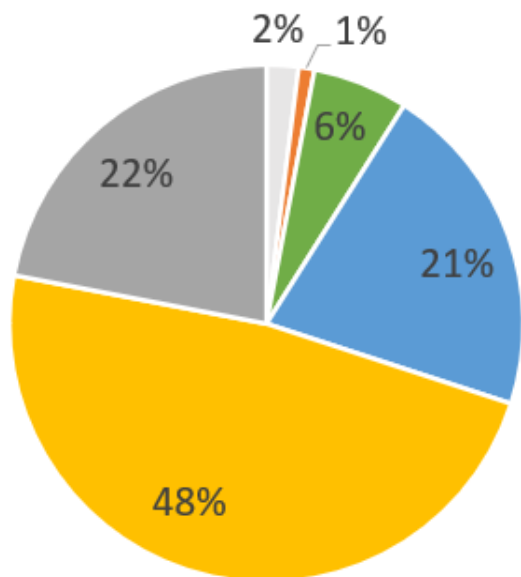
Svært sammenlignelige tal for jernbanetrafikken

- Mens der er åbenlyse succeser fra Skånetrafikken vedr. bustrafik, er det svært at sammenligne performance for jernbanetrafikken mellem de to lande, grundet for store forskelle i organisering og opgørelse af datagrundlag
- Dog har der været en særdeles stor vækst i den regionale togtrafik i Skåne, både i antal ture, og særligt i personkm. Men hvorvidt den skyldes bedre planlægning, takstreform eller organisatoriske forhold er svært at sige
- Fjerntrafikken er liberaliseret i Sverige. Dette har ledt til bedre økonomi (fjernelse af tilskud) og flere passagerer/større transportarbejde. Dette kan have haft en indflydelse også på den regionale tilbringer transport
- Nordjyske Jernbaner har succes med regional kørsel på statens jernbaner, dette svarer (i mindre skala) til modellen for Skånetrafikken
- Generelt tyder danske erfaringer med entydigt ansvar for infrastruktur og drift af togtrafik på at være en fordel (lokalbaner, metro og letbaner har høj pålidelighed og kundetilfredshed)

Høje markedsandele

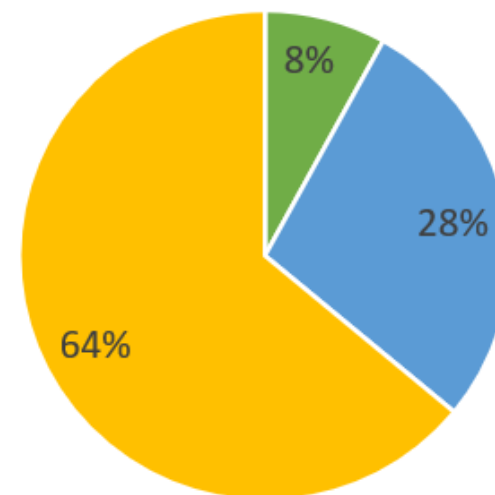
Färdmedelsfördelning i Skåne

Färdmedelsfördelning - personkilometer



cykel till fots buss tåg bil annat

Färdmedelsfördelning - andel av motoriserat resande på väg (personkilometer)

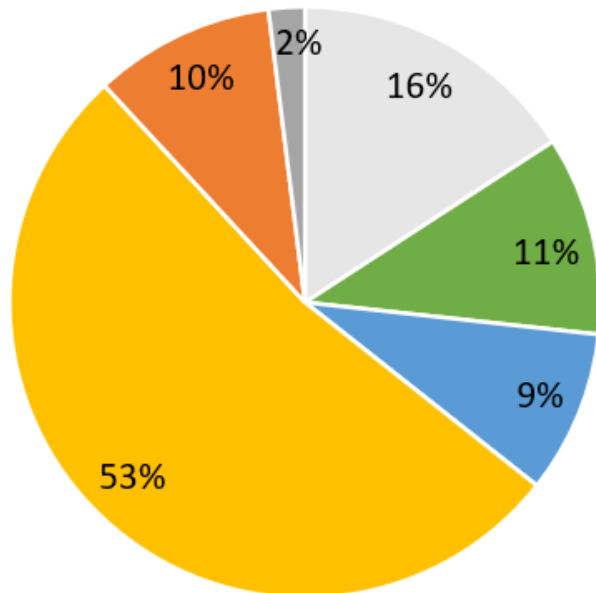


buss tåg bil

Baserat på resvaneundersökning 2018

Färdmedelsfördelning i Skåne

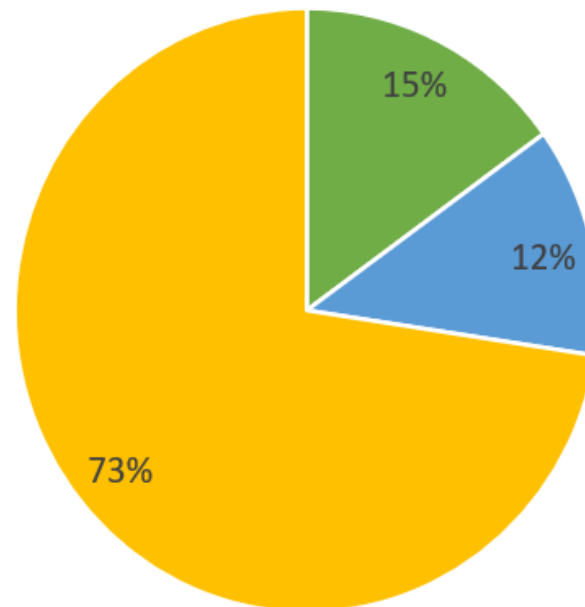
Färdmedelsfördelning - andel av totalt resande



cykel buss tåg bil till fots annat

20 % av det totala resandet
(antal resor)

Färdmedelsfördelning - andel av motoriserat resande

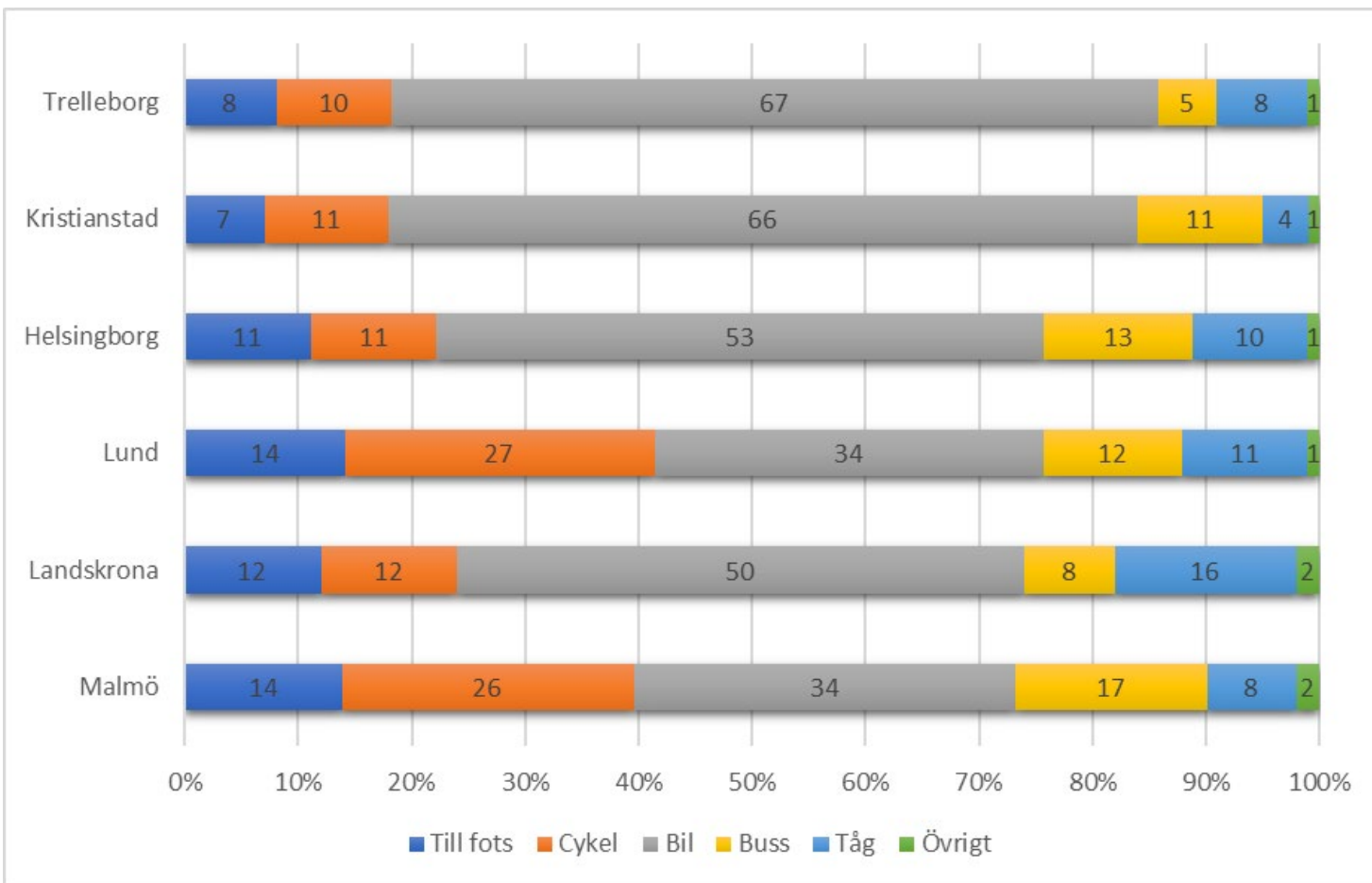


buss tåg bil

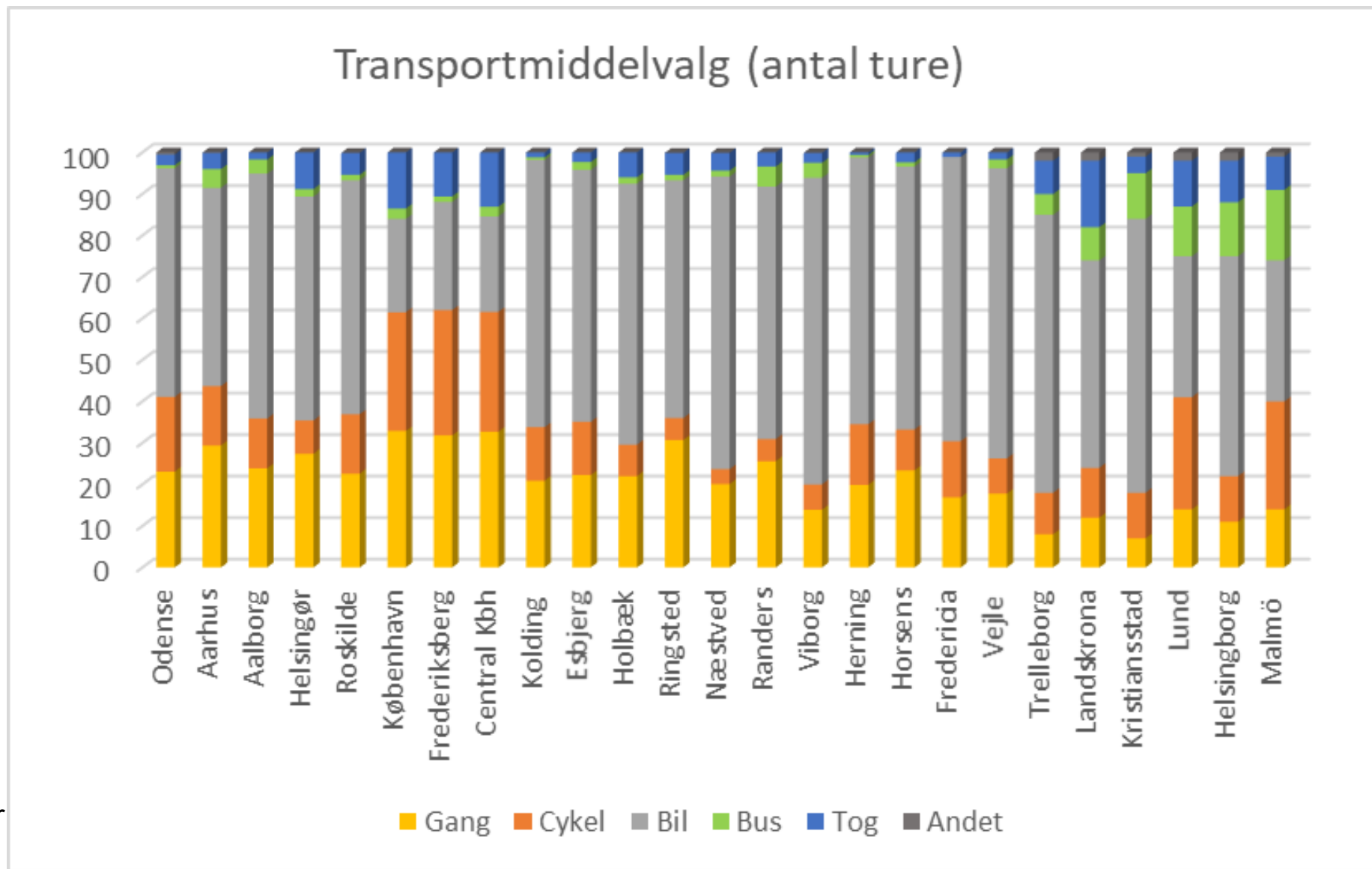
27 % av det motoriserade resandet
(antal resor)

Baserat på resvaneundersökning 2018

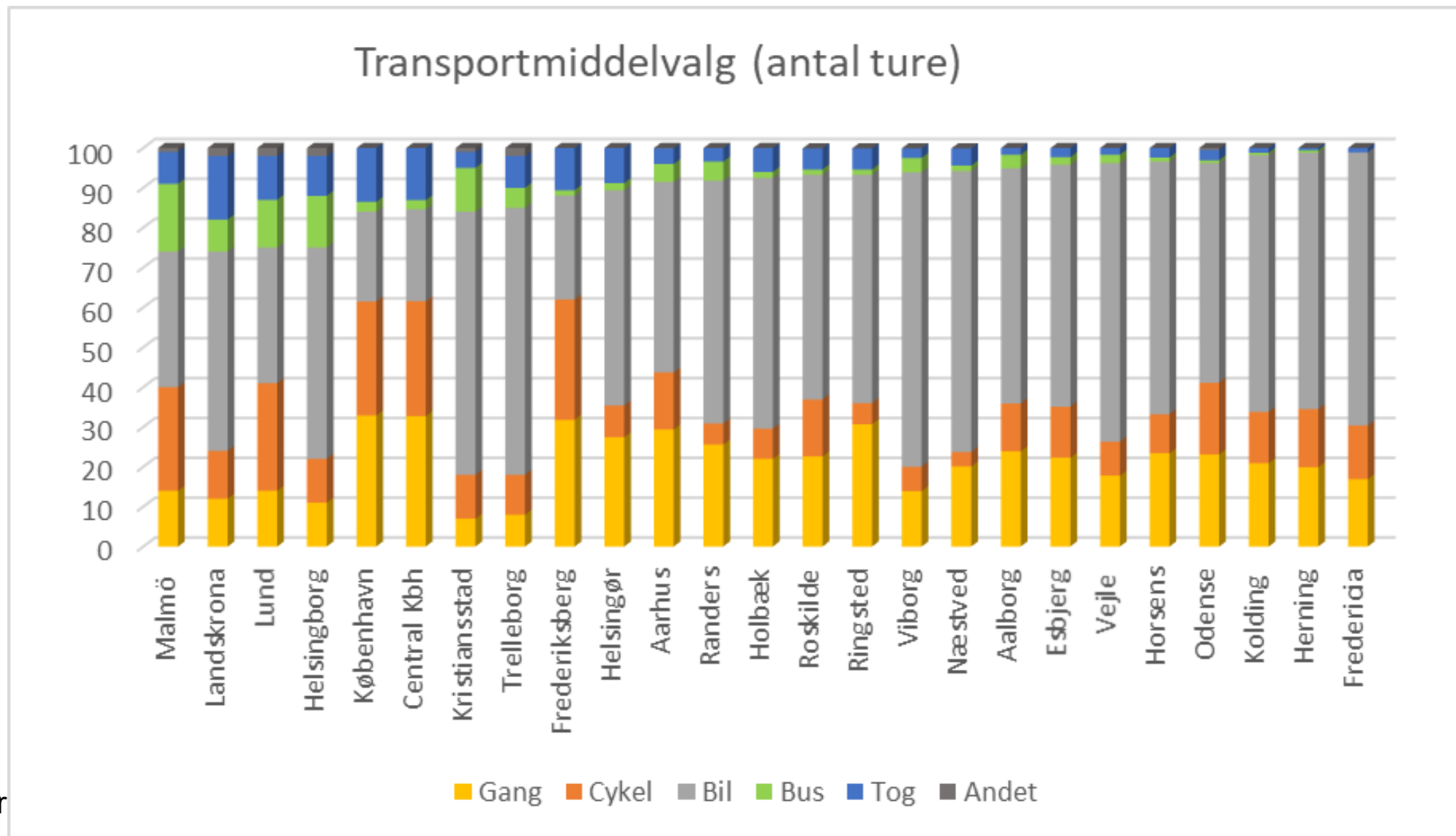
Färdmedels- fördelning i skånska städer 2018 (andel av antal resor)



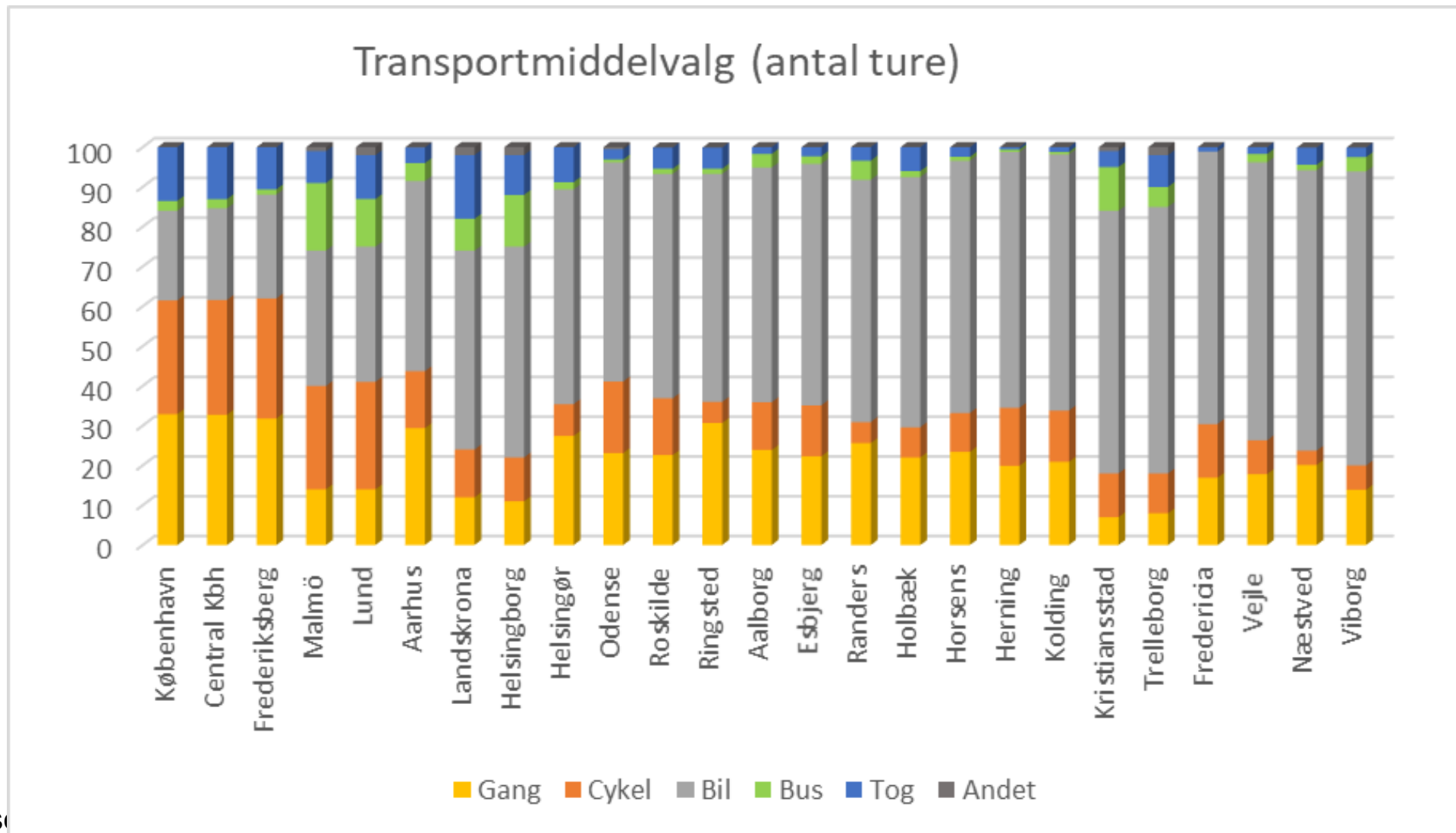
Transportmiddelvalg, større byer i Danmark og Skåne



Byer rangordnet efter andel kollektiv trafik



Byer rangordnet efter biltrafik (fra mindst til størst)

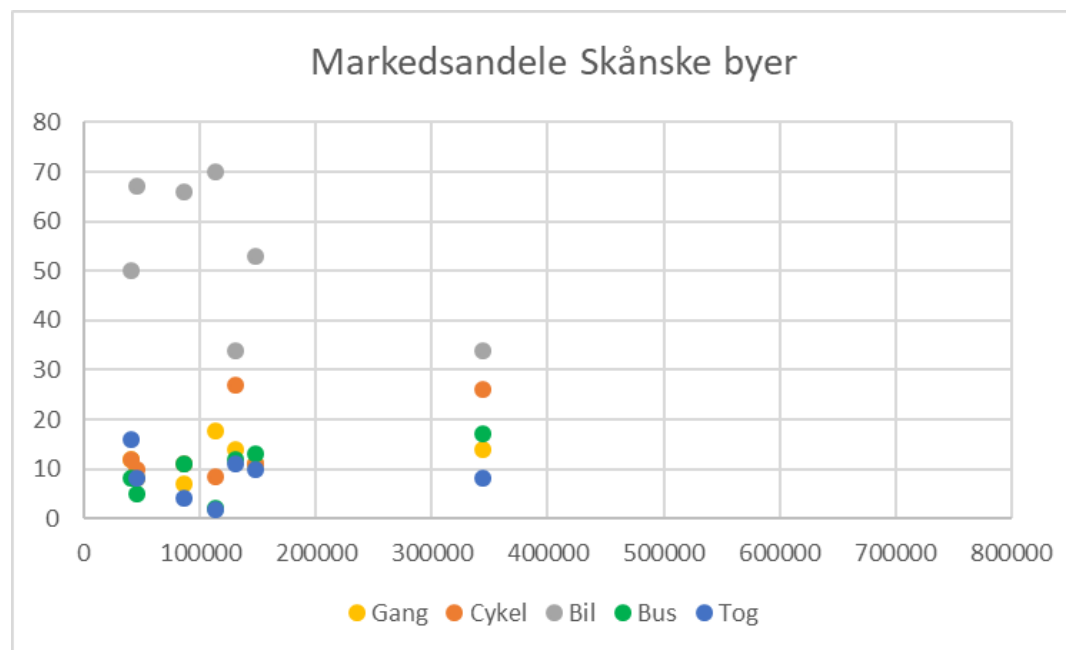
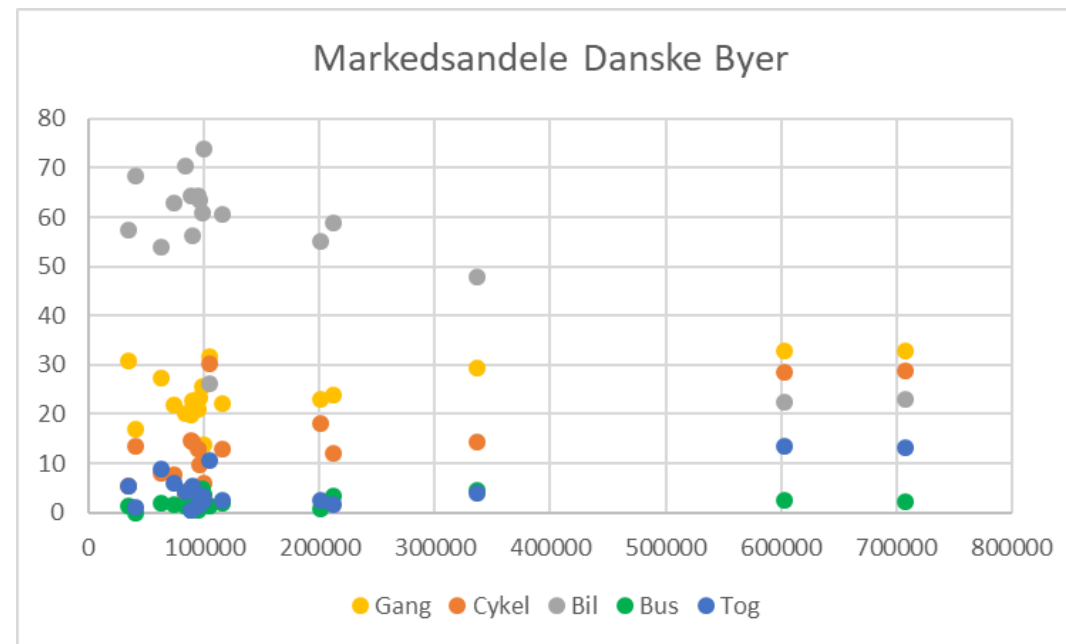


Markedsandel som funktion af bystørrelse

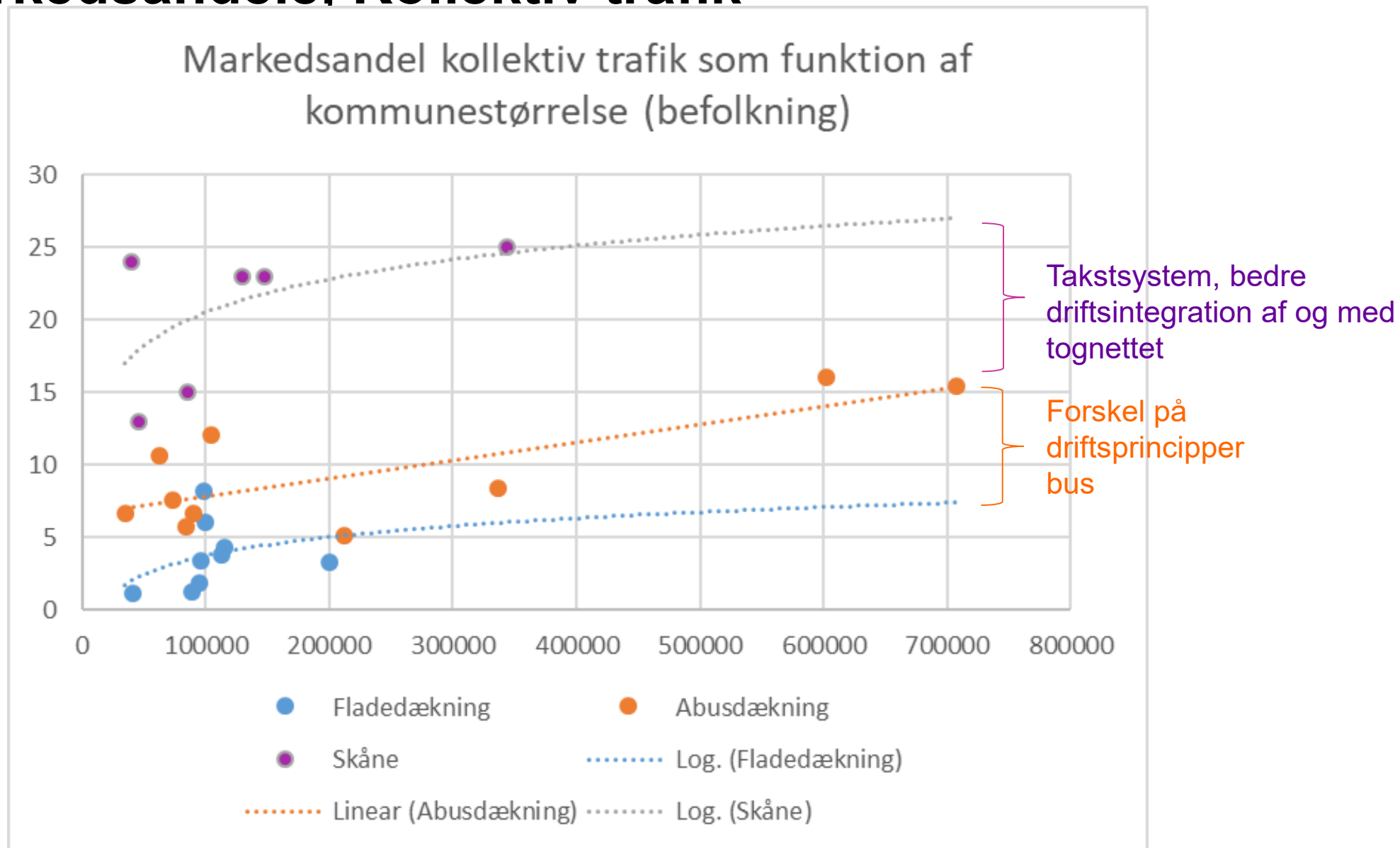
2018 Skåne

2023 Danmark

Tog inkl. kombirejser

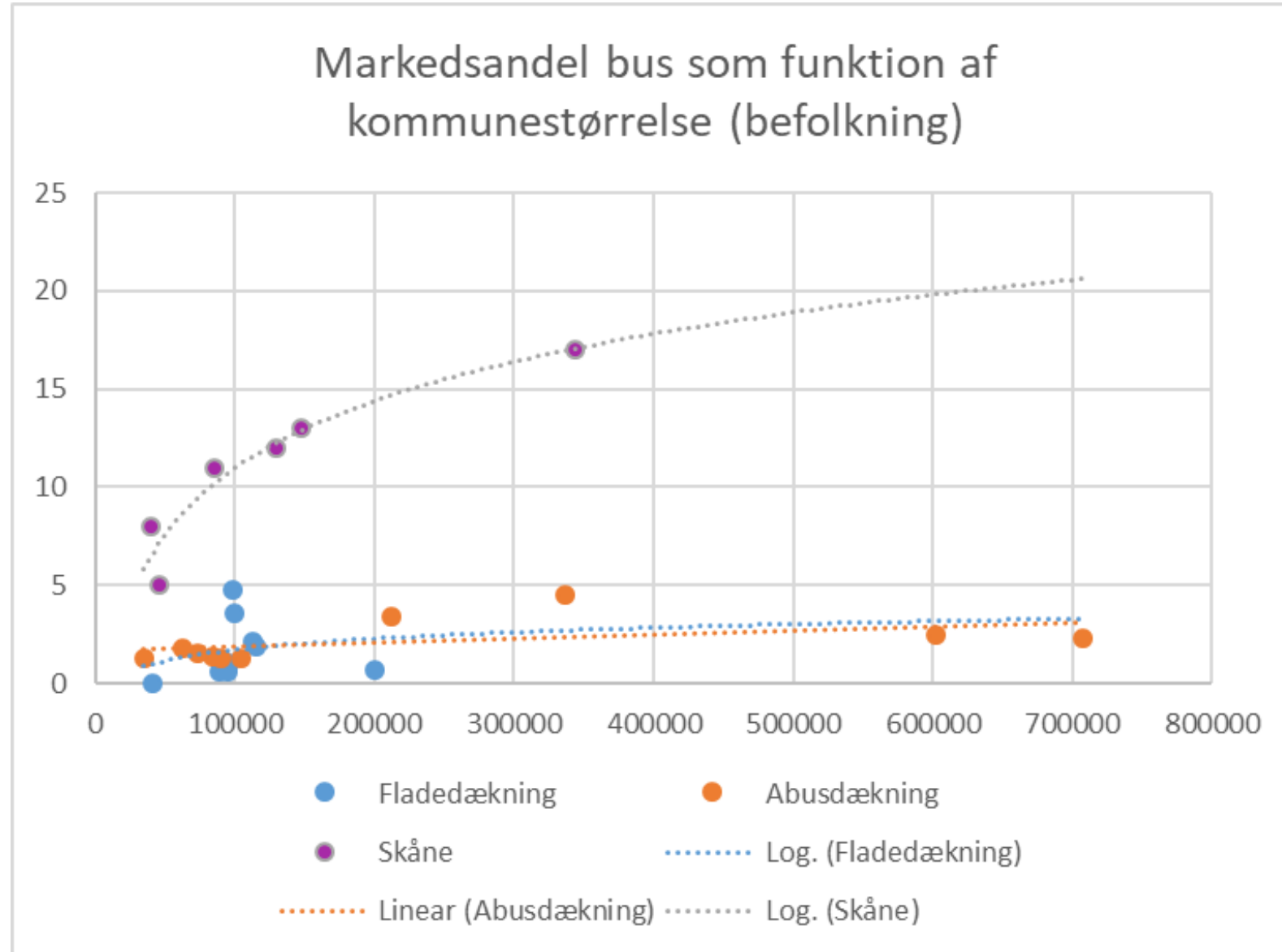


Markedsandele, Kollektiv trafik



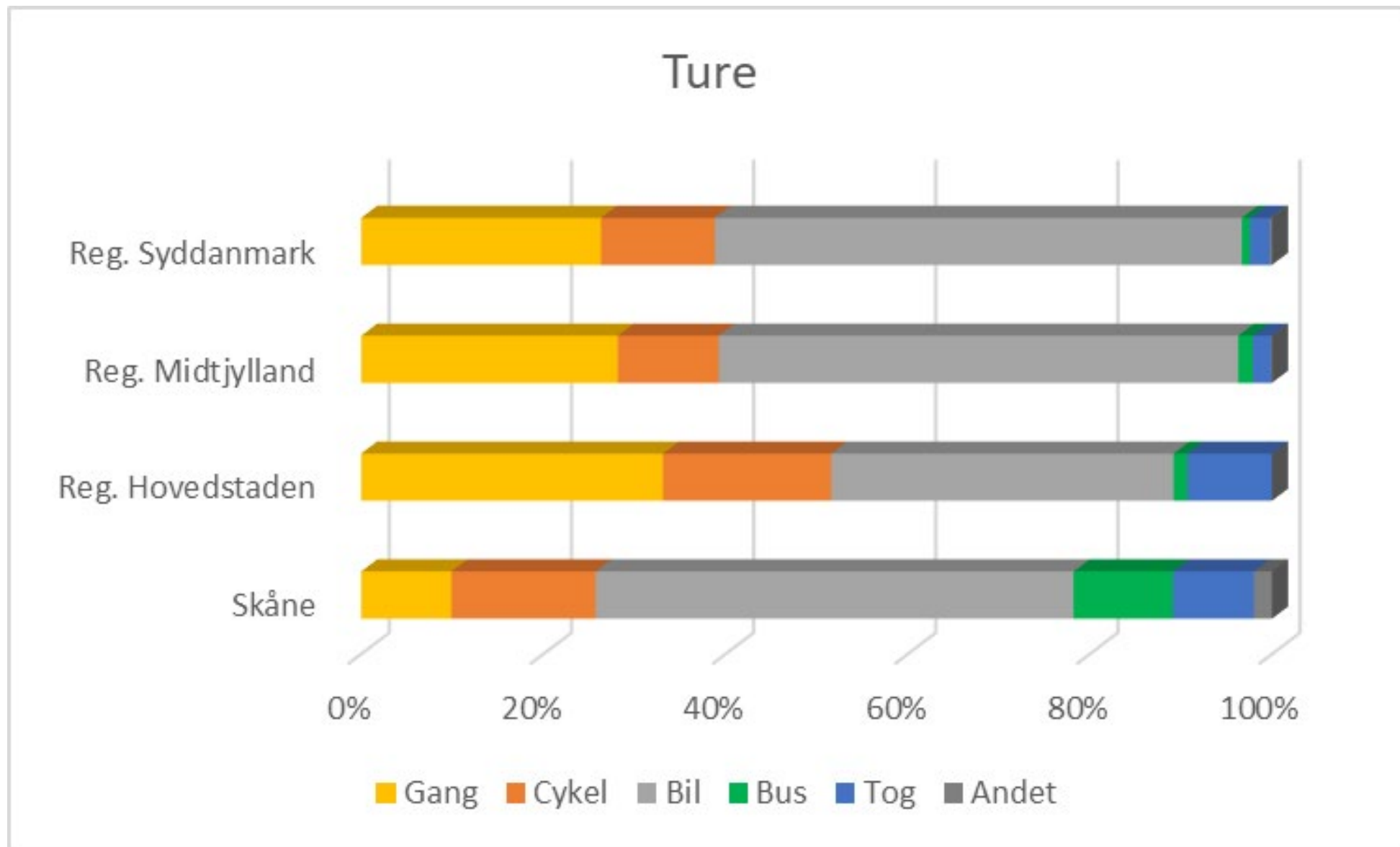
2018 Skåne
2023 Danmark
Tog inkl. kombirejser

Markedsandele, busstrafik



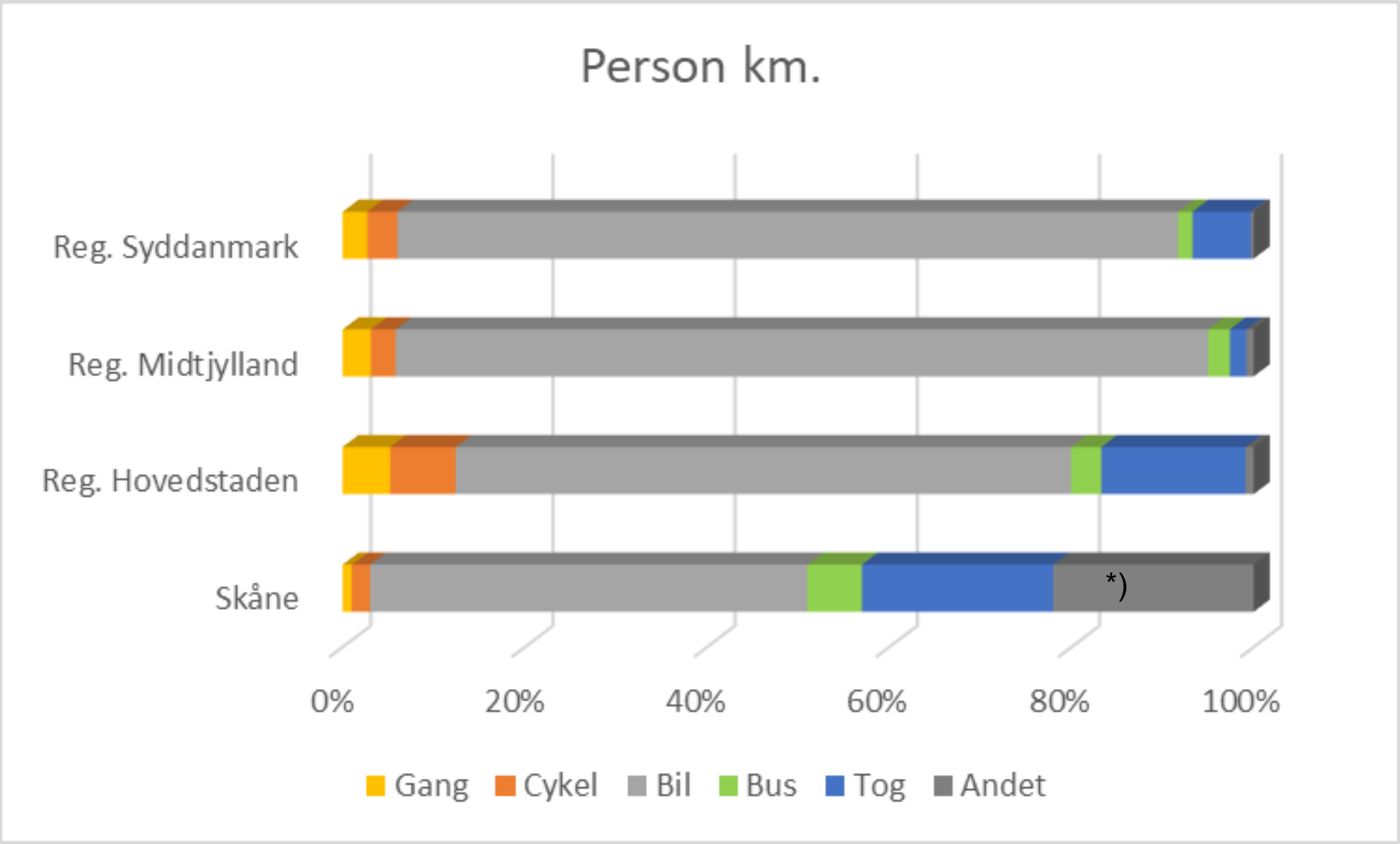
2018 Skåne
2023 Danmark
Alene rene busrejser

Markedsandele regioner



2018 Skåne
 2022 Danmark
 (alene sammenlignelige
 Tal for 3 regioner)
 Tog inkl. kombirejser

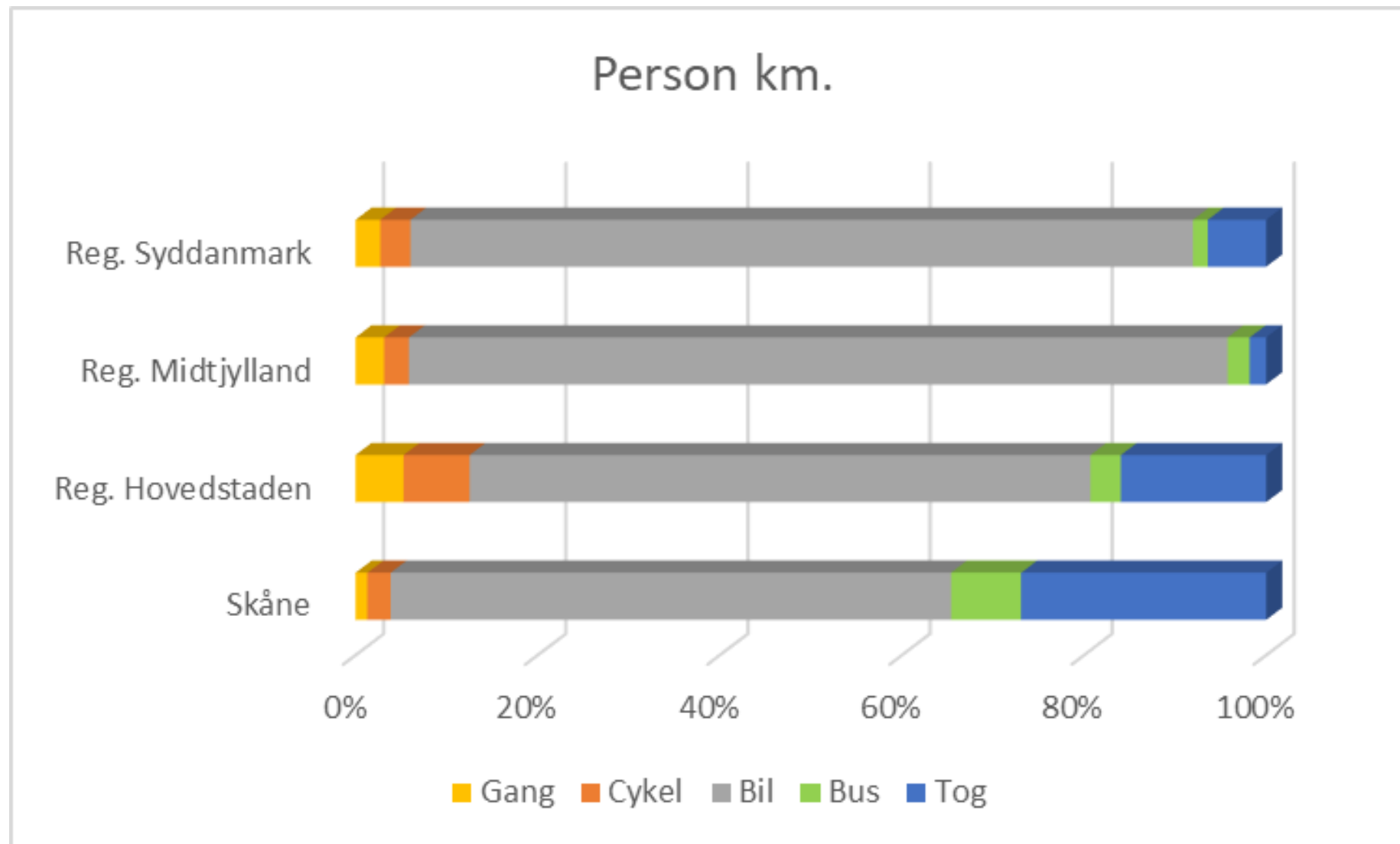
Markedsandele regioner



2018 Skåne
2022 Danmark
Tog inkl. kombirejser

*) Skåne har større andel af transportarbejde registreret som flyrejser

Markedsandele regioner, uden "andet"



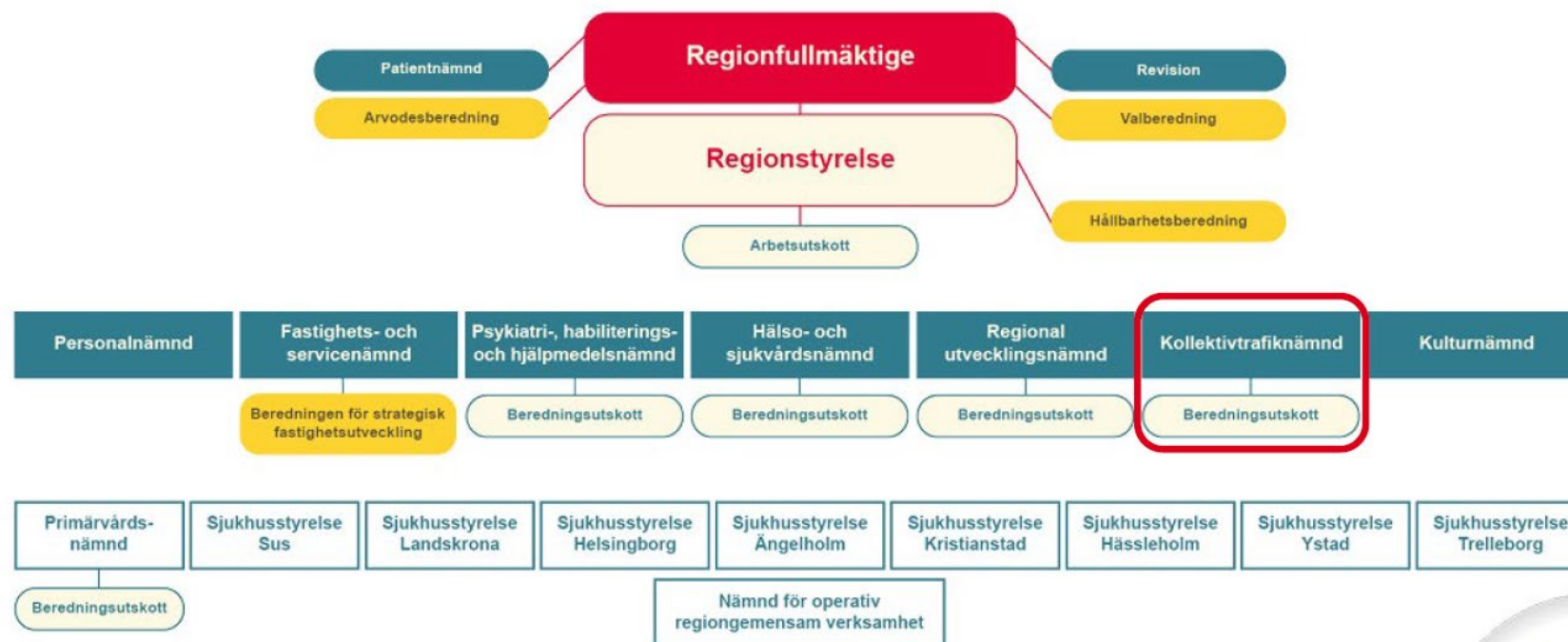
2018 Skåne
2022 Danmark
Tog inkl. kombirejser

Organisering med entydigt ansvar

Baggrund

- Skånetrafikken blev oprettet i 1999 som en del af sammenlægningen af Skåne og Christiansstad Län
- Del af Region Skåne

Politisk organisation 2023–2026



Skånetrafikken

- Lille brik i Regionen
- Regionen har bredere ansvar end i Danmark (skatteopkrævning, kultur, ejendomsregistre, kollektiv trafik, ud over sygehuse/sundhed)

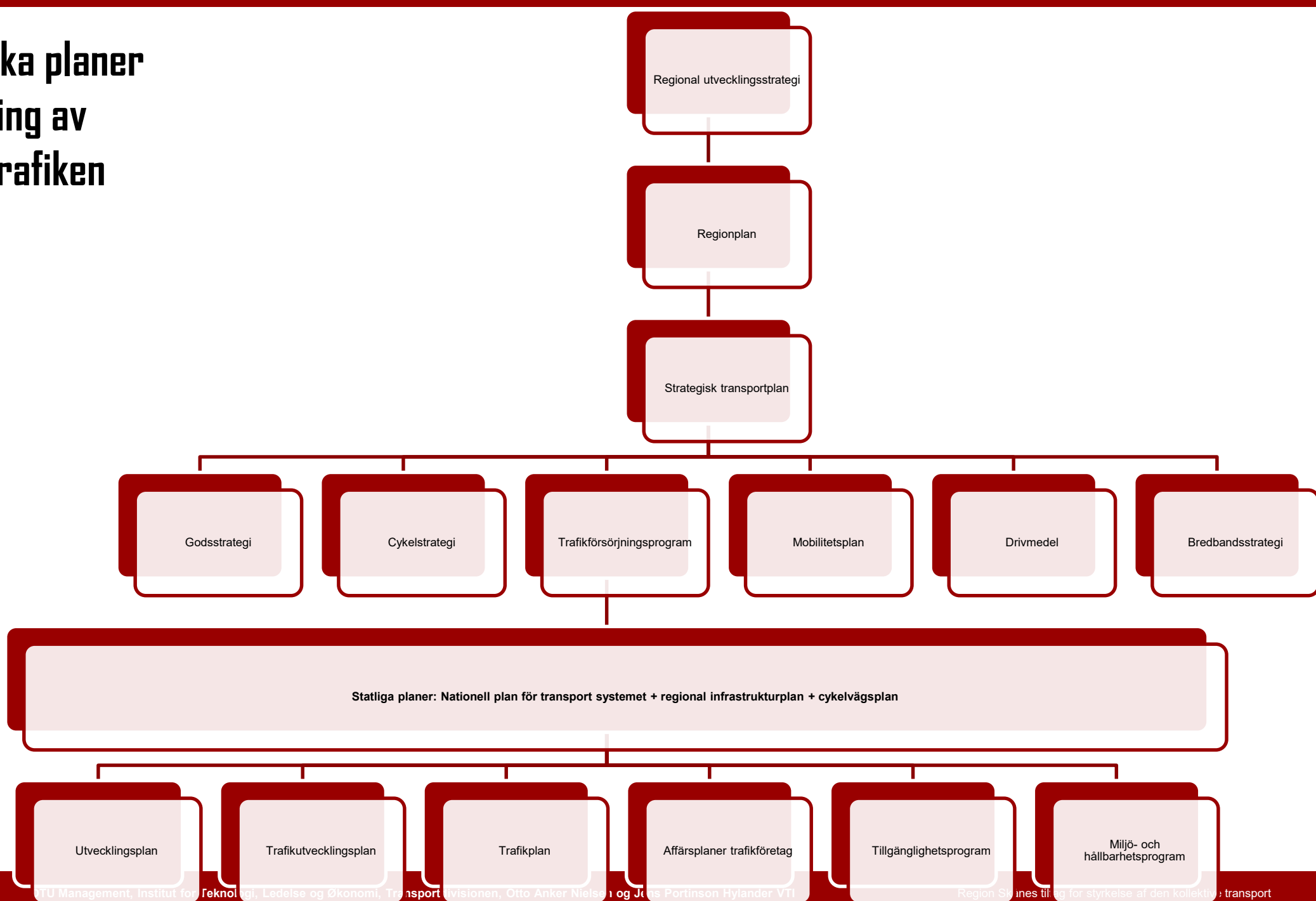


Skånetrafiken

Organisering av kollektivtrafiken i Skåne



Strategiska planer för styrning av kollektivtrafiken i Skåne



Regionplan för Skåne 2022–2040

Mål och planeringsstrategier



Strategi 1:
Utveckla den flerkärniga
ortsstrukturen



Strategi 2:
Stärk tillgängligheten
och bind samman Skåne



Strategi 3:
Växa effektivt med en
balanserad och hållbar
markanvändning



Strategi 4:
Stärk Skånes relationer
med omvärlden



Strategi 5:
Skapa attraktiva och
hälsofrämjande livsmiljöer



Ett sömlöst Skåne
med människan
i centrum

Strategi 6:
Synliggör det ömse-
sidiga beroendet mellan
stad och landsbygd



Strategi 7:
Säkerställ blågrön
infrastruktur av tillräcklig
kvalitet och kvantitet



Strategi 8:
Minska vår klimat-
påverkan och anpassa för
ett förändrat klimat



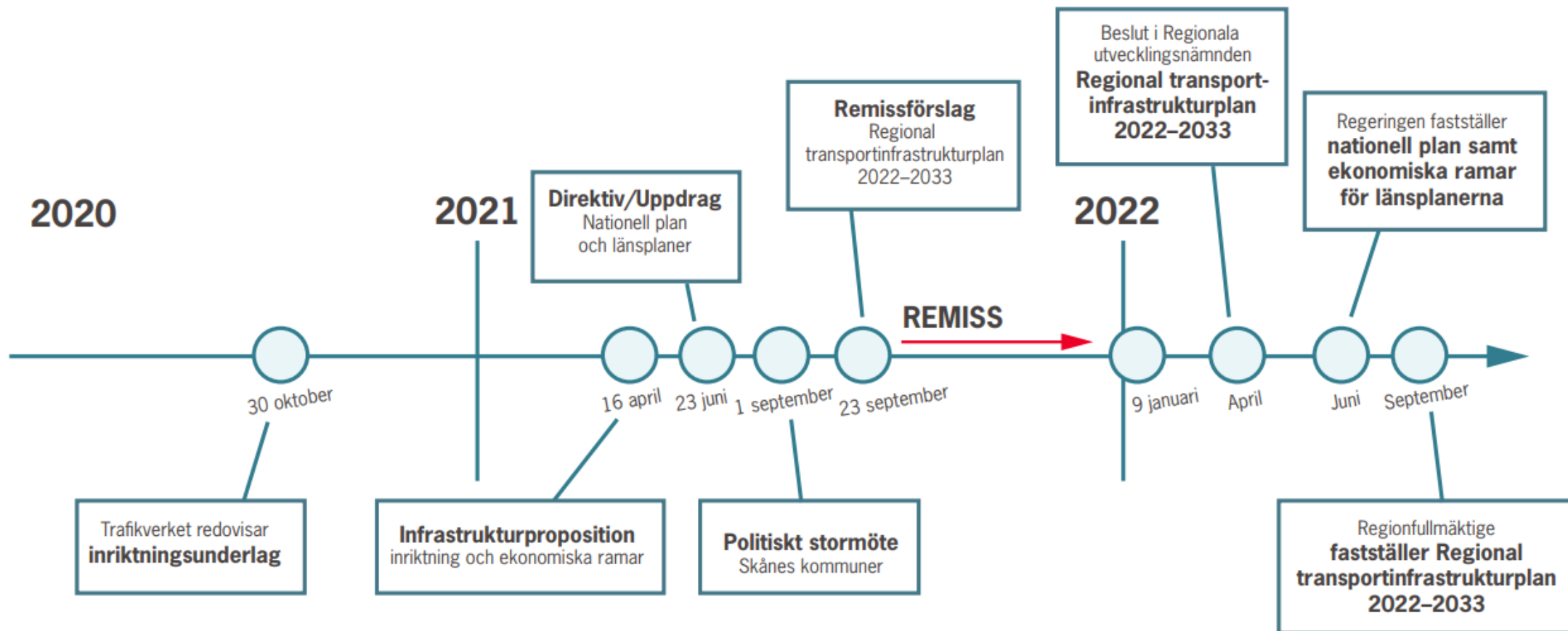
Strategi 9:
Utveckla utbudet av bostäder
och säkerställ ett effektivt
nyttjande av det befintliga



Strategi 10:
Utveckla och förvalta teknisk
infrastruktur för ett växande
Skåne med nya behov



Framtagandeprocess



Bilden visar processen för framtagandet av ny regional transportinfrastrukturplan.

Ekonomiska förutsättningar

Vår verksamhet finansieras genom intäkter och regionbidrag. Biljettintäkter är kopplade till ett ökat resande, prishöjning, nytt biljettsystem och indexering. Den största delen av kostnaderna är ersättningen till trafikföretagen. Kostnaderna för serviceresor redovisas separat.

I övriga kostnader ingår bland annat hyror, IT och drift, drift och underhåll av hållplatser, stationer och teknisk utrustning, information och marknadsföring, kontrollantverksamheten, övriga köpta tjänster, provisioner och förseningsersättningar.

I finansiella kostnader står avskrivningar och räntor för Öresundståg och Pågatågen för de största delarna.

24 av 33 kommuner har överlätit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till Skånetrafiken. Region Skåne subventionerar sjukresor. Dessa tjänster faller under serviceresor.

Källa: Skånetrafikens verksamhetsplan 2020 – 2023; Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Så här används pengarna

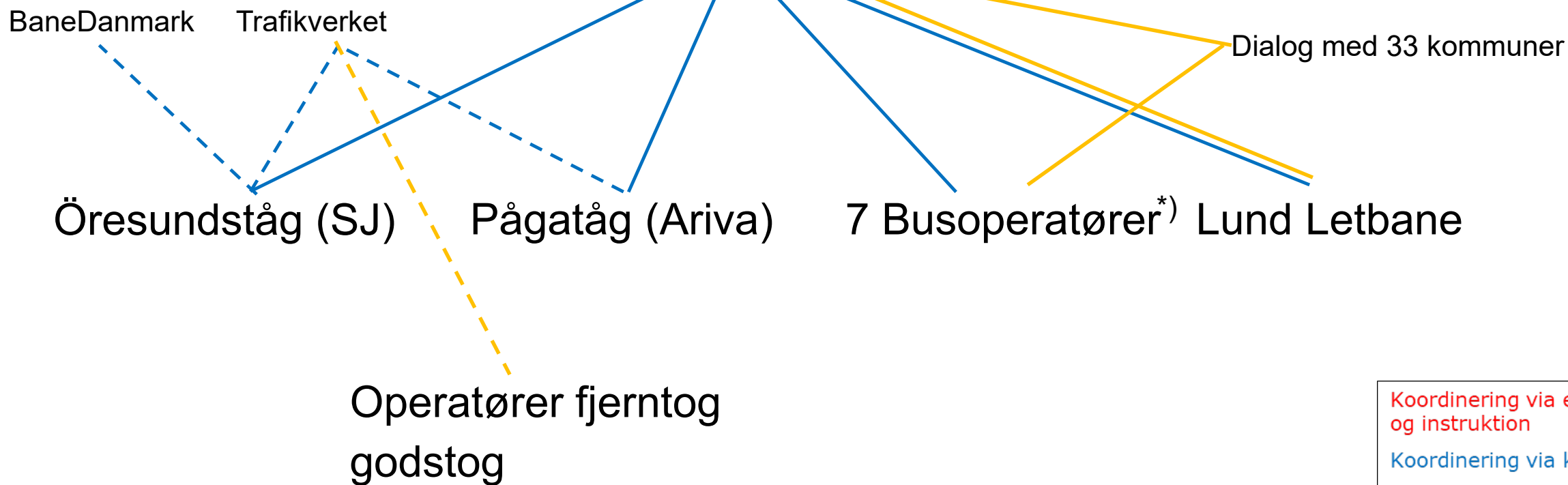


Trafikkostnader	4 854 mkr
Serviceresor	410 mkr
Övriga kostnader	440 mkr
Personalkostnader	304 mkr
Finansiella kostnader	578 mkr

Aktører og koordineringsmekanismer

Region Skåne

Skånetrafikken (efter 1999)



*) Fordelt på 16 kontrakter

Koordinering via ejerskab
og instruktion

Koordinering via kontrakt

Koordinering via
partnerskab

Pendler-
nettet

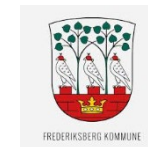
Bus

Jernbane

Metro

45 kommuner 2 regioner

DOT Din Offentlige Transport



11 kommuner,
1 region

Hovedstadens
Letbane



Gransknings-
møder

Rettidigheds
programmet

banedanmark



Køreplan-
gruppen

HVORDAN FÅR VI MERE OG
BEDRE KOLLEKTIV TRAFIK
FOR PENGENE?

Bud på fremtidens organisering af den
kollektive trafik i Greater Copenhagen

Maj 2017



14 Bus operatører
(2022)

Andre
godso-
peratører



REJSEKORT

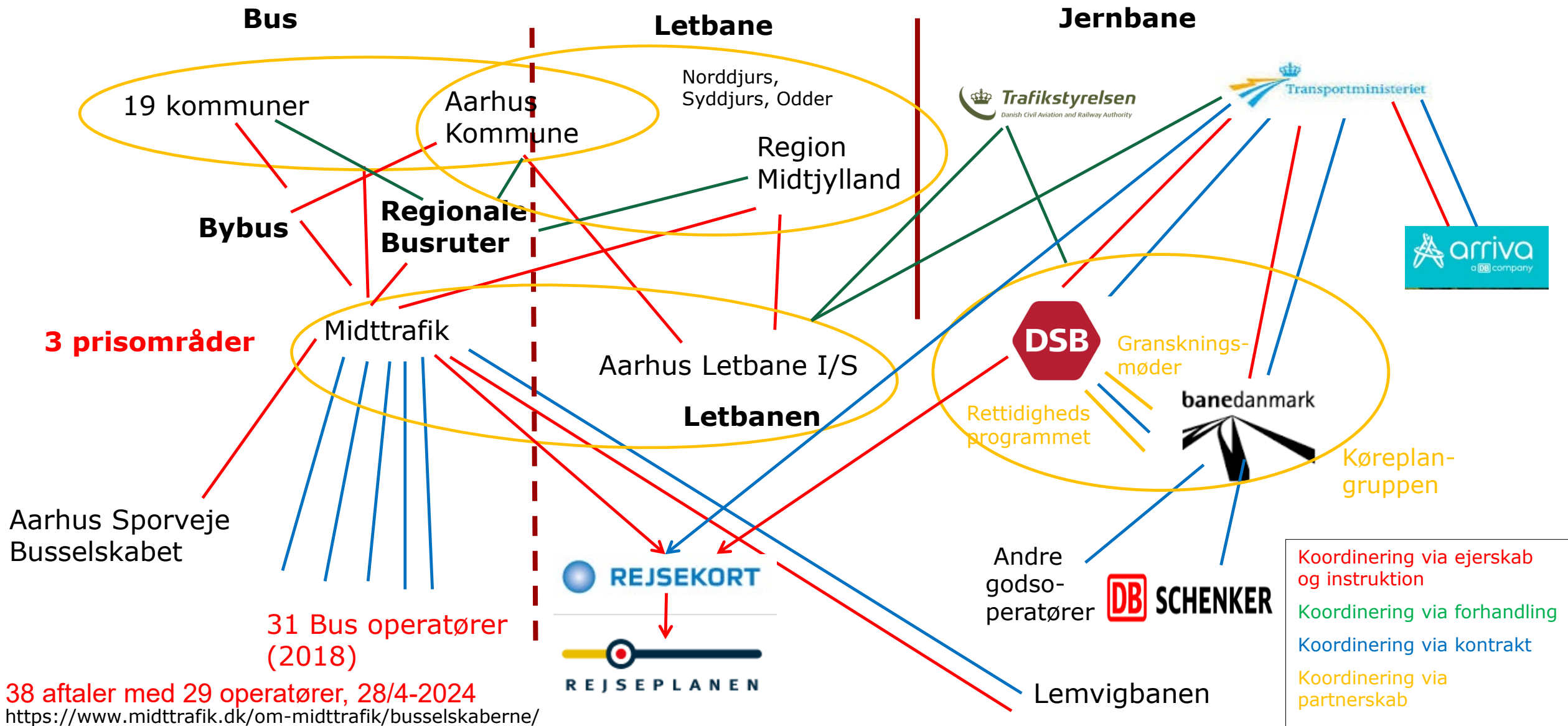


Koordinering via ejerskab
og instruktion

Koordinering via kontrakt

Koordinering via
partnerskab

Aktører og koordineringsmekanismer i Region Midtjylland



Skåne; Paraply organisation med entydigt ansvar for regional og lokal kollektiv trafik

- Skånetrafikken er en del af den regionale forvaltning, der også rummer regional planlægning
- Pengene er et basisbudget som del af Regionen
- Tilskud til visse anlæg fra Staten efter forhandling, samt i puljer.
- Løsninger diskuteres med Kommuner (byer og grupper af landkommuner), kommuner kan tilkøbe drift
- Lokale busfremkommelighedstiltag i vejnet finansieres af kommuner

Danmark; Kompleks forhandling og koordinering mellem mange organisationer

- Intet link mellem trafikselskab og arealplanlægning
- Pengene kommer via forhandling med Regioner og kommuner
- Tilskud til visse anlæg fra Staten efter forhandling, samt i puljer
- Finansiering forhandles med Regioner og Kommuner (individelt og i grupper)
- Lokale busfremkommelighedstiltag i vejnet finansieres af kommuner

Skåne; Målstyring fremfor politisk detailstyring

- Helhedsorienteret planlægning af et samlet effektivt transportsystem
- Principper og mål for minimumsbetjening, bl.a. af Landsbyer
- Driftsmæssig optimering
- Kommuner har ikke direkte økonomisk incitament, f.eks. for fremkommelighedstiltag

Danmark; Politisk detailstyring^{*)}

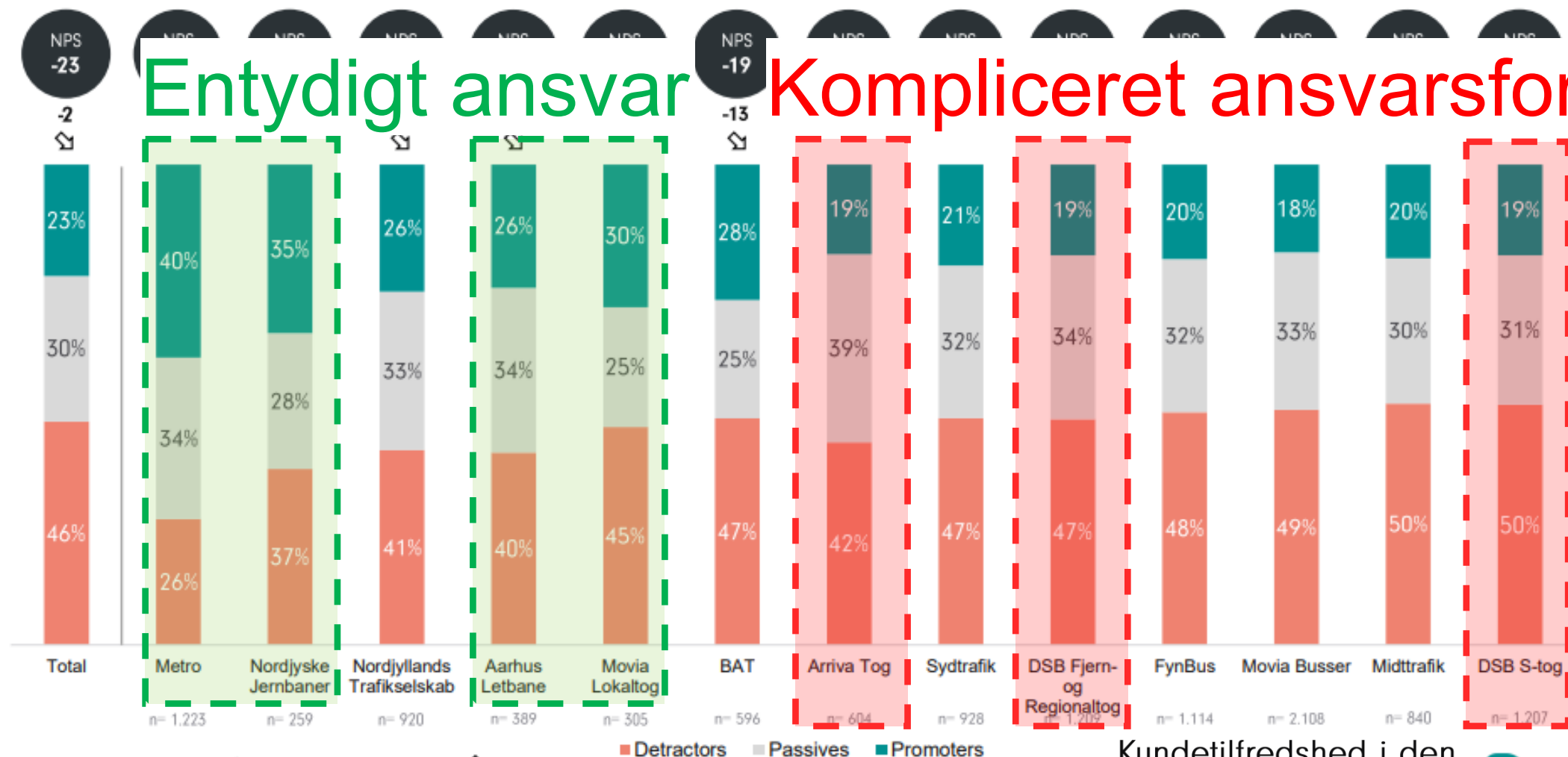
- Ikke formel samlet planlægning og koordinering af bybusser, kommunale busser, fælleskommunale busser, regionale busser, letbaner, lokalbaner, regional kontraktkørsel på statslige bane (Arriva, DSB Øresundstog)
- Ingen principper for minimumsbetjening, lokale forskelle på serviceniveau
- Opfyldelse af politiske krav
- Kommuner har økonomisk incitament, f.eks. for fremkommelighedstiltag, dog ikke fuldt ud hvis fordelene går til regionale busser, samt trafikvækst fordeles til andre aktører via indtægtsfordelingsmodellen (regionen, DSB, fælleskommunale ruter)

^{*)} Region Syddanmark har dog målstyring af den regionale bustrafik nogenlunde på samme vis som i Skåne. Sydtrafik har relativt lave operatøromkostninger per køreplanskm.

Ansvarsforhold

- Entydigt ansvar
 - Økonomi afhængighed af billetindtægter og passagergrundlag
 - Fokus mod kundetilfredshed
 - Lokalt/regional ejerskab og fokus
- Komplekst ansvar
 - Økonomi afhængighed af kontrakter, KPI'er
 - Fokus mod kontraktoverholdelse

Tendensen i selskabernes NPS er nedadgående, og kun få selskaber kan præstere en fremgang



Entydigt ansvar

Kompliceret ansvarsfordeling

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘
 Se s. 40 for forklaring af signifikansniveau
 NPS for 'Total' er opgjort for offentlig transport generelt

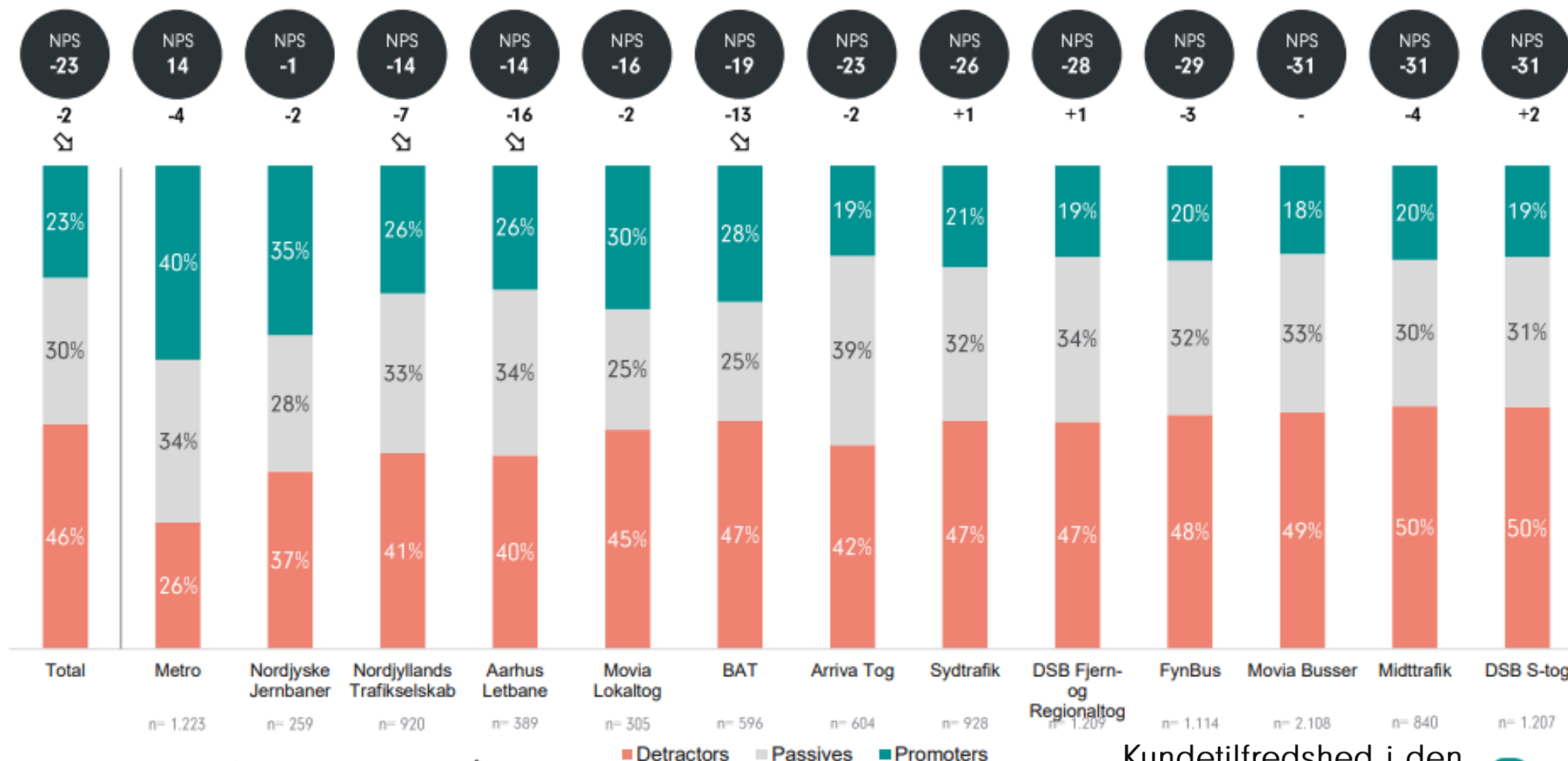
© 2020 – Side 18 | Base: Alle passagerer n = 11.702
 Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale [SELSKAB] til venner og bekendte?"

Kundetilfredshed i den kollektive trafik

Afrapportering af resultater for 2020
 Indsamlingsperiode: 19/10-18/11 2020



Tendensen i selskabernes NPS er nedadgående, og kun få selskaber kan præstere en fremgang



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘
 Se s. 40 for forklaring af signifikansniveau
 NPS for 'Total' er opgjort for offentlig transport generelt

© 2020 – Side 18

Base: Alle passagerer n = 11.702
 Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale [SELSKAB] til venner og bekendte?"

Kundetilfredshed i den kollektive trafik

Afrapportering af resultater for 2020
 Indsamlingsperiode: 19/10-18/11 2020



Professionalisering af bestyrelser

- Trafikselskabers bestyrelser
 - Typisk politikere og (måske) medarbejderrepræsentanter (f.eks. 9 politikere i midttrafik)
- Statslige salg
 - DSB færger -> Scandlines, Københavns Lufthavn -> Macquarie, DSB Gods -> DB Cargo, Banestyrelsens Rådgivningsdivision -> Atkins
 - Fra underskud til overskud, og flere passagerer/gods/kunder
- Professionelle bestyrelser (typisk direktører, professionelle bestyrelsesmedlemmer eller eksperter)
 - Stor ekspertise inden for domænet
 - Viden om kunder og markedsføring
 - Viden om ledelse af store driftsorganisationer
 - Specialister i finansiering

Små statslige investeringer

Svensk transportinfrastrukturfinansiering

- Statliga transportinfrastrukturplanen löper över 12 år och uppdateras 1 gång per mandatperiod. Uppdelad i två delar:
 - Statliga investeringar i transportnätverket av nationell betydelse
 - Regionala planer för investeringar på regional nivå, inkl. medfinansiering för satsningar på kollektivtrafik.
- Båda delar finansierade av staten men de regionala planerna bestäms via respektive region.
- Investeringar i kollektivtrafik i statliga nätet 2022-2033:
 - Väg; 1.729 mio. SEK
 - Järnväg; 5.851 mio. SEK
- Investeringar i kollektivtrafik via regionala planen 2022-2033
 - 2.024 mio. SEK
- 780 mio. SEK investeras i cykelinfrastruktur 2022-2033

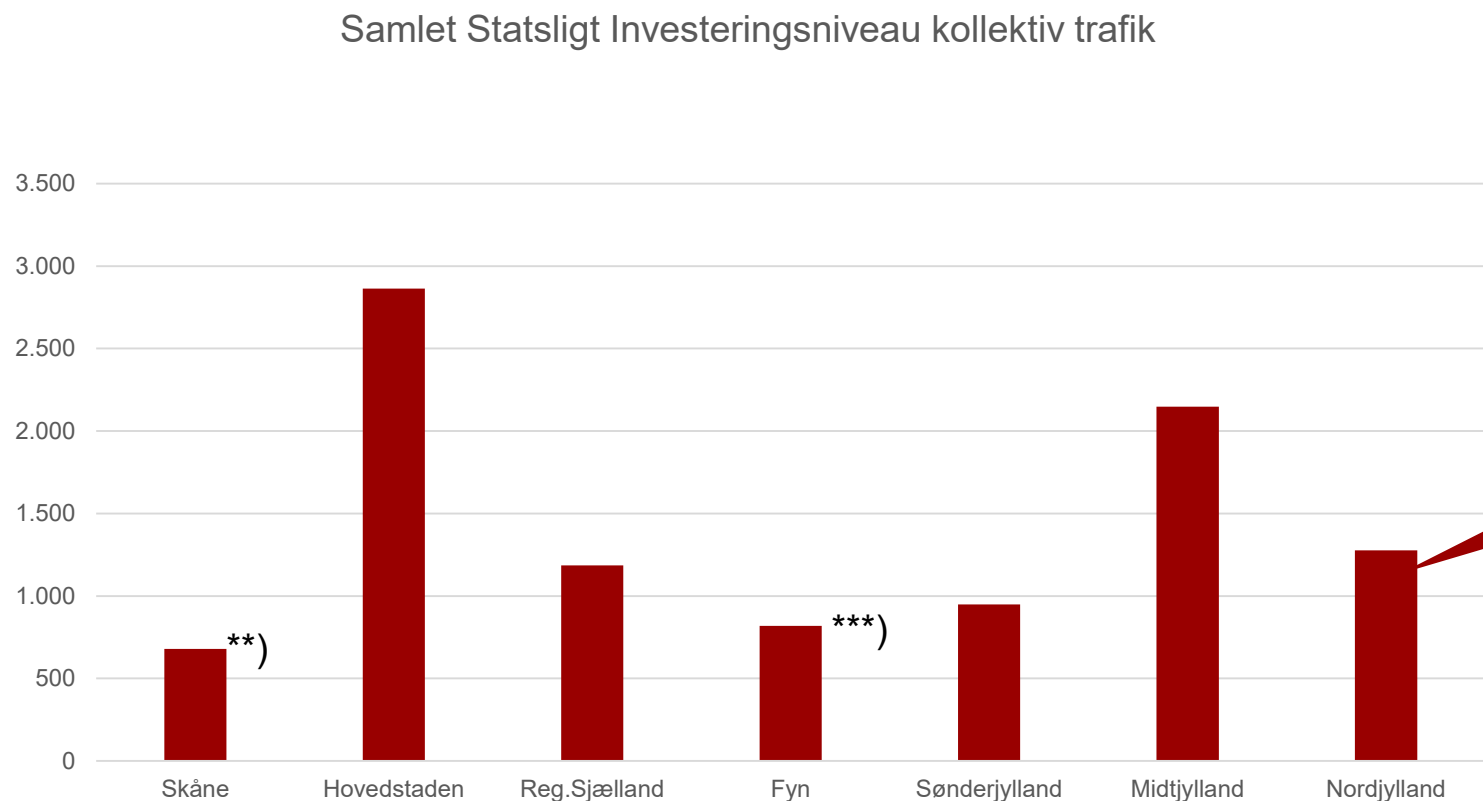
Små statliga investeringar i Skåne planerade framåt, men stora satsningar i systemet mellan 1990 – 2020

År	Investering i kollektivtrafik i Skåne	Transportslag
1991	Knutpunkten i Helsingborg öppnas	Kollektivtrafik
1992	Malmöhusöverenskommelsen sluts	Väg, järnväg, kollektivtrafik
1993	Beslut om dubbelspårsutbyggnad av Väst kustbanan	Järnväg
1996	Ystadbanan (Malmö - Ystad) elektrifieras	Järnväg
2000	Öresundsbron invigs, Öresundstågen startar trafik	Järnväg
2001 - 2003	Ny sträckning av västkustbanan mellan Helsingborg – Landskrona invigs	Järnväg
2003	Österlenbanan (Ystad – Simrishamn) elektrifierad	Järnväg
2003	Lundalänken (BRT) invigs	Buss
2010	Citytunneln invigs	Järnväg
2013	Persontrafik på Kontinentalbanan Malmö - Trelleborg återupptas	Järnväg
2014	MalmöExpressen (BRT) invigs	Buss
2015	Hallandsåstunneln öppnas	Järnväg
2019	HelsingborgsExpressen (BRT) invigs	Buss
2020	Persontrafik på Lommabanan återupptas; Spårvägen i Lund invigs	Järnväg, spårväg
2021	Persontrafik på Söderåsbanan återupptas	Järnväg
2023	Fyrspår mellan Malmö - Lund öppnar	Järnväg

Statslige investeringsplaner, per år, alle transportmidler

Skåne 2022-2033 Transportinfrastrukturplan

Danmark 2022-2035 Infrastrukturplan (inkl. Igangværende projekter) *)



En meget større andel af investeringerne i Danmark er Statslige, hvor de i Sverige bæres af Regionerne/Trafikselskaberne ofte som del af driftsbudgetter. Regionerne i Sverige opkræver regional skat

*) Den Danske plan indeholder nogle mindre puljer og udviklingsprojekter, der er fordelt mellem regioner og projektyper efter skøn. Inkl.. overførte midler til forsinket signalprogram, kørestrøm

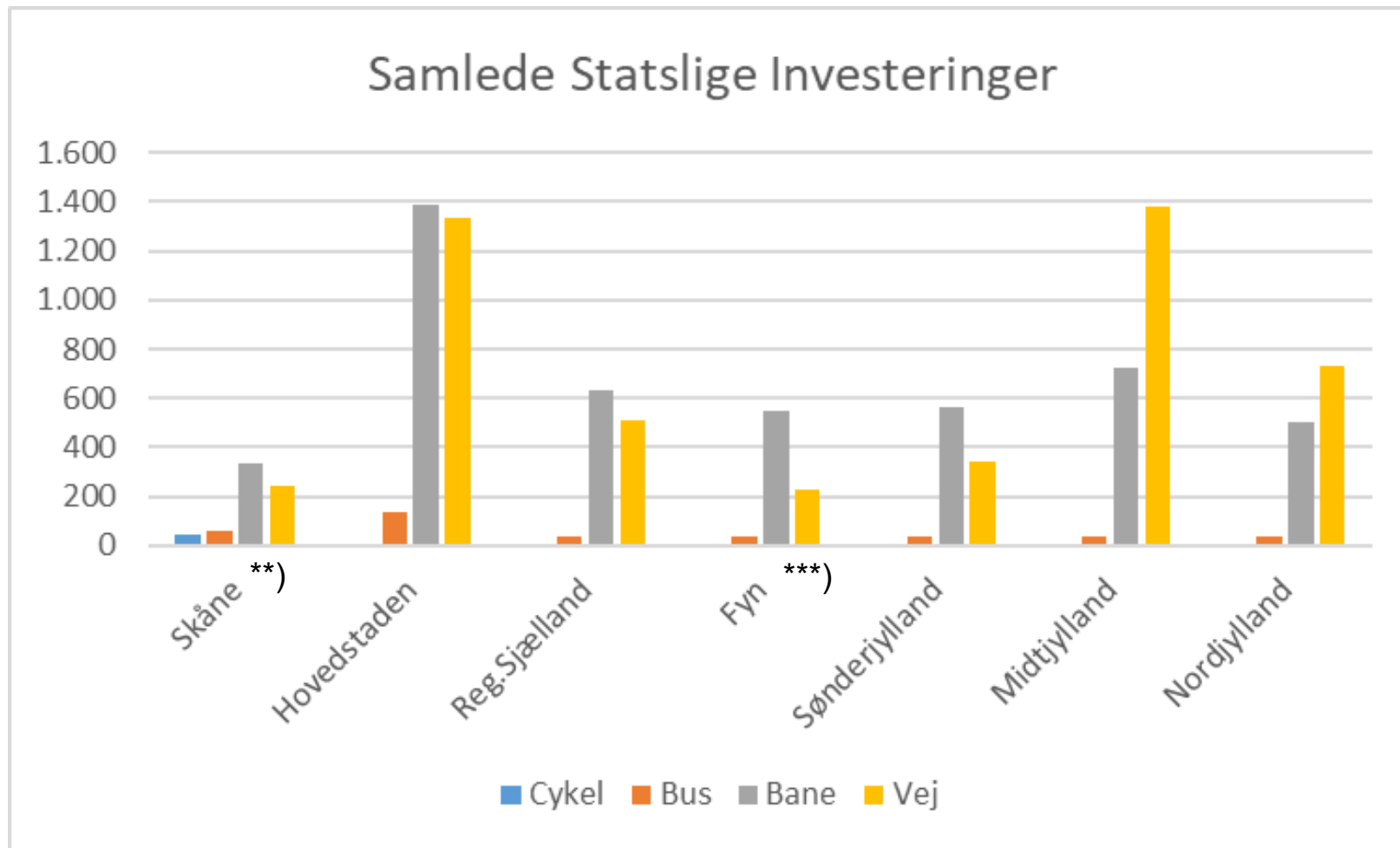
***) Ekskl. midler til bane over Vestfyn, der er overført fra tidligere forlig

**) Kurs 0,64

Statslige investeringsplaner, per år, alle transportmidler

Skåne 2022-2033 Transportinfrastrukturplan

Danmark 2022-2035 Infrastrukturplan (inkl. Igangværende projekter) *)



*) Den Danske plan indeholder nogle mindre puljer og udviklingsprojekter, der er fordelt mellem regioner og projekttyper efter skøn. Inkl. overførte midler til forsinket signalprogram, kørestrøm

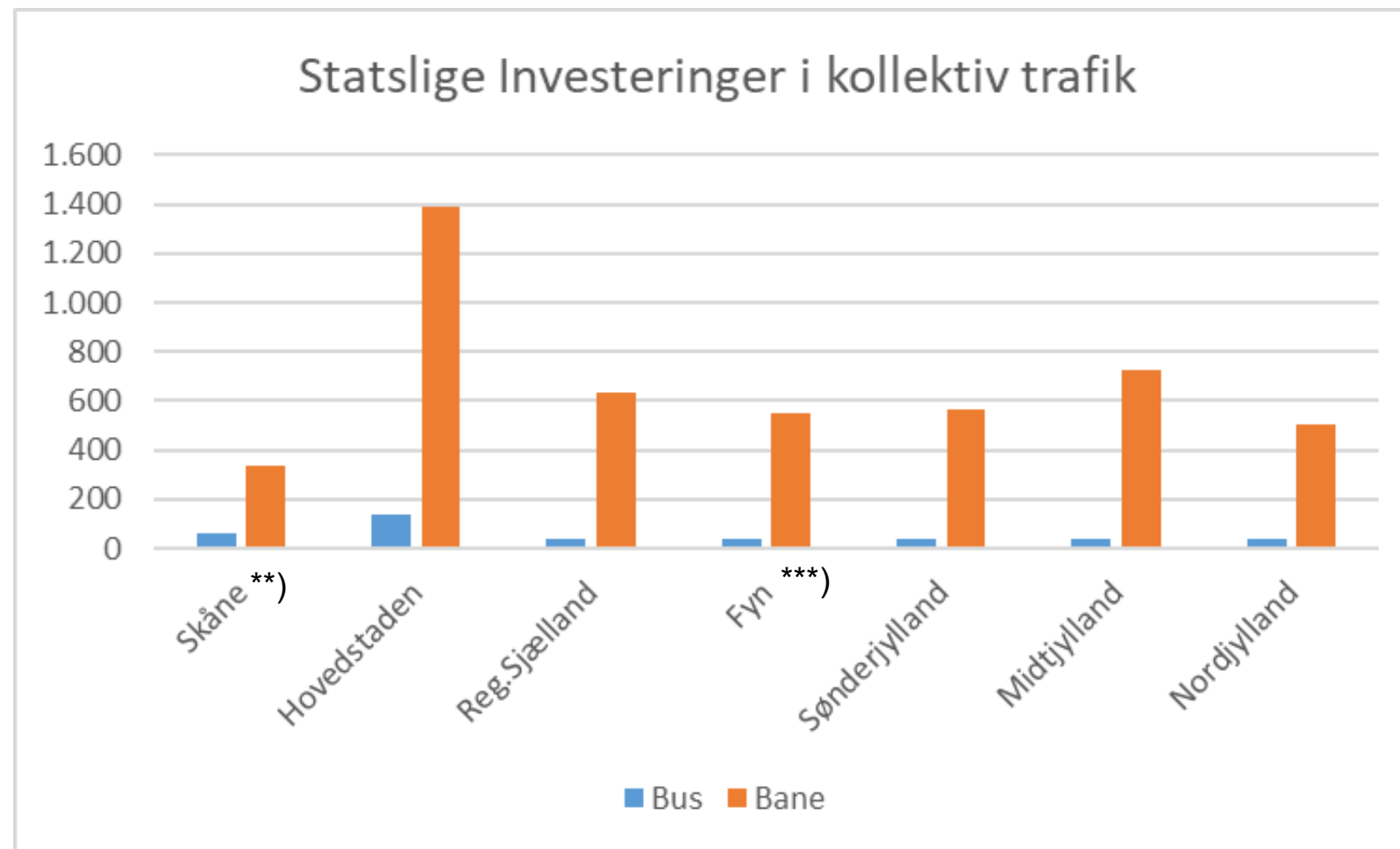
**) Ekskl. midler til bane over Vestfyn, der er overført fra tidligere forlig

**) Kurs 0,64

Statslige investeringsplaner, per år, Kollektiv trafik

Skåne 2022-2033 Transportinfrastrukturplan

Danmark 2022-2035 Infrastrukturplan (inkl. Igangværende projekter) *)

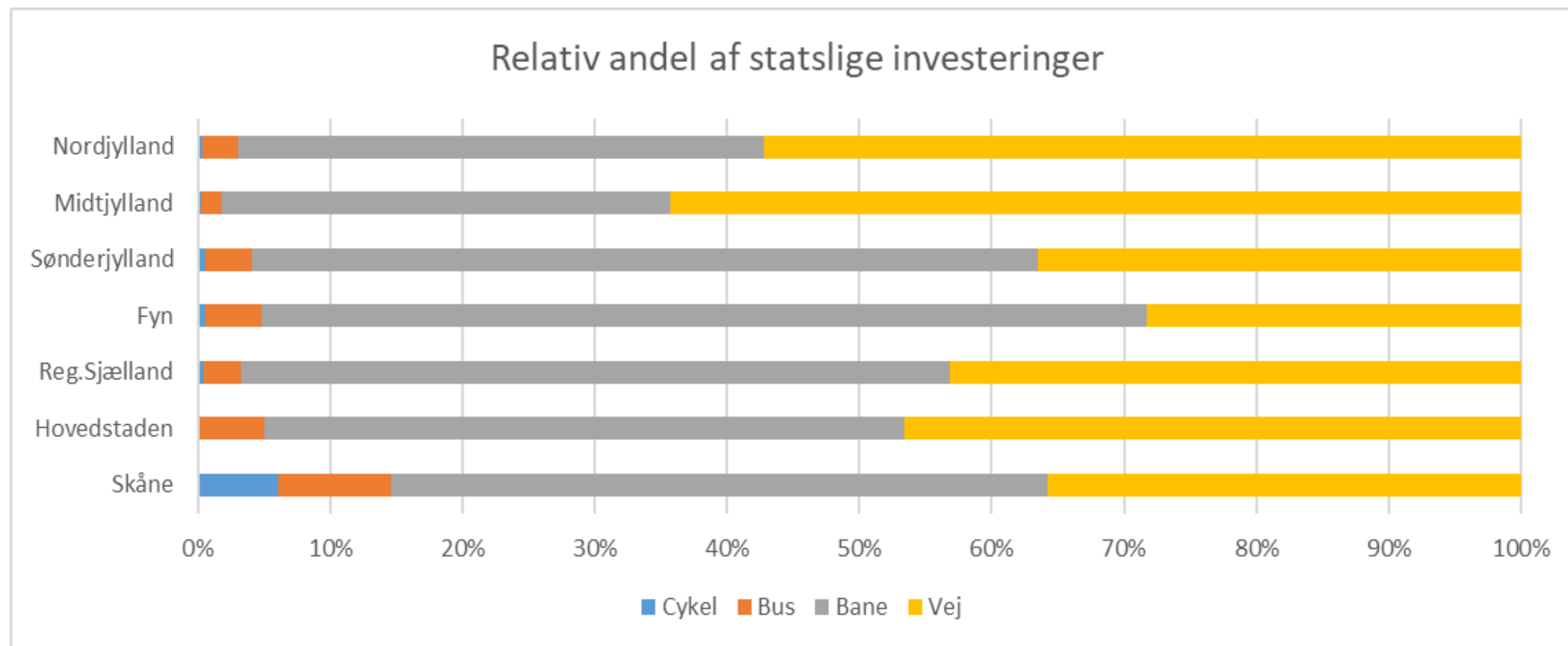


*) Den Danske plan indeholder nogle mindre puljer og udviklingsprojekter, der er fordelt mellem regioner og projekttyper efter skøn. Inkl. overførte midler til forsinket signalprogram, kørestrøm

***) Ekskl. midler til bane over Vestfyn, der er overført fra tidligere forlig

**) Kurs 0,64

Statslige investeringer fordelt på transportmidler



Lave driftsomkostninger

Forskel i organisering gør det svært at sammenligne tal (passagertal og økonomi)

Skåne

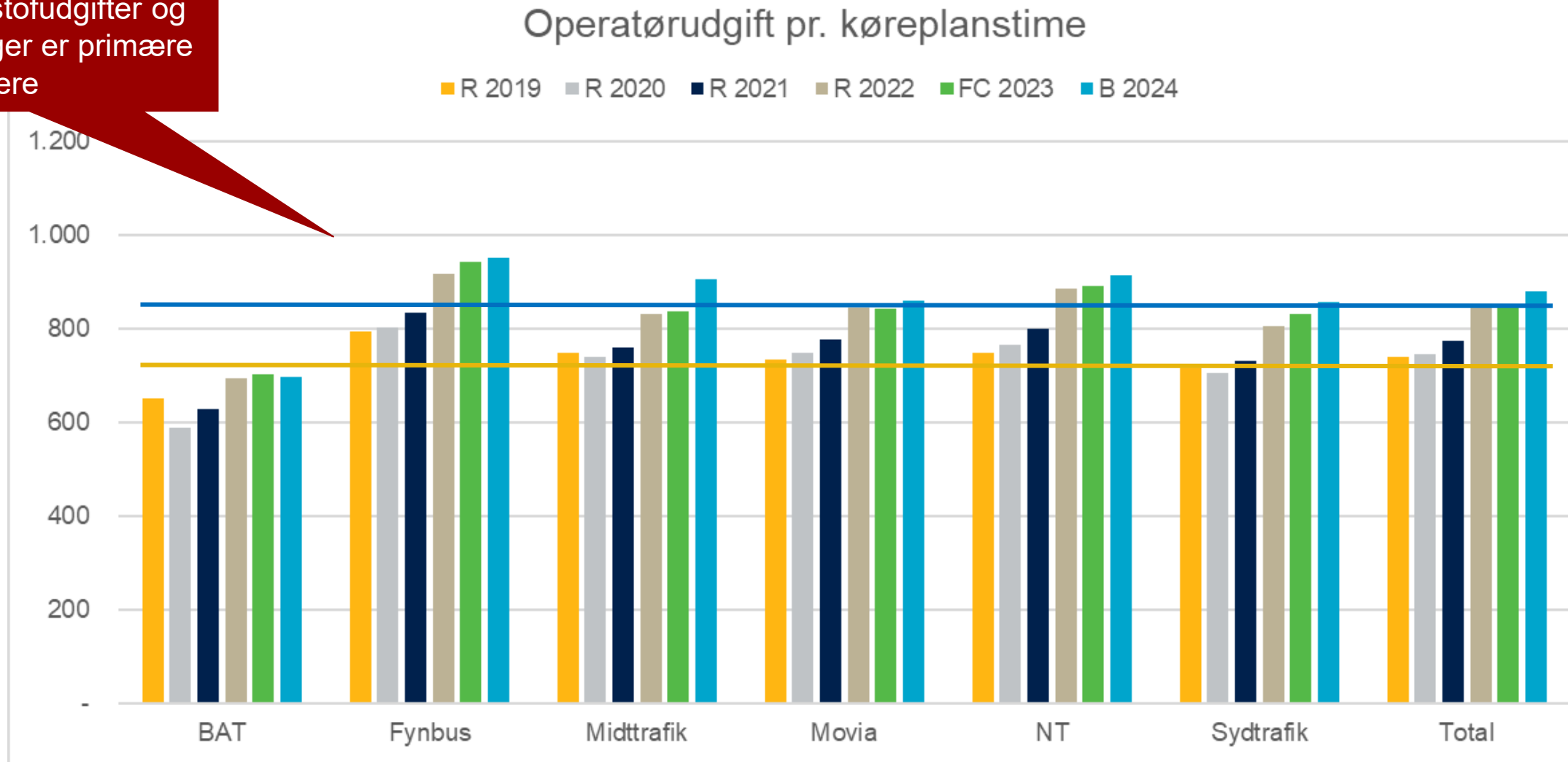
- Omkostninger/km (vi har fået grunddata og justeret tal til omkostninger/køreplanstime)
- Ingen skelnen mellem fællesomkostninger og leverandøromkostninger
- Tal for regional og kommunal/bybus samlet (vi har fået grunddata for at dekomponere disse)
- Letbanen i Lund svær at udtrække fra andre tal (vi har undladt Lund fra nogle af analyserne)
- Regional og lokal togtrafik inkluderet i overordnede nøgletal for Skånetrafikken
- Trafikverket (Staten) afholder udgifter for jernbaneinfrastruktur, ikke opgjort per region
- Markedsandele i forhold til motoriseret transport (vi har fået data fra den svenske transportvaneundersøgelse og sammenlignet med det)

Danmark

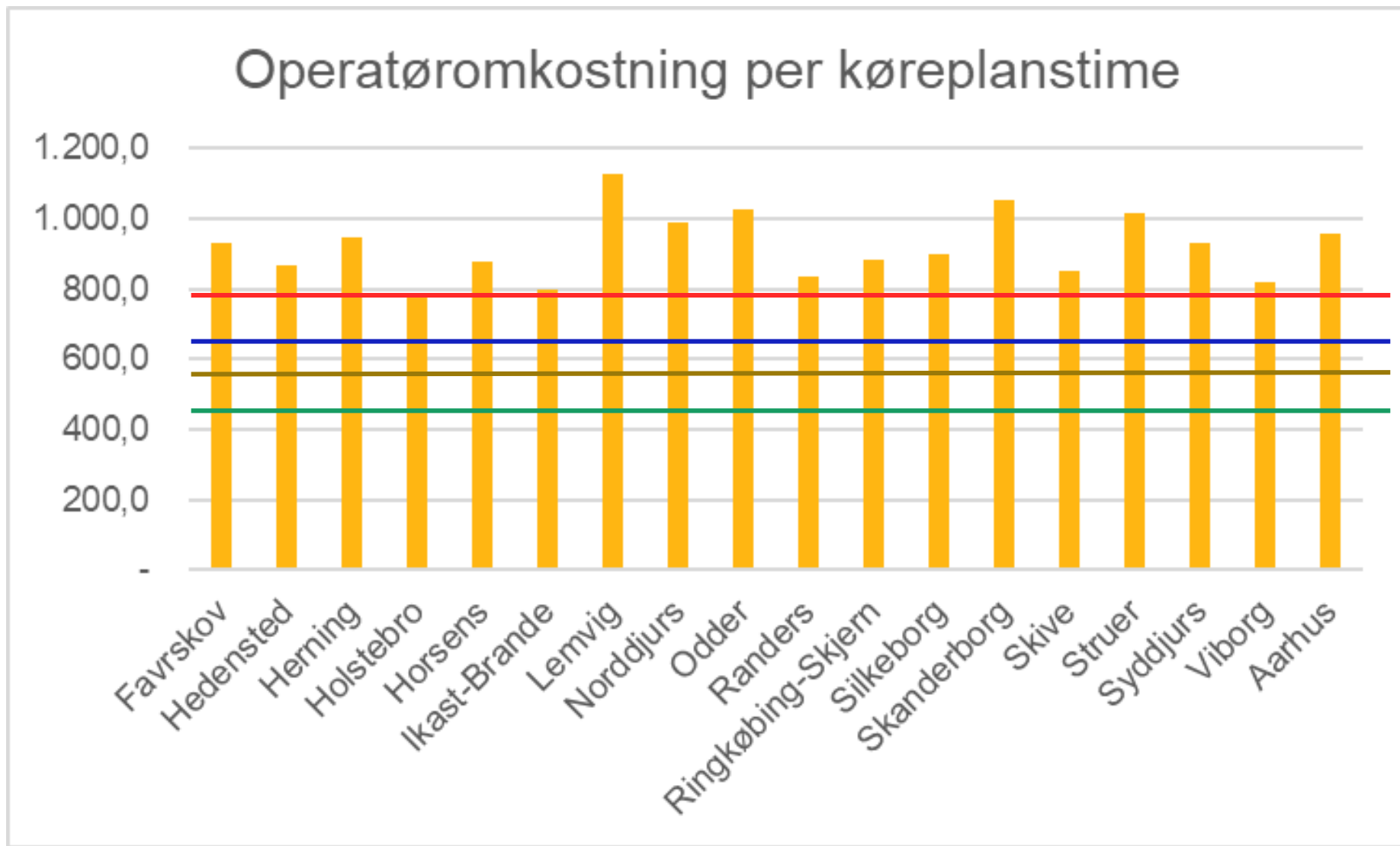
- Omkostninger/køreplanstime
- Skelnen mellem fællesomkostninger og leverandøromkostninger
- Separate tal for Regional og kommunal/bybus, sidstnævnte fordelt på kommuner
- Letbaner kan udtrækkes fra andre tal
- Regioner alene ansvarlige for lokaltog, men herfor også jernbaneinfrastruktur, som indgår i budget modsat skåne
- Staten finansierer øvrig regional og lokal togtrafik, via kontrakter med DSB og Arriva, herunder også jernbaneinfrastruktur. Tal ikke regionaliserede, og er derfor fordelt efter skøn
- Markedsandele både i forhold til motoriseret transport og i forhold til al transport

Generelt stigende operatørudgifter per køreplanstime i Danmark – nogle mindre regionale forskelle (bortset fra Bornholm (BAT))

Øgede brændstofudgifter og chaufførlønninger er primære drivere



Region Midtjylland, store forskelle i driftsomkostninger per time en bus kører



Regional best practice

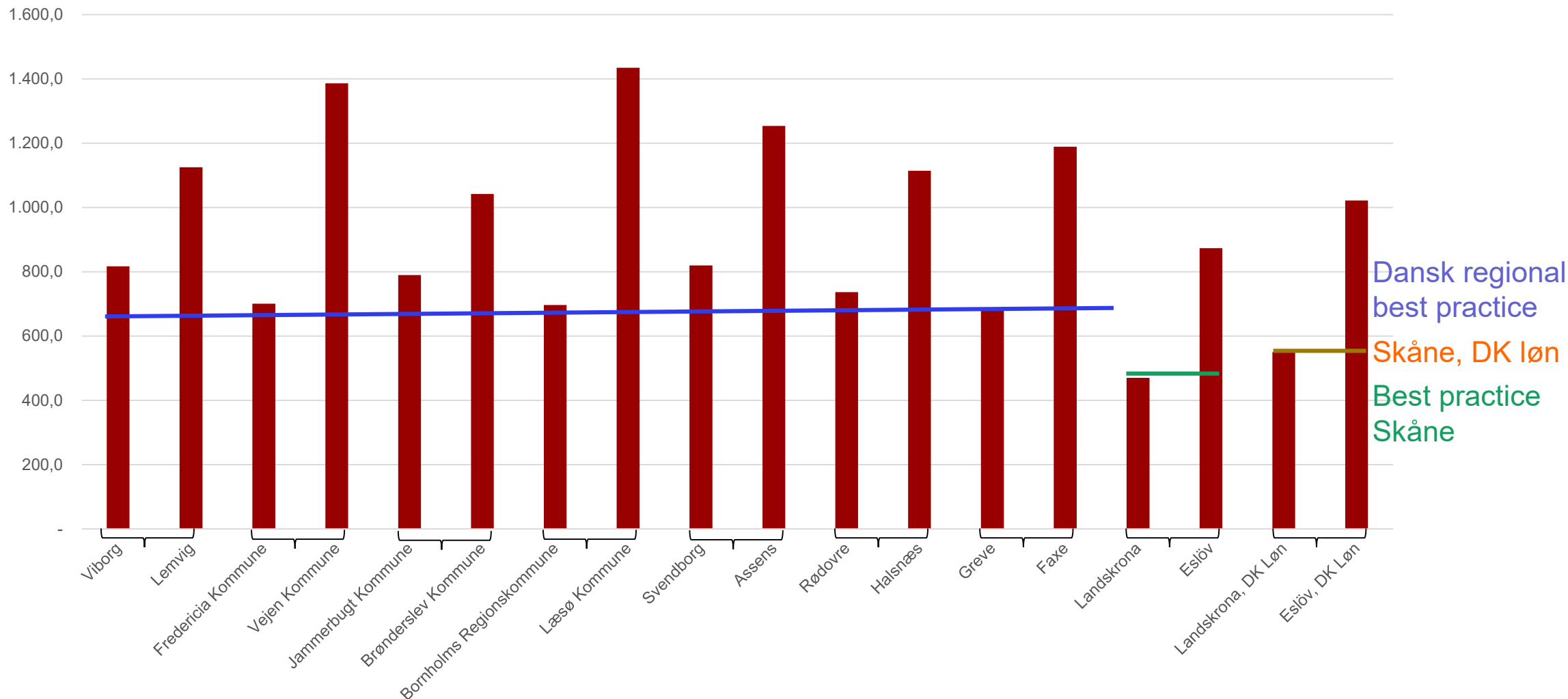
Dansk best practice

Skåne hvis Dansk lønniveau

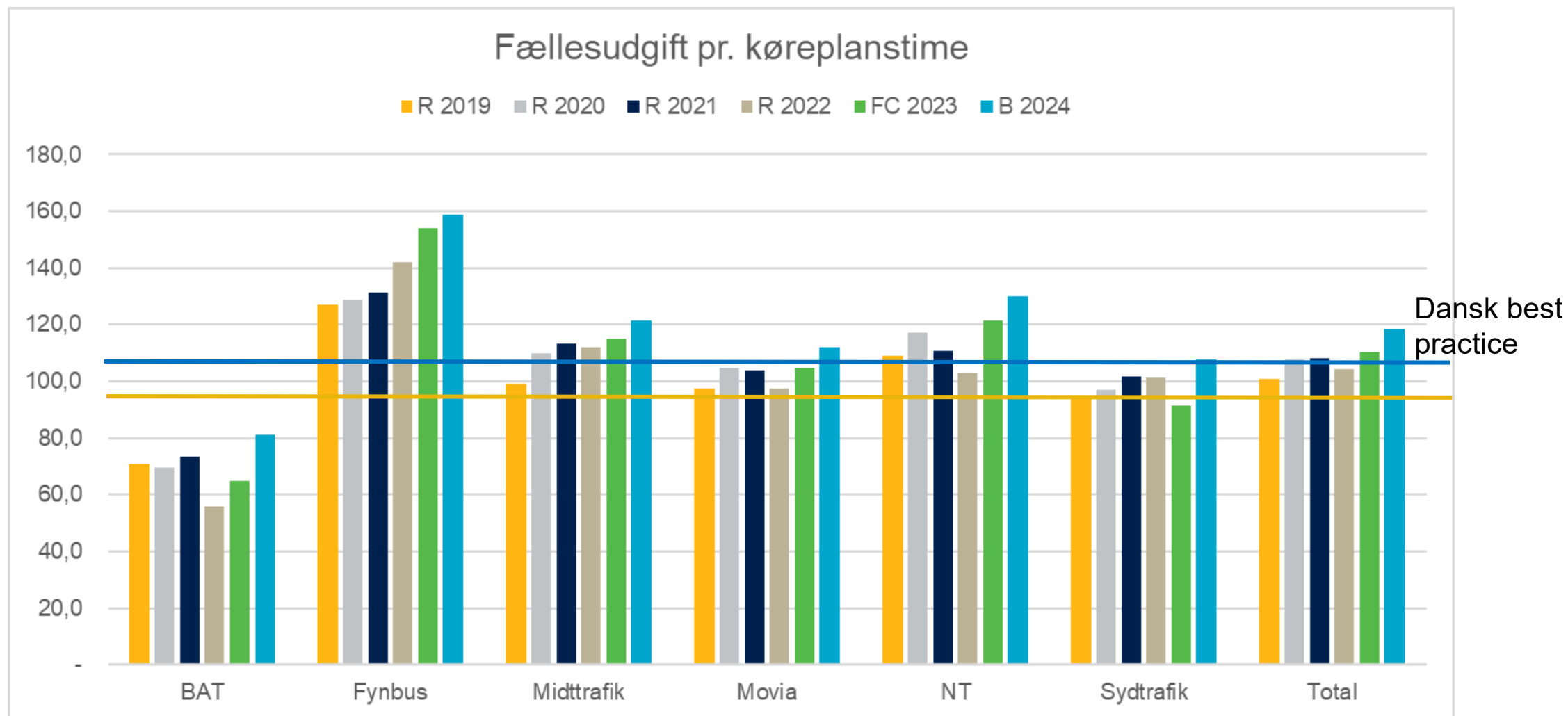
Best practice Skåne

Sammenligning best/worse per region/trafikskelskab

Operatøromkostning per køreplanstime



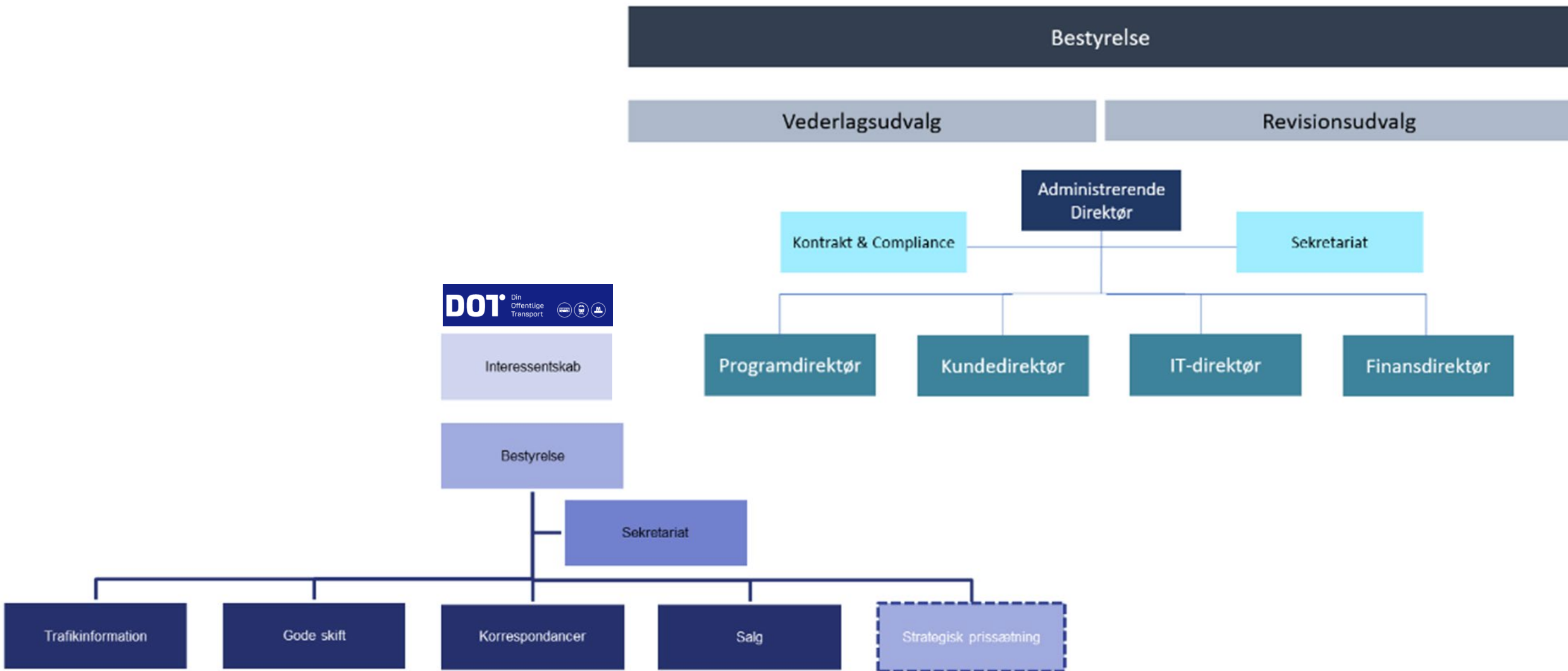
Store forskelle i fællesudgifterne i Danmark



Operatøromkostning hvis alle i Danmark fulgte dansk best-practice?

- Udgifter til bustrafik Danmark
 - Operatørudgifter 6981 mio. Kr.
 - Fællesudgifter 940 mio. Kr.
 - Total 7.921 mio. Kr.
- Besparelse hvis alle fulgte dansk best practice
 - Operatørudgifter 1.603 mio. Kr. (-23,0%)
 - Fællesudgifter 87 mio. Kr. (-9,3%)
 - Total 1.690 mio. kr. (-20,3%)
- Løsningen er sandsynligvis større fælleskommunale udbud med mere kørsel, og effektiv stambusnetplanlægning med minimering af spildtid, ideelt set med samordnet planlægning af regionale, kommunale og fælleskommunale ruter
- Dog er det svært at opnå dette i kommuner med begrænset potentiale for kollektiv trafik

Rejsejhemmel samordnet på nationalt plan i Danmark



Samme funktion i Skånetrafikken

Men forskelligt setup og rejsehjemmel i hver Svensk Region, som gør det mindre kundevenligt for rejser mellem regioner, med skift til lokal kollektiv trafik



Operatørudgifter per køreplanstime, større byer

- Odense; 996 (selvfinansieringsgrad 22%)
- Aarhus; 955 (selvfinansieringsgrad 52%)
- Aalborg; 909 (selvfinansieringsgrad 47%) (inkl. BRT?, som er længere og mere højklassede busser)
- Helsingør; 899 (selvfinansieringsgrad 40%)
- Roskilde; 889 (selvfinansieringsgrad 35%)
- København; 818 (selvfinansieringsgrad 55%)
- Frederiksberg; 774 (selvfinansieringsgrad 56%)
- Kolding; 757 (selvfinansieringsgrad 29%)
- Esbjerg; 716 (selvfinansieringsgrad 28%^{*)}

Grøn drift med elbusser virker som en fordel rent økonomisk

- Malmö; 655 (selvfinansieringsgrad 55%)
- Helsingborg; 564 (selvfinansieringsgrad 47%)
- Trelleborg; 531 (selvfinansieringsgrad 41%)
- Landskrona; 470 (selvfinansieringsgrad 42%)
- Kristiansstad; 456 (selvfinansieringsgrad 51%)

Skåne; lavere operatøromkostninger og god selvfinansieringsgrad

^{*)} Esbjerg stiller angiveligt garageanlæg til rådighed

Nøgletal, såfremt Svenske Chaufførlønninger var så høje som i Danmark,^{*)} og meromkostningen blev dækket af større tilskud

- Odense; 996 (selvfinansieringsgrad 22%)
- Aarhus; 955 (selvfinansieringsgrad 52%)
- Aalborg; 909 (selvfinansieringsgrad 47%) (inkl. BRT?, som er længere og mere højklassede busser)
- Helsingør; 899 (selvfinansieringsgrad 40%)
- Roskilde; 889 (selvfinansieringsgrad 35%)
- København; 790 (selvfinansieringsgrad 57%)
- Malmö; 766 (selvfinansieringsgrad 47%)
- Kolding; 757 (selvfinansieringsgrad 29%)
- Frederiksberg; 748 (selvfinansieringsgrad 58%)
- Helsingborg; 660 (selvfinansieringsgrad 40%)
- Trelleborg; 621 (selvfinansieringsgrad 35%)
- Landskrona; 550 (selvfinansieringsgrad 36%)
- Kristiansstad; 534 (selvfinansieringsgrad 44%)

^{*)} Ifølge Danske Trafiksselskaber udgør chaufførlønninger mere end 50 pct. af omkostningerne i bustrafikken i Danmark, de danske chaufførlønninger i Danmark er 41 pct højere end i Sverige.

^{**) Tilsvarende hvis København og Frederiksberg ikke havde 7% højere Chaufførløn end i resten af Danmark, jf. oplysninger fra Movia}

Store forskelle på operatørudgifter og selvfinansierungsgrad af regionale buslinjer

- Hovedstaden; 931 kr. (selvfinansierungsgrad 37%)
- Nordjylland; 924 kr. (selvfinansierungsgrad 38%)
- Sønderjylland; 900 kr. (selvfinansierungsgrad 44%)
- Fyn; 886 kr. (selvfinansierungsgrad 41%)
- Midttrafik; 870 kr. (selvfinansierungsgrad 56%)
- **Sjælland; 795 kr. (selvfinansierungsgrad 60%)**
- **Skåne; 733 Dkr (selvfinansierungsgrad 40%)**

Movia/Region Sjælland har rettet nettet ud med hurtige R-og S-busser med højere frekvens

Den lave selvfinansierungsgrad kan skyldes takststrukturen med relativt billige lange ture

Operatørudgifter og selvfinansierungsgrad af regionale buslinjer, hvis lønniveau var ens

- Nordjylland; 924 kr. (selvfinansierungsgrad 38%)
- Hovedstaden; 900 kr. (selvfinansierungsgrad 38%)
- Sønderjylland; 900 kr. (selvfinansierungsgrad 44%^{*)})
- Fyn; 886 kr. (selvfinansierungsgrad 41%)
- Midttrafik; 870 kr. (selvfinansierungsgrad 56%)
- Skåne; 858 Dkr (selvfinansierungsgrad 34%)^{**)}
- Sjælland; 795 kr. (selvfinansierungsgrad 60%)

^{*)} Såfremt Chaufførlønninger i Hovedstadsområdet var på samme niveau som resten af landet

^{**)} Såfremt Svenske Chaufførlønninger var så høje som i Danmark, og meromkostning blev dækket af større tilskud

Effektive driftsprinsipper i Skåne, udbud og aftaler med operatører

Trafikavtal för mera effektiv trafik

När potentiella entreprenörer lämnar anbud måste de baka in alla sina förväntade kostnader i någon av de tre posterna (i regel angivna som à-priser)

- Fordon: hur många bussar av en viss typ kommer till användning när under avtalets gång. Ska de köpas in, övertas, leasas?
- Tidtabellskilometer: hur många tidtabellslagda kilometer rullar samtliga bussar, och hur fördelas erforderlig tomkörning etc. (i huvudsak kopplat till totala rullkostnader)
- Tidtabellstimmar: hur många timmar kommer förare att behöva schemaläggas, som ett resultat av tjänsteplaneringen

Rekommendationer

- **Släpp lös innovation i driften**

I regel vet entreprenörerna bäst hur de kan optimera avvägningen av ovanstående kostnadsposter. Därför ska de ges tillräckliga frihetsgrader i avtalet för att göra detta.

- **Föreskriv ett ramverk**

Det leder till att de timmar man betalar också är timmar då bussarna är i drift! Det tjänar både kommunen och resenärerna på!

- **Inför resandeincitament**

Utöver kvalitetsbonus/-malus är det lämpligt att införa resandeincitament (RI). Det kan bidra till att entreprenören är intresserad av att utveckla trafiken där det finns efterfrågepotential. RI är ingen "extra ersättning". Det är ett belopp som blir som ett à-pris bland andra, och verkar som en stimulans.

Grad av fördefinition i trafikavtalet

- Omlopp: exakt hur fordonen ska trafikera och tomköra
- Tidtabeller: exakt vilket utbud som önskas
- Ramverk: givet antal turer per timme - rekommenderas!
- Efterfrågan: ett års resande som ställer krav på "funktionen"
- Linjenät: endast i vilket område trafik ska bedrivas
- Specificerade policymål: endast mål om t ex färdmedelsfördelning

Beakta olika typer av effektivitet i trafikavtalet

- Produktiv effektivitet: maximerad output av input
- Kostnadseffektivitet: konkurrensutsättning genom attraktiva avtalsförutsättningar
- Allokativ effektivitet: utbud som möter efterfrågan på rätt sätt
- Dynamisk effektivitet: fokus på förändring, anpassning, ständig trimning av utbud och implementering av nya teknologier

Kilde Baggrundsrapport,
Ekspertrådet vedr. Kollektiv trafik i Odense,
Anders Wretstrand, Skånetrafikken

Baggrund for lavere driftsomkostninger

- Lønforskelle (følsomhedsanalyser heraf gennemført)
- Større kontrakter, samlet geografi i udbud
- Stambusnet (effektiv netplanlægning) sikrer mindre grad af opholdstid (uproduktiv tid), som dermed giver lavere omkostninger for køreplanlagt tid. Samme effekt ses i Danmark
- Udbud efter forhandling af køreplan
- Mindre kompleks organisering sikrer muligvis lavere fællesomkostninger

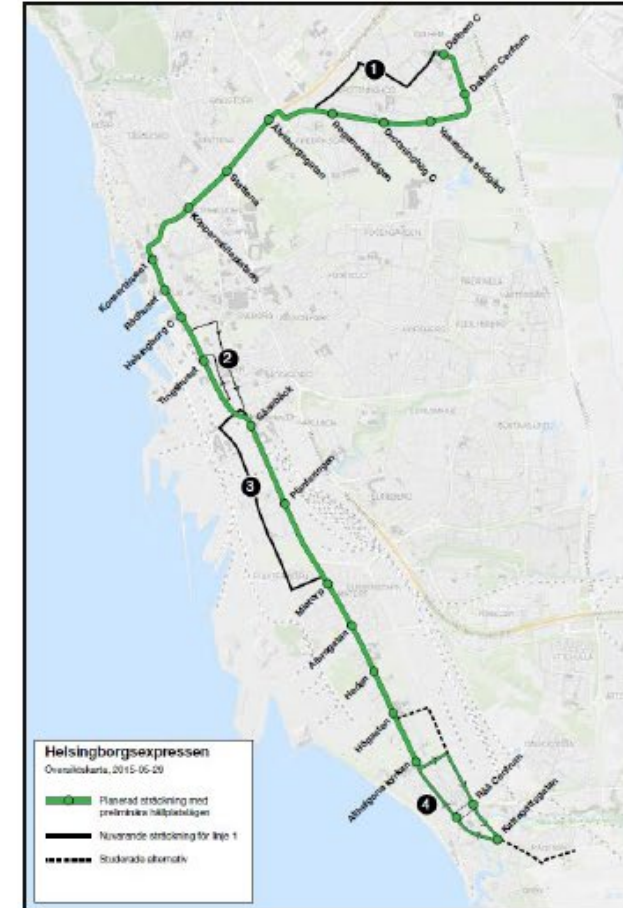
Effektiv Netplanlægning

Filosofi med trafikstrøg (stamlinjer)

- Kører hurtigt og ofte fra et sted, hvor de fleste er
- Til et sted, hvor de fleste skal hen
- Det gør det mere acceptabelt at der er lidt længere til/fra den kollektive trafik

MalmöExpressen





Skånetrafiken

Effekt af hurtigere mere højsfrekvente linjer

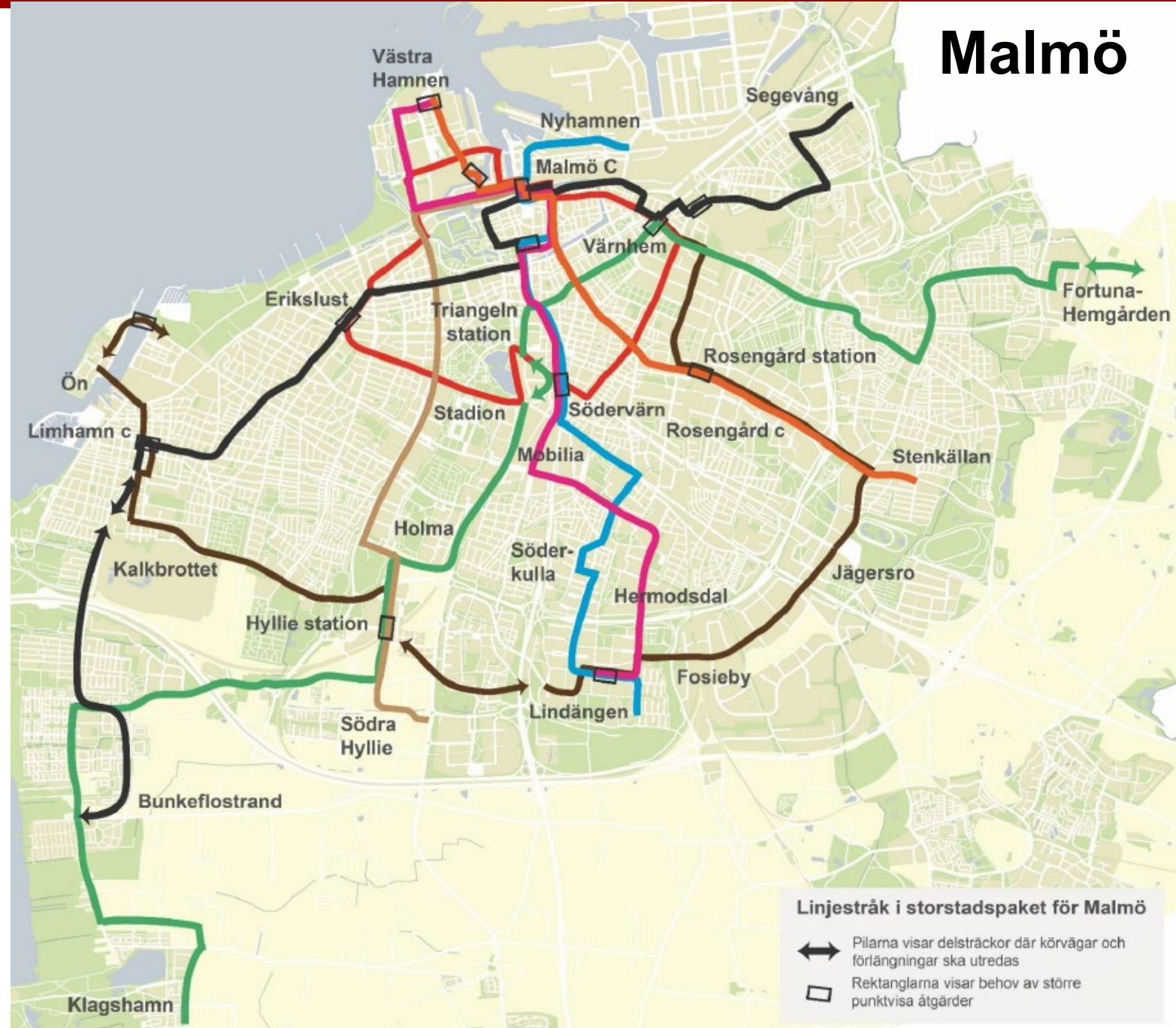
$$\text{Selvfinansieringsgrad} = \frac{\text{Passagerer x betaling}}{\text{System + opholdstid + kørsel}}$$

Diagram illustrating the components of the self-financing ratio:

- Flere** (More) points to the numerator (Passagerer x betaling).
- Højere betalingsvilje** (Higher willingness to pay) points to the numerator (Passagerer x betaling).
- Mindre fællesomkostninger** (Lower common costs) points to the denominator (System + opholdstid + kørsel).
- Mindre** (Less) points to the denominator (System + opholdstid + kørsel).
- Billigere per vogndøb** (Cheaper per vehicle) points to the denominator (System + opholdstid + kørsel).

Stamlinjer i byer

- Få hurtige højfrekvente linjer
- Gennemkørende ved stationen
- Radialt såvel som tværgående



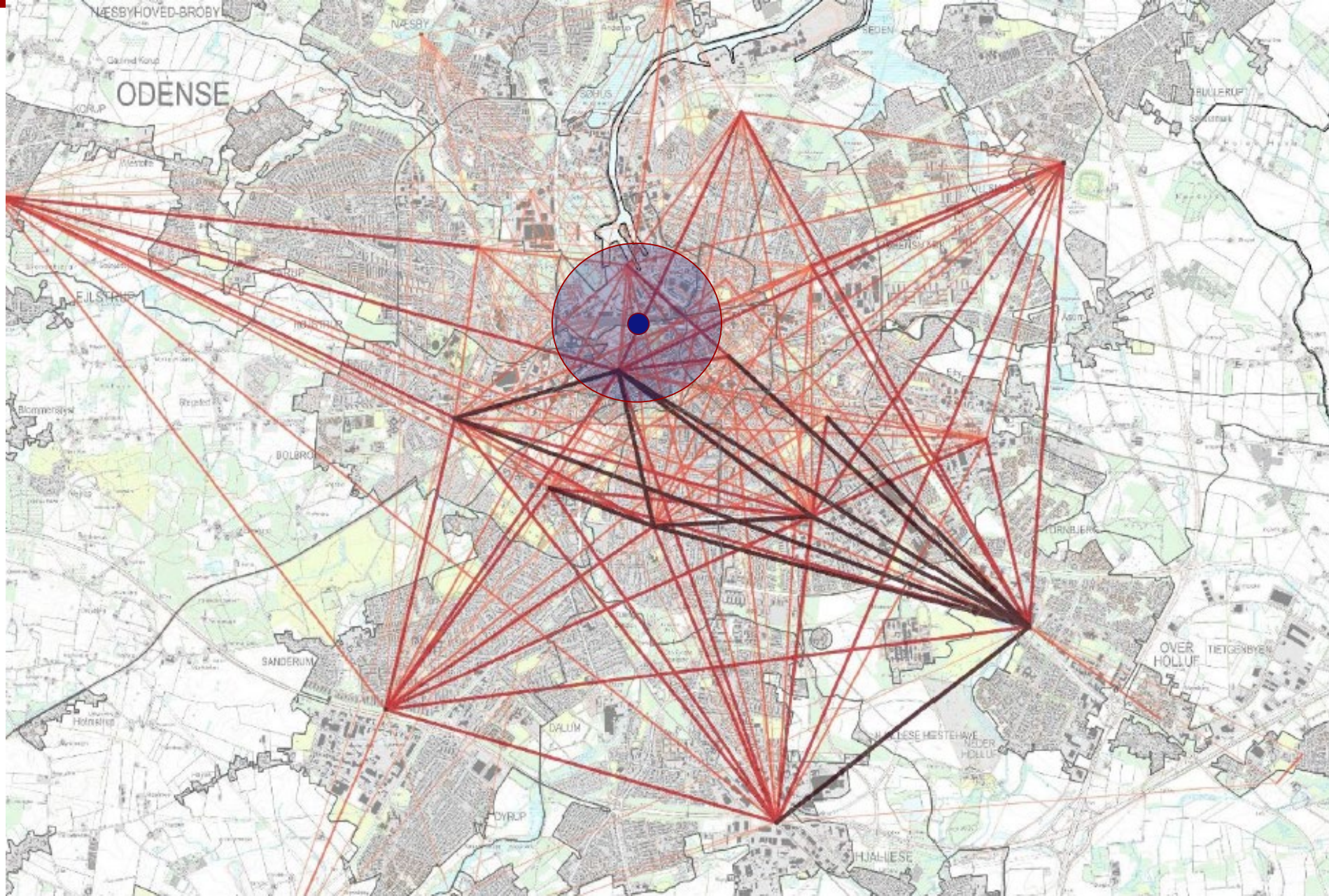
Opgør med traditionelt bybus princip

”Fladedækning”

- Mange langsomme lavfrekvente linjer
- Ender ved stationen
- Primært radiale
- Mange passagerer skal skifte og vente
- Meget opholdstid, der er uproduktivt, men som skal betales



**Mange
pendlerstrømme
har ikke
nødvendigtvis
centrale mål**



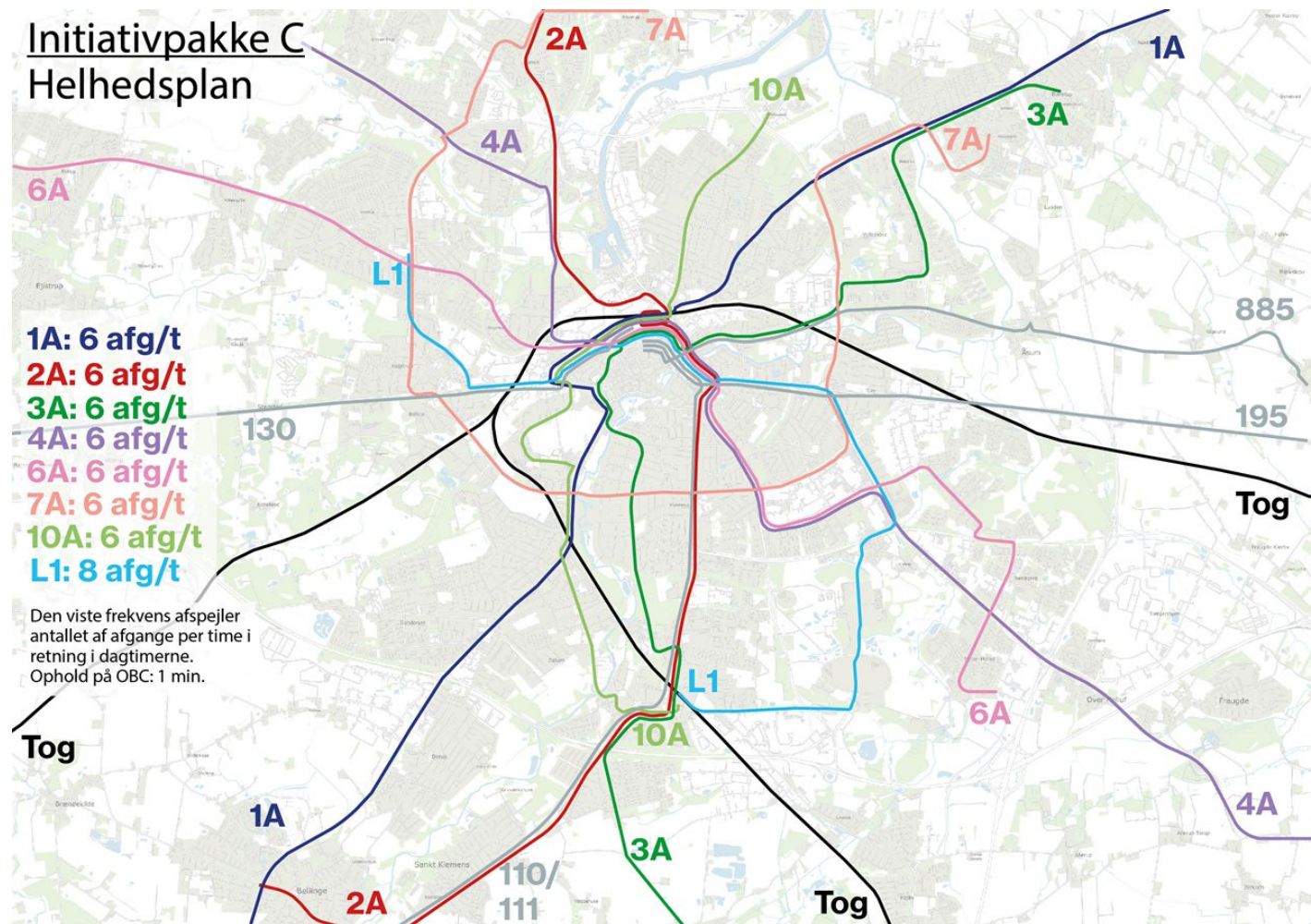
Figur 2.14 Strømme for samlet pendling internt i Odense Kommune opgjort på sogneniveau.

Inden for samme offentlige tilskud kan der etableres markant mere konkurrencedygtig kollektiv trafik!

- Etablér et stambusnet med forbedret fremkommelighed
- Samordn bybusser og regionale busser
- Styrk fremkommeligheden
- Etabler flere attraktive skiftesteder
- Supplér med fleksible mobilitetsløsninger

Ekspertråd
vedrørende
kollektiv trafik
Præsentation af
anbefalinger

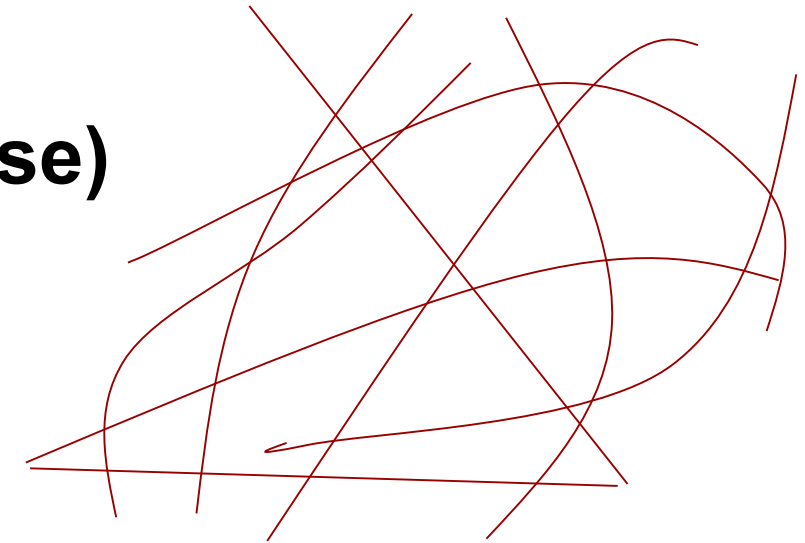
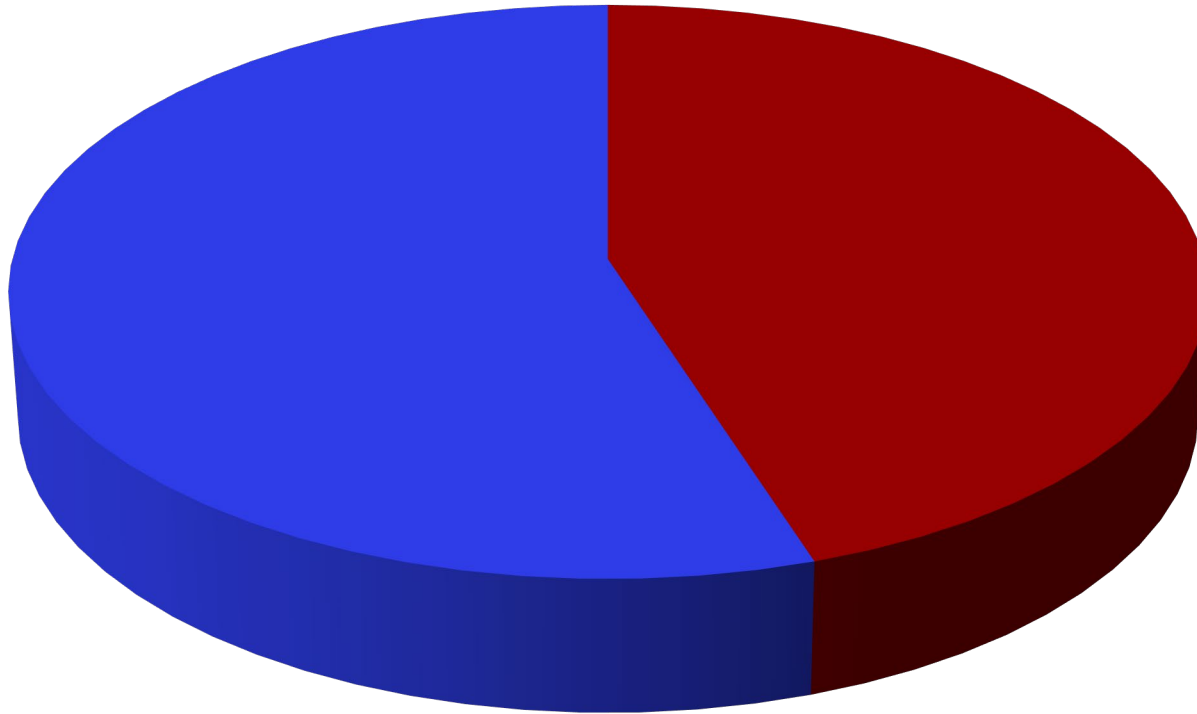
24. juni 2024



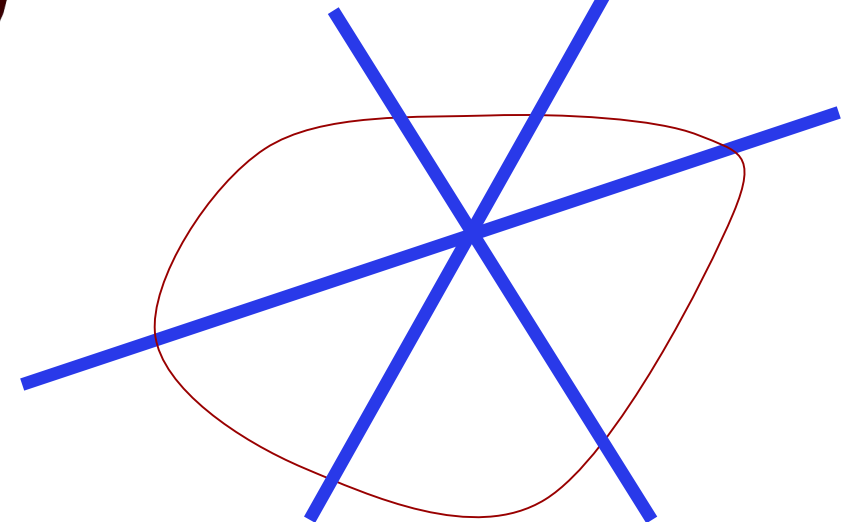
Dilemma

- **Fladedækning.** Et socialt perspektiv med et tilbud til de fleste
 - Men som er et ringe tilbud, som kun få vil benytte og derfor har ringe selvfinansierungsgrad og markedsandel
- **Stambusnet.** Hvor mange er til steder hvor mange skal hen og med en bedre selvfinansierungsgrad og markedsandel
 - Men hvor ikke alle dækkes

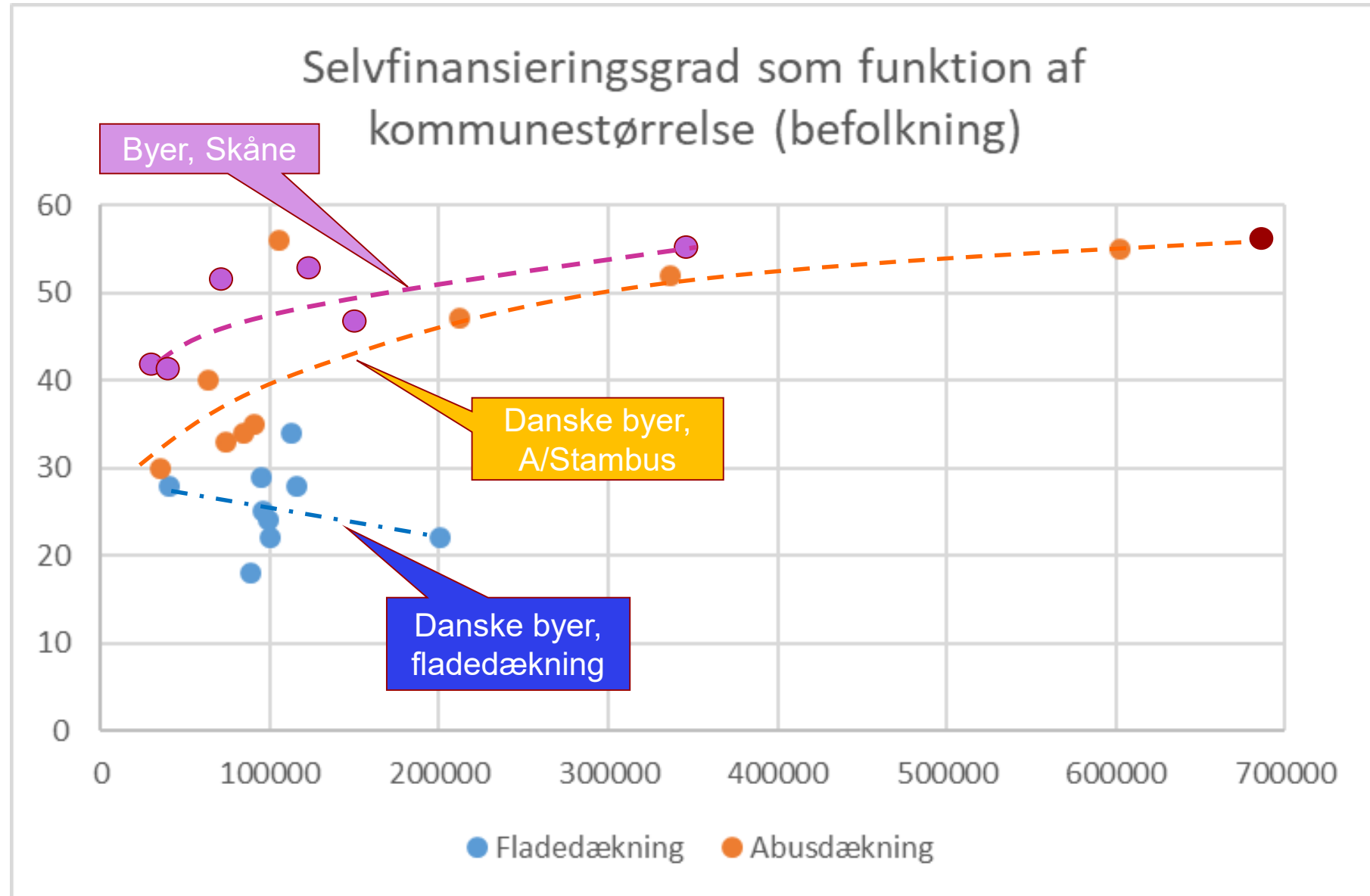
Divergerende præferencer (Movia's kundetilfredshedsanalyse)



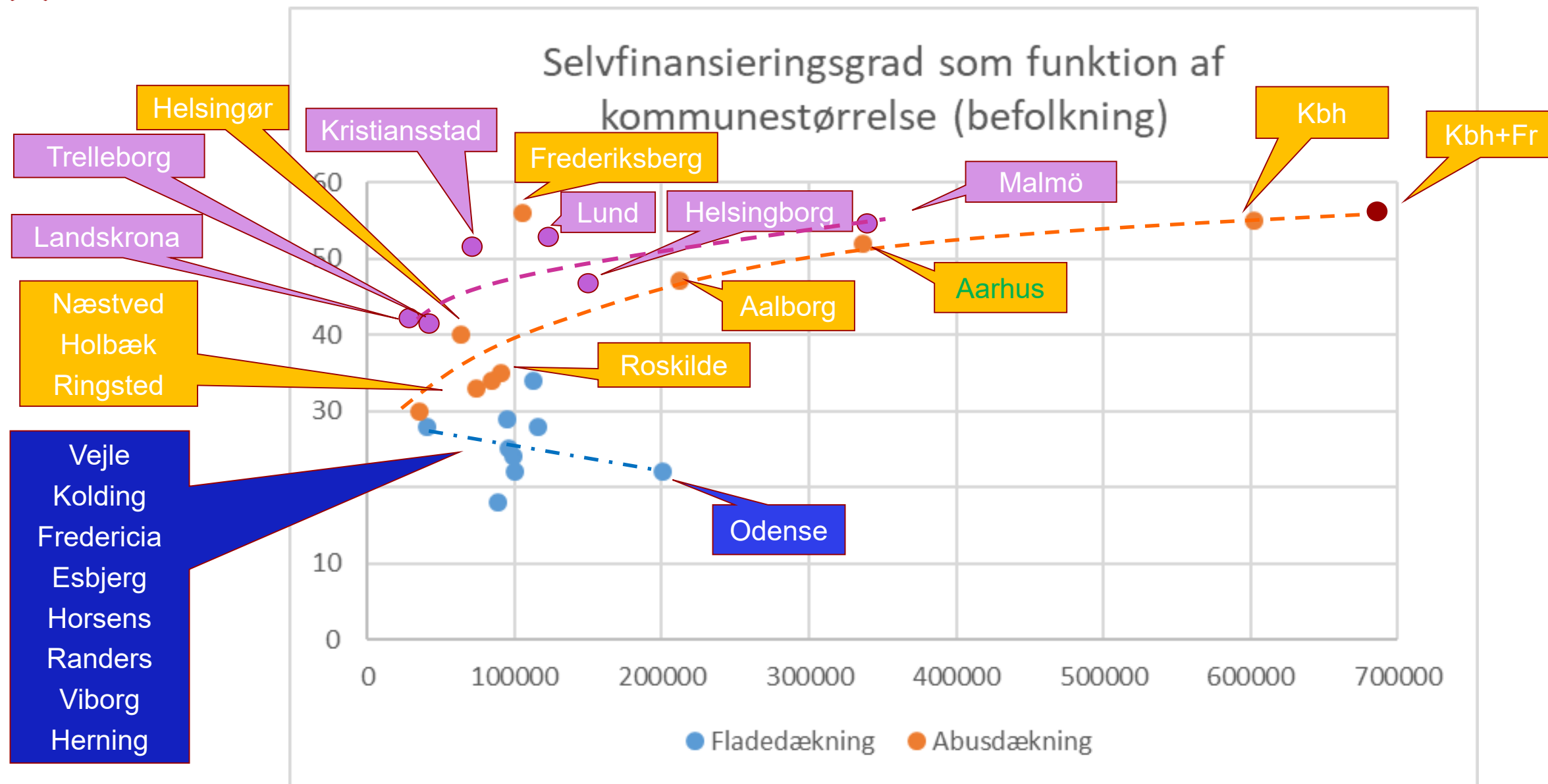
- Foretrækker kort rejsetid
- Foretrækker høj frekvens



Fladedækning versus gennemkørende A/Stambus

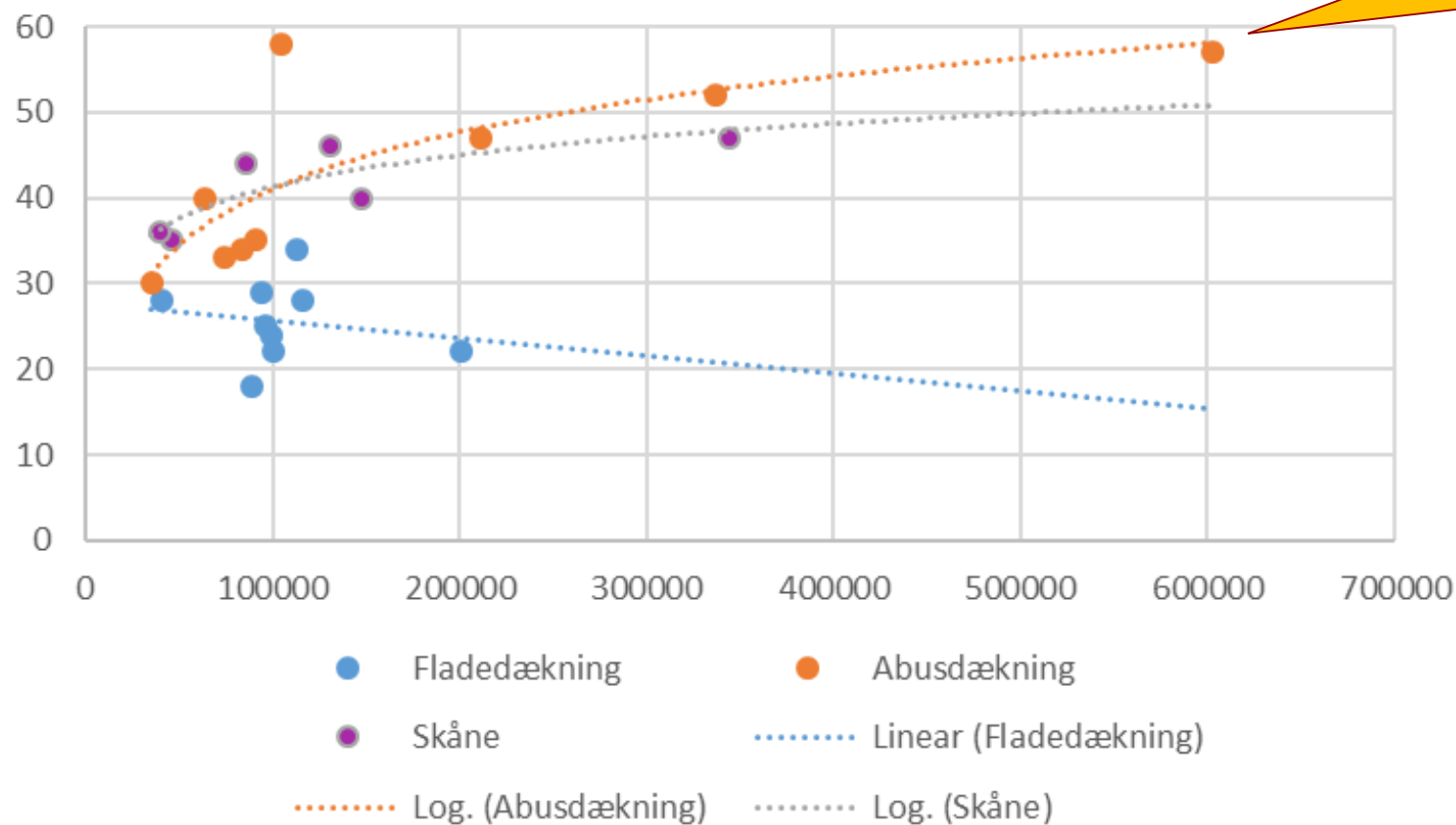


Fladedækning versus gennemkørende A/Stambus



Selvfinansieringsgrad hvis Sverige og Kbh. havde dansk lønniveau, og merudgiften blev dækket via tilskud

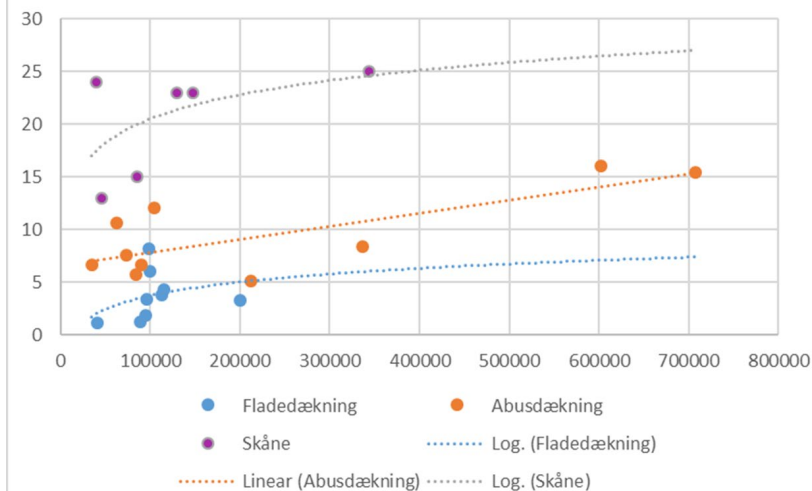
Selvfinansieringsgrad som funktion af kommunestørrelse (befolkning)



Forskellen i selvfinansierings forsvinder mellem Svenske og Danske byer med A-busnet, faktisk performer Aarhus og København her bedst

Men stadig meget større markedsandele i Skåne

Markedsandel kollektiv trafik som funktion af kommunestørrelse (befolkning)



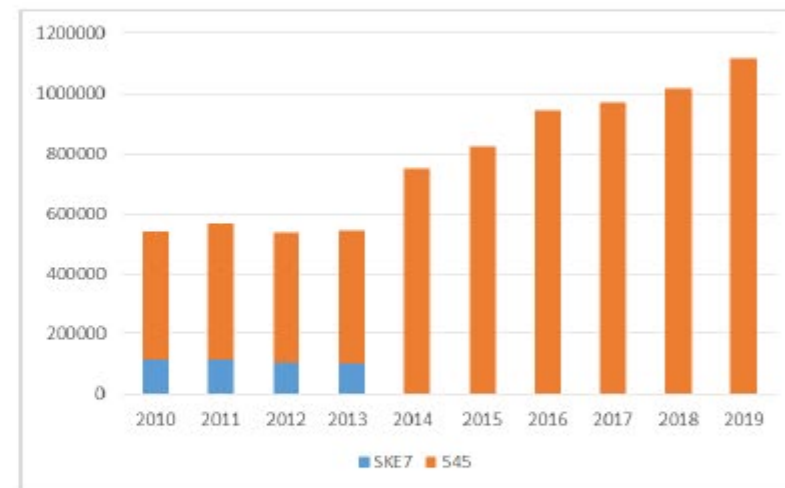
SkåneExpressen – I hovedkorridorer uden tog

Medvirkende til samlet 87% øget passagertal første årti. 32% yderligere vækst næste årti



Hurtige regionale busser gennem Landsbyer

Viktig utveckling för små orter



Skånetrafiken

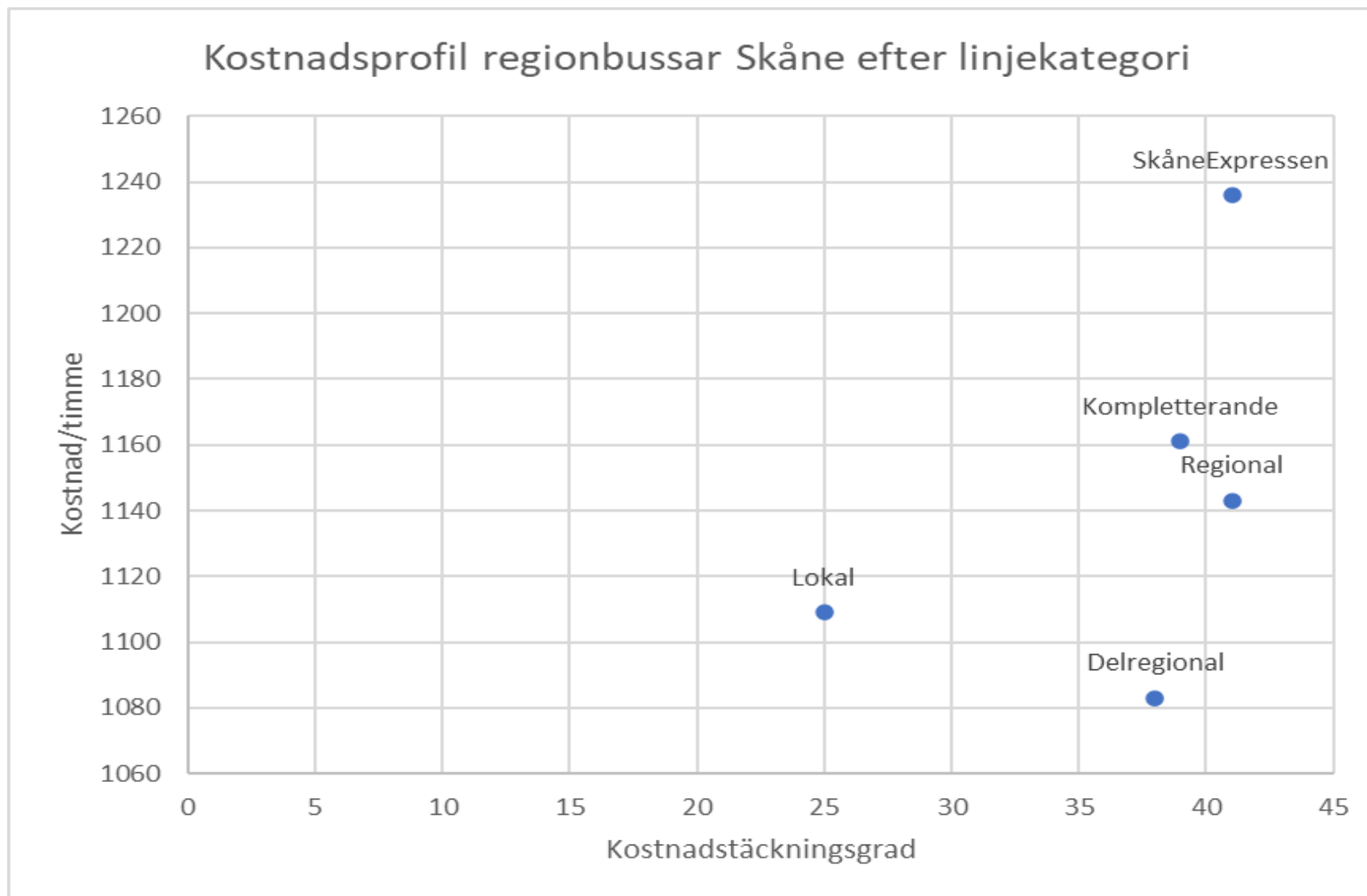
Regional busstrafik i Skåne 2023

Linjekategori	Antal linjer	Kostnads-täckningsgrad	Kostnad / h (SEK)	Kostnad / h (DDK)
Skåneexpressen	9	41%	1236	791
Regional	20	41%	1143	731
Delregional	24	38%	1083	693
Lokal	24	25% ¹	1109 ²	710
Kompletterande ³	45	39%	1161	743
Totalt	122	40%	1146	733

¹KTG baserad på 23 linjer för vilka data finns

²Kostnad/timme baserad på 22 linjer för vilka data finns

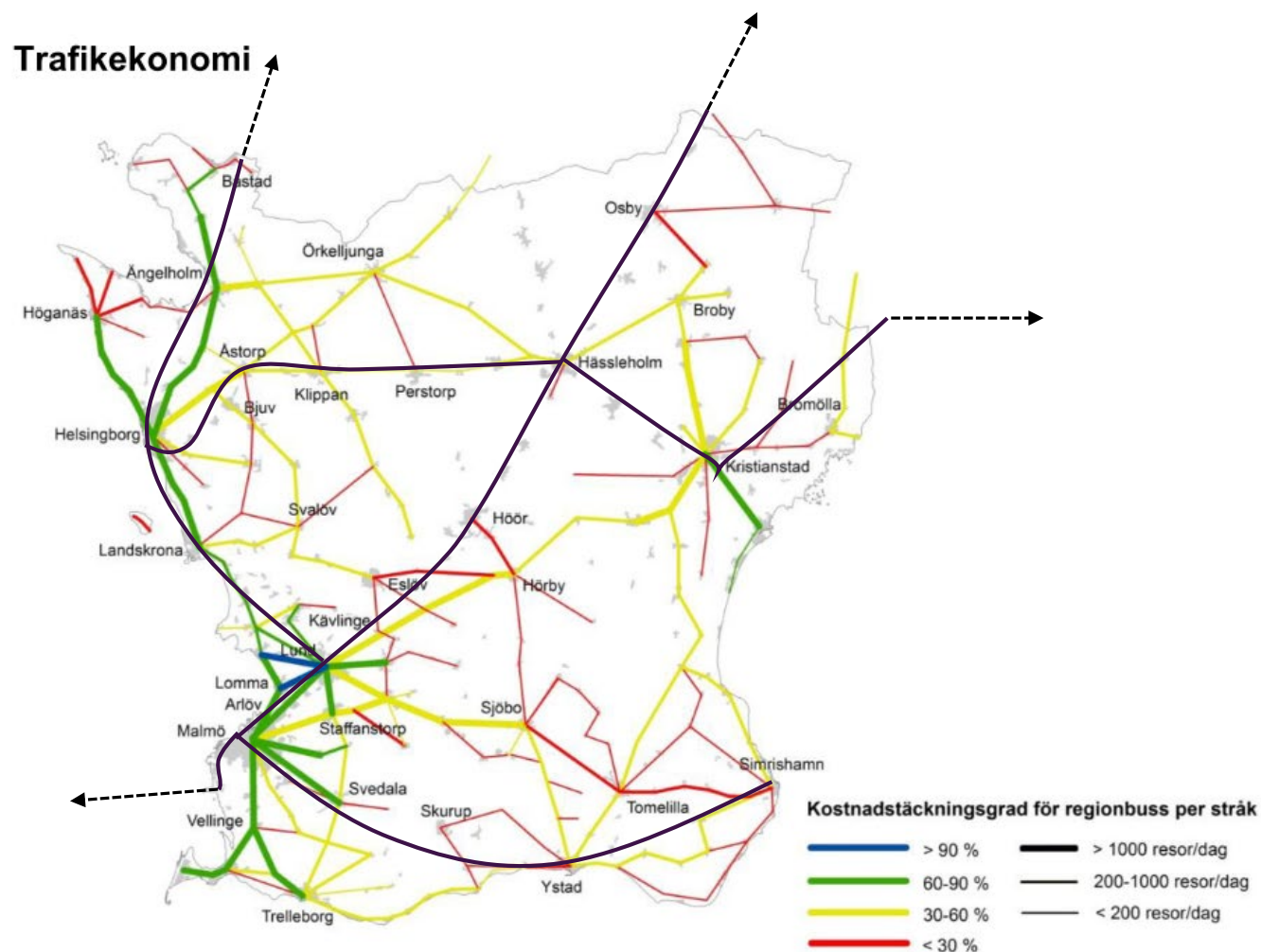
³Kompletterande linje är busstrafik som varken definieras som regional, delregional eller lokal linjetrafik



Genomsnittlig kostnadstäckningsgrad: 40%

Genomsnittlig kostnad/ timme: 1146 SEK / 733 DKK

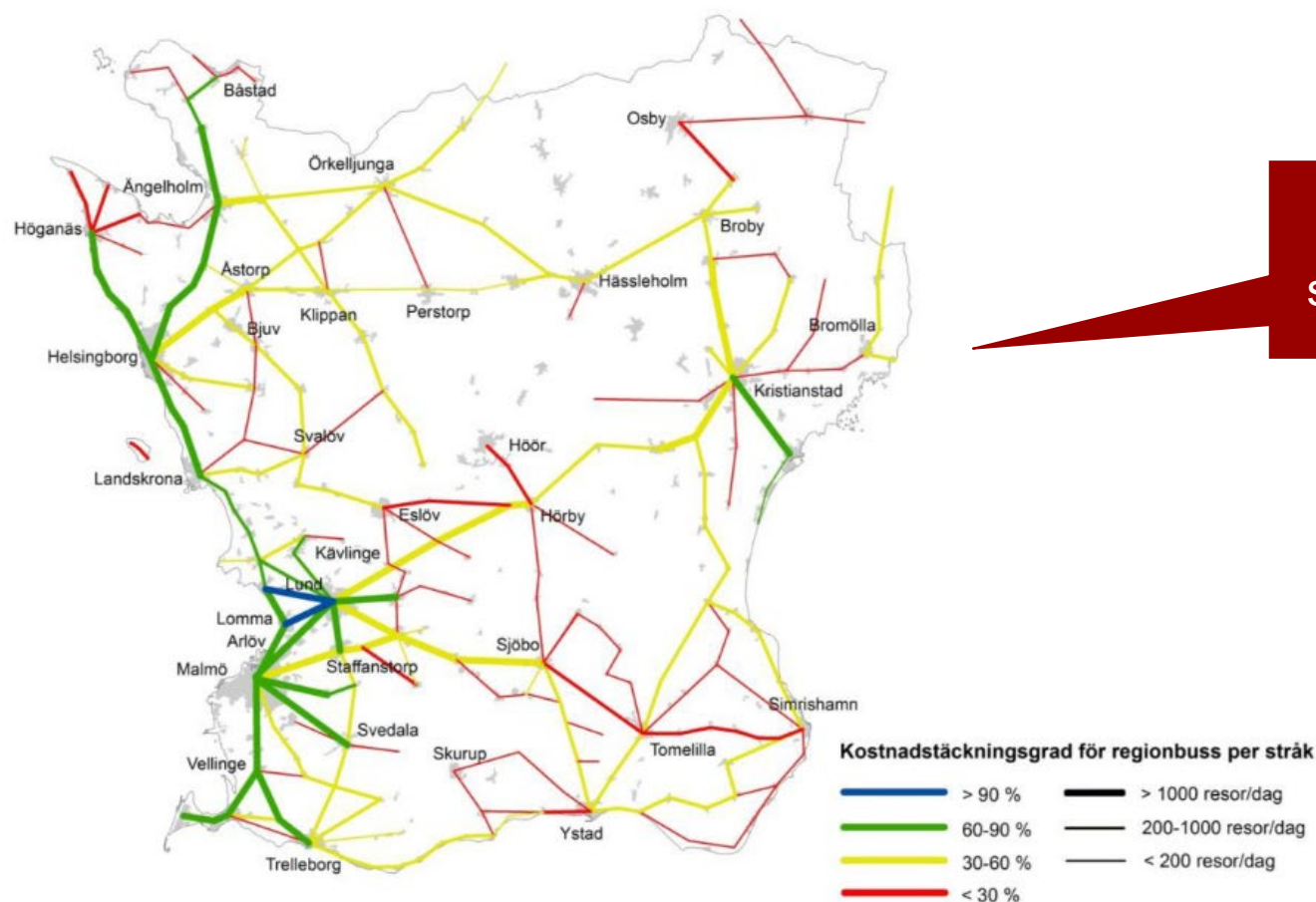
Regionbuss supplerer tognettet



Kostnadstäckningsgrad, regionbuss. Den redovisade kostnadstäckningsgraden visar biljettintäkterna i förhållande till Region Skånes (Skånetrafikens) entreprenadkostnader. Således saknas övergripande overheadkostnader.

Geografisk KTG regionbuss (2016)^{*)}

Trafikekonomi



Mindre bysamfund støttes/subsideres relativt mere

*) Bemærk at der dertil er bybusser, der betjener byernes næroplande i de 10 største byer
Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Eslöv, Hälsleholm, Trelleborg Ystad, Ångelholm

Kostnadstäckningsgrad, regionbuss. Den redovisade kostnadstäckningsgraden visar biljettintäkterna i förhållande till Region Skånes (Skånetrafikens) entreprenadkostnader. Således saknas övergripande overheadkostnader.

Rejsehjæmmel og takster

Skåne/Sverige; Regional takstreform

- Særligt system for rejsehjemmel for Skåne (og hver anden Svensk region)
- Markant og effektiv regional takstreform
 - Simplere, flere passagerer, større provenu
- Markant liberalisering af takster for fjerntrafik med dynamisk prissætning
 - Mere kompliceret, mange flere passagerer, stor vækst i provenu

Danmark; Nationalt takts system og regulering

- Rejsekort gælder hele landet
- Ingen regionale takstreformer
 - Kompliceret, fald i passagertal, provenu under press
- Regulerede takster for fjerntrafik (dog Orange billetter)
 - Overskueligt, status quo, blot lille vækst i provenu

Enkelt-zone i Stockholm

- Østdanmark 211 zoner



- Stockholm regionen – 1 zone

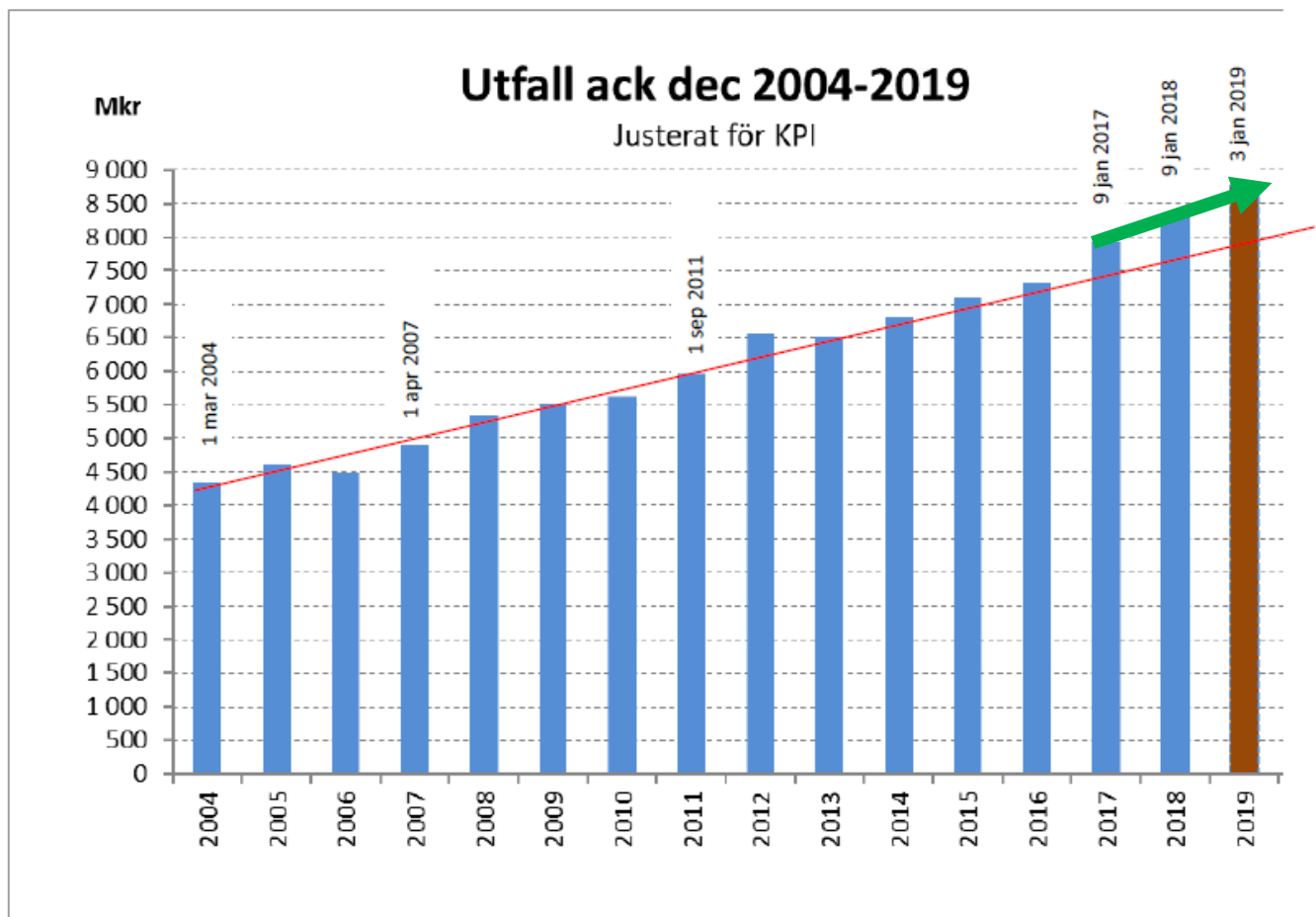


Håkan Karlsson, Storstockholms Lokaltrafik, SL, Region Stockholm

Ændring i indtægt, Stockholm

Inflation adjusted
sales 2004-2019

Zone system
change in January
2017



Sales increased
more than
expected

Number of trips
increased

Customer
satisfaction
increased

Dates are where price changes were made, history of less frequent and bigger price changes has changed to yearly indexed.

Skånetrafikken - dynamiske zoner fra turstart



Från 202 till 3 zoner



Liten



Mellan



Stor

Hela Skåne

Skånetrafiken

App share
86 % of total
sales

Do It Yourself – dina personliga zoner!

54€

31 / 62 / 624

67€

48 / 96 / 779

82€

58 / 116 / 949

113€

117 / 234 / 1309

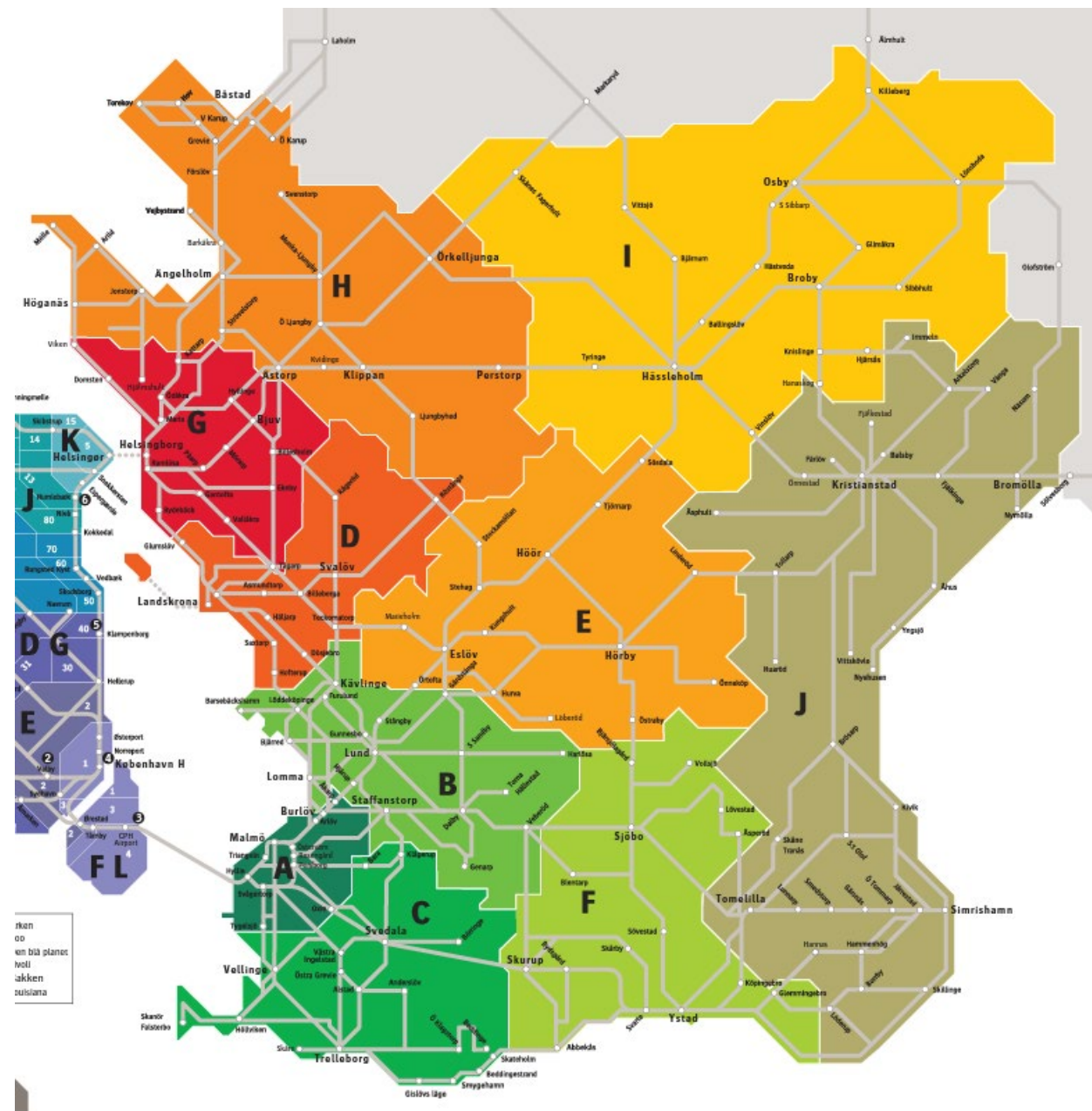
Takststruktur (3) – eksempel Skånetrafikken

- Skånetrafikken reducerede fra 202 til 3 zoner!
- Yderligere fritidsture gratis, hvis man køber en 24 time billet til en pendlertur
- 30 dages billet meget billigere

Rabatt-sats	Grupp
100%	Barn under 7 år
40%	Barn 7-19 år
25%	Student
25%	Tillsammans

Biljetter	Reslängd		
	Kort <i>8/18 km/ stadszon</i>	Mellan <i>35 km</i>	Hela Skåne
enkel	28:-	53:-	107:-
24 tim	56:-	106:-	214:-
30 dagar	569:- 469:- liten stad	869:-	1 199:-

Skånetrafikken er opdelt i 10 takstzoner for Øresundstrafikken!



Midttrafik er opdelt i 300 takstzoner!

- Meget kompliceret takstberegning!

Sådan finder du prisen:

Start i rød zone.

Find den rute, du skal følge for at nå til dit bestemmelsessted.

Se hvilke farvezoner, du skal igennem på din rute.

Læg mærke til, om du kommer igennem en farvezone undervejs på din rute, som er dyrere (længere væk) end den, du slutter din rejse i.

Find den dyreste farvezone på skemaet. Se derefter, hvor mange zoner, du skal købe billet til eller hvilket kort, du har brug for.

Som eksempel bruger vi en rejse mellem Trige (305) og Silkeborg (330) via Aarhus C (301). Startzonen er 305 (Trige), slutzonen er 330 (Silkeborg) og rejsen går via zone 301 (Aarhus). Silkeborg, som ligger 7 zoner fra Trige, er den zone der ligger længst væk på rejsen, da Aarhus kun ligger 3 zoner fra Trige. Du skal betale for 7 zoner.

På hjemrejsen er startzonen er 330 (Silkeborg), slutzonen er 305 (Trige) og rejsen går igen via zone 301 (Aarhus). Rejser du fra Silkeborg til Trige, er Aarhus den zone, der ligger længst væk på rejsen – nemlig 9 zoner. Du skal betale for 9 zoner.

[Lans](#)
[English](#)
[Søg](#)

[KØRSPLANER](#)
[EKSTRAKORT](#)
[BILLETTER OG PRISER](#)
[TRAFIKINFO](#)
[KUNDESERVICE](#)

[Du er her: Midttrafik > Kundeservice > Rejseplaner > Takstberegning > Takstberegning](#)

Zoneberegningsprincip

Pris- og zonerestruktur i Midttrafik bygger på nogle grundprincipper, som er beskrevet her på siden.

Zoneinddeling

Midttrafik er delt op i 300 zoner. Der er zonerumme i de fleste kørselsplaner. Du kan også se zonerummet på det samlede kortet

Den fælles pris- og zonerestruktur i Midttrafik betyder, at man på samme billet eller kort frit kan skifte om mellem busser, letbaner og Midtjyske Jernbaner. Det skal blot ske inden for de zoner, kortet eller billetten omfatter og inden for den tid, der er gyldig på.

Når man rejser med bus, letbaner eller Midtjyske Jernbaner, skal man have gyldig billet eller kort til det antal zonerumme eller zonerings, man kører i. Dog mindst to. Også selv om bussen, letbanen eller Midtjyske Jernbaner ikke standser ved alle stoppesteder eller stationer undervejs. Bussen, letbanen eller Midtjyske Jernbaner kører nogle gange igennem en zone uden at stoppe. Alligevel skal zonen regnes med, når man kører billet eller kort.

Det er kun de sidste tre tal, der tæller

I eksempelvis herunder har zonerne fire cifre. 4-tallet fortæller om hvilken bus, letbane eller jernbane der kører i Midttrafik. Det er de sidste tre tal, der tæller, som kunde, skal bruge.

Zoneantal - som ringe i vandet

Når man rejser på billet eller kort, betaler man for antallet af zonerings, man kører i, inklusive den zone hvor rejsen starter.

Forestil dig, at der kører en sø i vandet. Uden om dannelsen først om, så to, så tre ringe osv.

Udgangspunktet for rejsen er startzonen, hvor stamen nummer vandet (idet område). Når man rejser på en 2-zoners billet, kan man rejse rundt i startzonen og den første rings område (grøn ring).

På en 2-zoners billet kan man rejse rundt i startzonen, første og anden rings område (grøn ring) osv.

Forskel på prisen ud og hjem

Selv om du vælger den samme rute frem og tilbage, kan du komme ud for, at prisen er forskellig ud og hjem. Det sker, fordi det er den fjerde zone, der bestemmer prisen på rejsen. Hvis bussen, letbanen eller Midtjyske Jernbaner kører gennem en dyrere farvezone den ene vej end den anden vej, vil prisen være forskellig. Er du i tvivl, så brug vores prisberegner, der tager højde for forskellige priser ud og hjem.

Start med rejsens udgangspunkt

Udgangspunktet er altid den zone, du er i ved rejsens start, og det er nummeret på denne startzone, der stemmer på billetten eller kortet.

Når du kører din startzone, skal du finde din rute på kortet og lægge mærke til, hvilke farvezone (zonerings) den går igennem. Det er altid den dyrere farvezone (den der ligger længst væk), der bestemmer prisen. Også selv om det ikke er i den zone, rejsen slutter. Det afgørende er, om man kører igennem zonen undervejs.

Sådan finder du prisen:

Start i rød zone.

1. Find den rute, du skal følge for at nå til dit bestemmelsessted.
2. Se hvilke farvezone, du skal igennem på din rute.
3. Læg mærke til, om du kommer igennem en farvezone undervejs på din rute, som er dyrere (længere væk) end den, du slutter din rejse i.
4. Find den dyrere farvezone på skemaet. Se derefter, hvor mange zoner, du skal købe billet til eller hvilket kort, du har brug for.

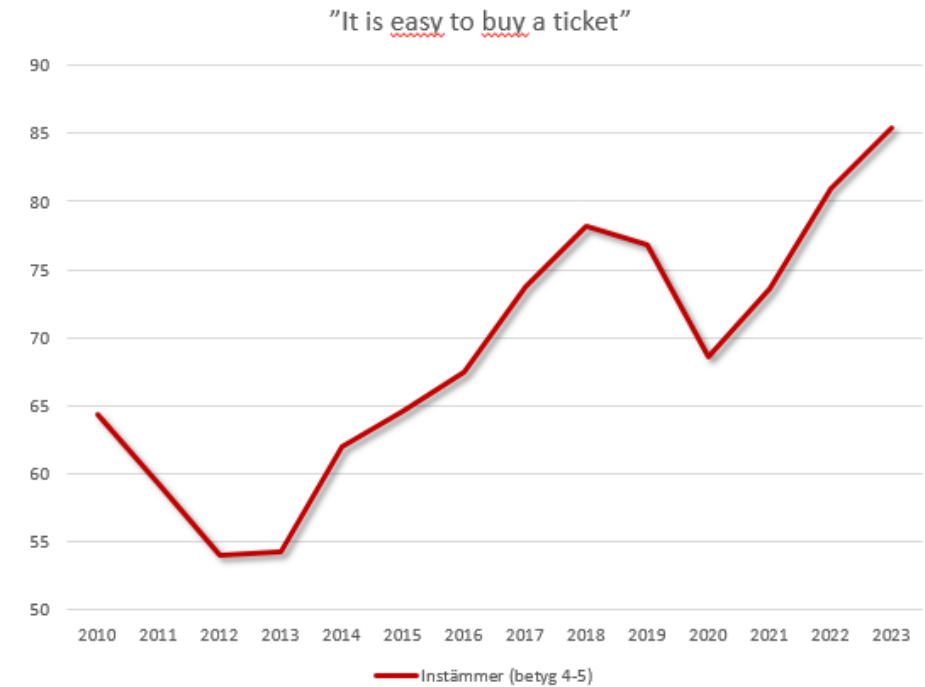
Som eksempel bruger vi en rejse mellem Trige (305) og Silkeborg (330) via Aarhus C (301). Startzonen er 305 (Trige), slutzonen er 330 (Silkeborg) og rejsen går via zone 301 (Aarhus). Silkeborg, som ligger 7 zoner fra Trige, er den zone der ligger længst væk på rejsen, da Aarhus kun ligger 3 zoner fra Trige. Du skal betale for 7 zoner.

På hjemrejsen er startzonen er 330 (Silkeborg), slutzonen er 305 (Trige) og rejsen går igen via zone 301 (Aarhus). Rejser du fra Silkeborg til Trige, er Aarhus den zone, der ligger længst væk på rejsen – nemlig 9 zoner. Du skal betale for 9 zoner.

Rejsehjemmel i Skånetrafikken

App share is
86 % of total sales

- I Danmark har man gjort app-billetter dyrere for at fastholde finansiering af Rejsekort A/S
- I Skåne foretrækker 86% af kunderne app-baserede løsninger, selvom der stadig er Rejsekort!!!



Skånetrafiken



App sales



Debit card



Tap to pay



Travel card



Ticket machine



Customer Service
Centre



Ticketing Agent

Særlige bemærkninger om takstreformen i Skåne

- Den dynamiske opbygning af zoner i Appen gør, at man aldrig kommer til at betale dyrt for en kort rejse, der tilfældigvis passerer en zonegrænse. Det gør det muligt at have blot 3 prisniveauer
- En anden model er Stockholms, der blot har én stor zone, hvilket da muliggør mere traditionel rejsehjemmel også
- En mellemmodel kunne være som for Øresundstrafikken og som skitseret for Fyn i det følgende, hvor hver by med opland er én zone, mens regionale rejser mellem byer, derved kommer til at betale for flere zoner. Dette kan rummes inden for en traditionel zonemodel

Sammenligning Fyn

- De regionale takstzoner er vildt omfattende; 94 i alt
- Korte ture, der konkurrerer med cykel ret billige
- Lange, der konkurrerer med bil, meget dyre

Rejsekort personligt - Voksen				
Zoner	Pris pr. rejse			
	0-3	4-15	16-33	34-∞
1-2	22,00	19,80	16,50	13,20
3	30,50	27,45	22,88	18,30
4	40,60	36,54	30,45	24,36
5	50,80	45,72	38,10	30,48
6	60,90	54,81	45,68	36,54
7	71,10	63,99	53,33	42,66
8	81,20	73,08	60,90	48,72
9	91,40	82,26	68,55	54,84
10	101,50	91,35	76,13	60,90
11	111,70	100,53	83,78	67,02
12	121,80	109,62	91,35	73,08
13	132,00	118,80	99,00	79,20
14	142,10	127,89	106,58	85,26



Eksempel på simple zonestruktur

- 10 zoner i stedet for 94 (som Øresundstrafikken i Skåne)
- Betaling for 1, 2 eller 3+ zoner
 - Giver rabat for lange rejser
 - F.eks. Langeland-Odense, Middelfart til Nyborg, Svendborg-Middelfart
 - Typisk rejser, der har svært ved at konkurrere med bil (meget dyrere og langsommere kollektiv trafik end bil), så der er næppe stort tab i billetindtægt ved det – måske snarere flere ture



Oversat fra Skånetrafikken

Takster Fyn i dag (56 niveauer)

Rejsekort personligt - Voksen				
Zoner	Pris pr. rejse			
	0-3	4-15	16-33	34-∞
1-2	22,00	19,80	16,50	13,20
3	30,50	27,45	22,88	18,30
4	40,60	36,54	30,45	24,36
5	50,80	45,72	38,10	30,48
6	60,90	54,81	45,68	36,54
7	71,10	63,99	53,33	42,66
8	81,20	73,08	60,90	48,72
9	91,40	82,26	68,55	54,84
10	101,50	91,35	76,13	60,90
11	111,70	100,53	83,78	67,02
12	121,80	109,62	91,35	73,08
13	132,00	118,80	99,00	79,20
14	142,10	127,89	106,58	85,26

Oversat fra Skånetrafikken (9 niveauer)

	1 zone	2 zoner	Fyn
Enkelt	17	32	64
Døgn	34	64	129
Måned	341	521	719

Skaleret op til dansk niveau

	1 zone	2 zoner	Fyn
Enkelt	22	41	83
Døgn	43	82	167
Måned	442	675	931

Eksempel på mekanismer

- Korte ture lidt billigere end Rejsekort I dag, men dyrere end særbilletter for letbane m.v.
- Døgnrabat, men dog lidt dyrere end 2xenkeltbillet
- Fyn er mindre end Skåne så forslag om lavere progression I pris end Skåne
- Meget kraftig rabat på månedskort (som Skåne), attraktivt at udvide til hele Fyn

	1 zone	2 zoner	Fyn
Enkelt	20	40	60
Døgn	50	100	150
Måned	500	1000	1500

Opsummering, anbefalinger

- Da bedre service (højere frekvens, hurtigere rejsetid) ofte virker mere effektivt end lavere takster, kan sågar gennemsnitligt højere takster være en fordel, såfremt de benyttes til at forbedre produktet!
- Enkeltzoner for alle byområder
 - Hovedstadsområdet, Aarhus Regionen, hele bykommuner f.eks. Kolding, Odense, Esbjerg
 - Simpel og/eller fleksibel betaling
 - Evt. rabat uden for myldretiden, eller døgnbillet
- Mindre progression for lange ture, turlængder snarere end zoner (som Skåne-app'en)
- Kraftig rabat for måneds eller årskort for by eller region
 - Enkelthed, fritidsture betales via pendling, større geografi end pendling
- Gruppe rabat for små grupper (familier)

Mulige ændringer af den danske organisering

Hvad forklarer Skånetrafikkens succes?

- Simplere organisering med entydigt ansvar for koordineret planlægning af al regional og lokal kollektiv trafik, både bus, bane og letbane
- Stambusnet, giver mere effektiv drift og flere passagerer
- Større kontrakter, mere effektive udbud med forhandling giver lavere omkostninger
- Takstreform forbedrer konkurrenceevnen
- Historisk set har åbningen af Øresundsbron, etableringen af Citytunnellen samt øget kapacitet på Malmö centralstation (gennemkørende spor fra Citytunnellen i stedet for sæk banegård, samt flere perronspor) medvirket til væksten med Øresundstog. Der har dog også i samme periode været store danske anlægsinvesteringer som Kh-Rg banen, metroudbygninger, letbaner i Aarhus og Odense, og Øresundsbanen har også givet vækst på den danske side.
- Der er lokale og regionale danske eksempler på samme effekt af samme type tiltag
 - Forskellen er at i Skåne gøres det mere konsekvent og koordineret for en hel Region, for al kollektiv trafik

Lokal og regional bustrafik

- Det entydige ansvar i Skånetrafikken og målstyring frem for detailstyring virker som en del af forklaringen af successen, dele af den danske kollektive trafik har også med succes målstyring f.eks. Region Syddanmark i relation til regionale busruter
- Skånetrafikken har succes med mere åbne store udbud af bustrafik (ikke faste køreplaner, men mål for betjening f.eks. Frekvens og linjer). De regioner i Danmark, der har mange operatører/små kontrakter, har som regel større operatøromkostninger per køreplanstime end Regioner med færre operatører/store kontrakter
- Skånetrafikken har en regional basisfinansiering, men budget afhænger også i høj grad af passagerindtægter
- Alle danske trafikselskaber opnår også for specifikke kommuner og regioner best-practice. Men den danske afhængighed af kommunale budgetter og forhandling med kommuner og regioner derom tvinger trafikselskaberne væk fra best-practice i nogle tilfælde. Dette giver lavere markedsandel og lavere selvfinansieringsgrad, og dermed tvinges trafikselskaberne også ind i et regime, hvor de er mere afhængige af tilskud (kunderne er politikere) snarere end passagerindtægter (kunderne er passagerer)
- Organisatorisk og finansiell skelnen mellem bybusser/kommunale busser, fælleskommunale busser og regionale busser – samt i nogle tilfælde rutelagte regionale uddannelsesbusser og kommunale skolebusser - giver ofte en suboptimal planlægning i Danmark, som undgås med finansieringsmodellen i Skåne
- Det kommunale budgetansvar i Danmark burde gøre det lettere at prioritere busfremkommelighed (kommunen oppebærer omkostningerne, men får også gevinsten i form af lavere driftsomkostninger og større passagerindtægter). Dette er også tilfældet i nogle byer, men langt fra alle steder, bl.a. grundet indtægtsfordelingsmodellen hvor nogle af indtægterne og besparelserne tilgår regionale ruter og indtægter fra flere passagerer delvist togtrafikken.
- Det er lidt et paradoks, at Skånetrafikken er lykkedes med det i de større byer i Skåne via partnerskaber og forhandling uden direkte økonomiske incitamenter for kommunerne. I en del tilfælde er der imidlertid relativ omfattende statslig medfinansiering, som gør at de Skånske kommuner i mange tilfælde kun behøver at betale en relativ lille andel – i nogle tilfælde slet ikke noget – til busfremkommelighedsprojekter
- Både Skånetrafikken og de danske Selskaber har politiske bestyrelser (og repræsentantskaber).

Anbefalinger vedr. lokal og regional busstrafik

- Det entydige ansvar i Skånetrafikken og målstyring frem for detailstyring virker som en del af forklaringen af successen
- Umiddelbart virker det som om der ikke er behov for omorganisering af trafikskaberne som sådan, men snarere deres finansiering (regional) og styring (mål frem for detail)
- Reducér antal operatører og kommunale lokale særkrav til drift og kontrakter, foretag større, geografisk sammenhængene og mere åbne udbud i forhold til køreplanlægning
- Overvej målkrav, f.eks. For betjening af Landsbyer over en vis størrelse, for at få et mere homogent serviceniveau i landet
- Gennemfør konsekvent stambusstrategi i byer (færre, hurtigere, mere direkte linjer, hvorved der kan opnås højere frekvens og flere passagerer for samme driftstilskud). Ret regionale buslinjer ud efter samme princip
- Undgå opsplitting mellem regionale uddannelsesruter og andre regionale ruter, og samtænk i højere grad skolebusser med kommunal rutebunden busstrafik om muligt
- Erstat fladedækning med samkørsel suppleret med telebusser/behovstyret transport, fremfor lavfrekvente dyre rutebusser, og brug pengene til et bedre produkt, der hvor behovet er
- En professionalisering af trafikskabernes bestyrelser virker som en fordel, om end det er ud fra erfaringer fra andre dele af transportsektoren, idet Skånetrafikken også har politisk ledelse

Anbefalinger vedr. jernbanetrafik

- Danske lokaltog, der har ansvar for togdrift, vedligeholdelse af infrastrukturen og hvor økonomien afhænger direkte af billetindtægter, synes at være en effektiv organisering i forhold til punktlighed, passagertilfredshed, samlet optimering og driftsomkostninger. Noget lignende er tilfældet for letbanerne i Aarhus og Odense, samt metroen i København, hvor selskabet har det overordnede ansvar – men i disse tilfælde med outsourcet drift.
- I Skåne er Skånetrafikken også ansvarlig for lokal/regionaltog, men på Statens Infrastruktur der vedligeholdes af Trafikverket. Det svarer lidt (i mindre skala) til organiseringen i Nordjylland, hvor Nordjyske jernbaner med succes også kører på den statslige infrastruktur
- Man kunne måske forestille sig at regioner/loktog/regionale trafikselskaber på samme vis overtager planlægning og udbud af den regionale og lokale togtrafik på Statens banenet
- Baner der ikke betjener national trafik kunne evt. også helt overgå til Regionerne, så ansvar og ejerskab for infrastruktur (baner og stationer) og togdrift er samlet
- Fjerntrafik kunne liberaliseres efter Svensk model, med frihed for operatørerne til køreplanlægning og dynamisk prisfastlæggelse
- I Hovedstadsområdet kunne S-banen med reference til paraplyorganisationen være eget selskab med ansvar for både infrastruktur og drift (som Metroen)
- Ejerskab til stationer kunne være mere entydigt, f.eks. Forankret i et stationsudviklingsselskab som i Norge for de statslige baner, og for lokalt ejede baner forankret i de regionale trafikselskaber

Takstreform

- Bl.a. Svenske erfaringer viser den positive effekt af en takstreform
- Skånetrafikkens takstreform virker hensigtsmæssig også for danske regioner.
- Da bedre service (højere frekvens, hurtigere rejsetid) kan virke mere effektivt end lavere takster, kan sågar gennemsnitligt højere takster være en fordel, såfremt de benyttes til at forbedre produktet
- Grundet indtægtsfordelingsmodellen mellem de mange forskellige selskaber og aktører i Danmark er det grundet uenighed og økonomisk forskydning af indtægt vanskeligt at gennemføre en takstreform. Omorganiseres den kollektive trafik derimod til regionale selskaber med en paraplyfunktion og entydigt ansvar, vil en takstreform her være lettere, da den ikke skal forhandles mellem forskellige organisationer

Kilder og tak til

- Skånetrafikken for materiale modtaget på besøg 31/1-2024 og 9/4-2024, og mulighed for at benytte dette i præsentationen
- Anders Wretstrand, Skånetrafikken, for diverse kommentarer og materiale
- Danske Regioner for finansiering af benchmark studie samt levering af nøgletal for trafikselskaber. Morten Brønnun Andersen og Mathe Rosenkvist Andersen fra Danske Regioner for faglig sparring
- Hjalmar Christiansen, DTU, for levering af diverse nøgletal og rapport fra Transportvaneundersøgelsen
- EU-projektet EASIER under JPI Europe programmet for finansiering af bagvedliggende forskning

Til

Kopi til

Dokumentnummer
1923708

Dato
08 10 2024

Sagsbehandler
EST

Direkte
+45 36 13 16 10

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Bilag 2. Bemærkninger til DTU-rapport om Region Skånes kollektive transport

DTU Management og Svenske VTI har for Danske Regioner udarbejdet en rapport ” ”Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport”, offentliggjort 3. oktober 2024.

Dette notat indeholder Movias administrations bemærkninger til rapporten, herunder særligt rapportens sammenligninger med bustrafikken i Movias område. Udkast til dette notat har været forelagt rapportens hovedforfatter, professor Otto Anker Nielsen, til kommentering. Faktuelle justeringer er indarbejdet og hans bemærkninger er tilføjet som slutnoter de relevante steder i teksten.

Hovedpointerne i DTU-rapporten med administrations vurdering fremgår af oversigten nedenfor:

Emne	DTU-rapportens vurdering:	Movias administrations bemærkninger:
Operatøromkostninger	Et stambusnet med høj frekvens og rejsehastighed øger effektiviteten af busnettet Operatørudgifterne til busser i Danmark kunne reduceres med 23 pct., hvis alle kommuner og regionerne fulgte best practise Generelt stigende operatørudgifter per køreplanstime i Danmark	Enig i effekten af stambusnet, der er gennemført i Movias område med A-busnettet fra 2002. DTU-rapportens analyser giver ikke dækning for denne konklusion. Timepriserne afhænger i meget høj grad af lokale forhold, og ikke alene tilrettelæggelsen af ruter, udbud og drift. ⁱ Målt i faste priser ligger timeprisen stabilt på ca. 800 kr/time i Movias områdeⁱⁱ
Markedsandel	Den højere markedsandel for kollektiv transport i Skåne skyldes takstsystem, bedre driftsintegration af og med tognettet	DTU-rapporten giver ikke grundlag for denne konklusion i Movias område. Forskellen på markedsandel kan primært begrundes i en væsentligt højere

Emne	DTU-rapportens vurdering:	Movias administrations bemærkninger:
		andel af cykel og gang i Region Hovedstaden end i Region Skåne ⁱⁱⁱ
Fællesomkostninger	Fællesomkostningerne i Movia ligger over benchmark for danske trafiksselskaber for fællesomkostninger pr bustime På grundlag af en sammenligning med Skåne nævnes at mindre kompleks organisering muligvis sikrer lavere fællesomkostninger	En sammenligning af fællesudgifter pr bustime ikke kan stå alene, fordi fællesomkostningerne er mere afhængige af antal passagerer end af antal busser. På forespørgsel har Skånetrafiken oplyst, at deres fællesudgifter udgør 18 pct. af deres samlede udgifter. For Movia er det tilsvarende tal 11 pct.^{iv}
Takster og takstsystemer	En reform af taksterne i Skåne i 2019 har givet flere passagerer^v Grundet indtægtsfordelingsmodellen mellem de mange forskellige selskaber og aktører i Danmark er det grundet uenighed og økonomisk forskydning af indtægt vanskeligt at gennemføre en takstreform.	På forespørgsel oplyser Skånetrafiken, at de ikke ser et højere passagertal som følge af takstreformen. Det er ikke korrekt. Der er gennemført store regionale takstreformer i Movias område i 2017 (Takst Sjælland^{vi}) og vest for Storebælt i 2018 (Takst Vest). Hertil kommer reformen af pensionistrabatterne i Takst Sjælland i 2021. Alle trafikvirksomheder - trafiksselskaberne, DSB, Metroselskabet og Go-Collective - har desuden i fællesskab i 2022 udarbejdet oplæg til en reform af ungdomsrabatterne i hele Danmark.

De enkelte elementer uddybes nedenfor.

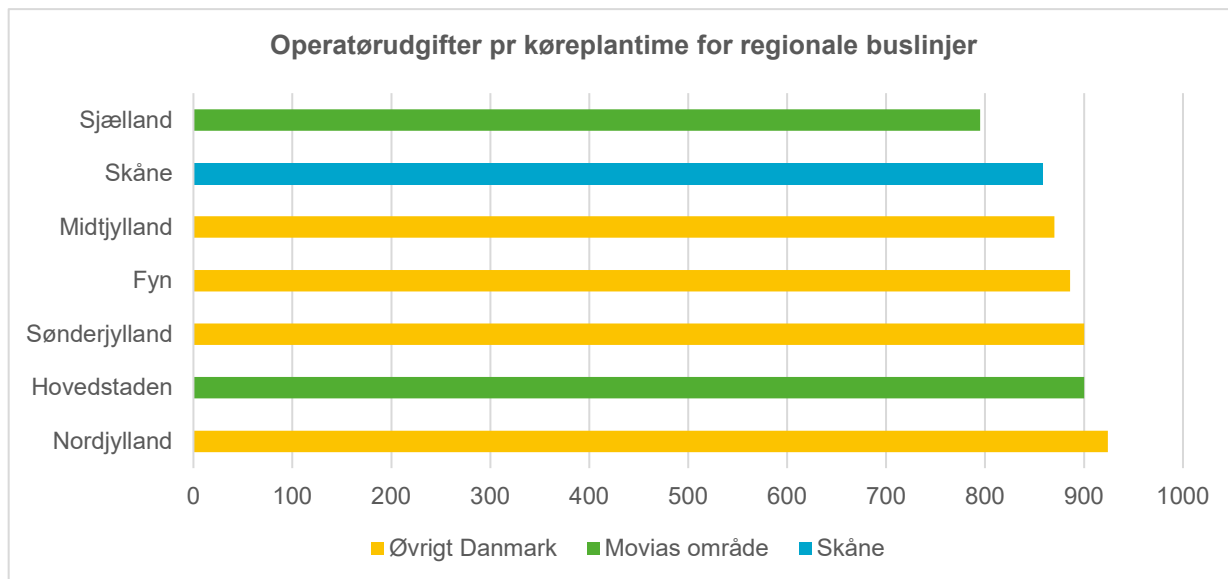
Operatørudgifter

I rapporten sammenlignes prisen pr køreplantage i bus mellem Skånetrafiken og de danske trafiksselskaber, hhv. for regionale busser og i en række bykommuner. For de regionale busser er der i præsentationen nedenstående figur 1, når der er søgt taget hensyn til forskellige lønniveauer i Danmark og Sverige:

Movias administrationen vurderer, at det er endog særdeles vanskeligt at gennemføre en sammenligning af operatørudgifterne pr time på tværs af lande og trafiksselskaber, fordi udgifterne er stærkt afhængige af lokale forhold. F.eks. er det afgørende for økonomien, at der er så lidt spildtid som muligt i form af ophold ved endestationer, hvilket kræver effektive køreplaner med fokus på busomløb. Det er også vigtigt at minimere tomkørsel til og fra garage, hvilket igen påvirkes af placeringen af garageanlæggene og trængslen på vejene. Desuden skal der være konsistens i forhold til hvordan pauser og ophold mv. indgår i beregningen af timetallet. ^{vii}

Størrelsen på busserne og andelen af elbusser har også betydning, ligesom i hvor høj grad busserne kan

udnyttes (antal driftstimer pr uge), og den tidsmæssige placering af driften i forhold til aften, nat- og weekendtillæg har betydning, herunder i hvor høj grad, der er øget (og dyrere) drift i myldretiden. Samtidig har det også betydning, om det er operatøren eller trafikskabet, der har ansvaret for at stille garageanlæg og opladningsfaciliteter til elbusser til rådighed. Movias administrationen har ikke haft adgang til de bagvedlig-



Figur 1 Operatørudgifter pr køreplantage for regionale buslinjer, data fra DTU-rapporten

gende data, som DTU har gjort brug af, til sammenligningen med Skånetrafiken om disse elementer. ^{viii}

Et eksempel er opgørelsen af timeprisen for regionale busser i figur 1 ovenfor. Forskellen på niveauet for hovedstaden og Sjælland forklares i DTU-rapporten med, at Movia og Region Sjælland har rettet busnettet ud med hurtige busser med højere frekvens. Men Movia har fastlagt busnettet i samarbejde med Region Hovedstaden efter samme koncept som i Region Sjælland, ligesom busserne udbydes og drives efter samme principper på tværs af regionerne.

Til gengæld er der lokale forskelle, der nok i højere grad er forklarende for prisforskellene: I hovedstadsområdet er der flere passagerer, hvorfor mange regionale busser er større og derfor dyrere end på Sjælland. Region Hovedstaden har også været hurtigere til at indfase elbusser – til en merpris, og udgiften til garageanlæg må også skønnes at være større i den tætte by. Men disse elementer indgår ikke i DTUs rapport.

DTU-rapporten gennemgår også selvfinansieringsgraden (andelen af udgifterne, der finansieres af passagerindtægter) for de enkelte geografiske områder. Passagerindtægterne er stærkt afhængige af det lokale passagerunderlag, men også takstniveau, omkostningsniveau og andelen af rejsende, der kombinerer bus og tog. I Movias område er der, særligt i hovedstadsområdet, et stærkt net af jernbane-, metro og buslinjer, hvorfor der er en forholdsvis høj andel af kombinerede rejser. Når billetindtægten skal deles mellem flere trafikvirksomheder, giver det en lavere selvfinansieringsgrad.

På forespørgsel har Skånetrafiken oplyst, at de over årene har haft en realvækst i deres takstindtægter pr rejse for at kunne fastholde selvfinansieringsgraden på højt niveau. Derimod må trafikskaberne i Danmark kun hæve taksterne med den faktiske pris- og lønudvikling, som fastsættes i de årlige statslige takststigningslofter. ^{ix}

Betydningen af et strategisk net

På baggrund af en analyse af den kollektive transport i Odense argumenteres i DTU rapporten for, at et stambusnet (strategisk net) med høj frekvens og rejsehastighed på prioriterede linjer har en højere effektivitet end et fladedækkende net, med mange linjer med lav frekvens.

Movias administration er enig i denne analyse. I Danmark blev det første stambusnet etableret i hovedstadsområdet i 2002-2003 med indførelse af A-busserne i forbindelse med åbningen af de første etaper af metroen. A-buskonceptet er siden i samarbejde mellem kommuner og Movia udbredt til en række byer i Movias område, men også vest for Storebælt. DTUs rapport viser, at når der korrigeres for lønforskellen, er stambusnettene i København, Aarhus og Aalborg mindst lige så effektive som i Skåne. ^x

Markedsandelen for kollektiv transport

DTU-rapporten redegør for, at bus og tog har en større andel af det samlede antal rejser i Skåne end i Danmark. Der gennemføres ikke en analyse af årsagerne, men det nævnes, at det skyldes "takstsystem, bedre driftsintegration af og med tognettet".

Movia vurderer, at en anden og mere nærliggende forklaring på forskellen til hovedstadsområdet er, som det også fremgår af DTU-rapporten, at mens kun hver fjerde rejse i Region Skåne sker på cykel eller til fods, gælder det hver anden rejse i Region Hovedstaden. For mange rejsende i Region Hovedstaden er alternativet til bussen ikke en bil, men cykel eller gang. Effekten kan ses i de fyldte Movia-busser, når det regner.

Når mange går eller cykler, er der naturligt færre, der tager bus og tog. DTU-rapporten viser, at den samlede markedsandel i antal ture for cykel, gang og kollektiv transport er væsentligt større i Region Hovedstaden end i Region Skåne^{xi}. Der er ikke data i DTU-rapporten for Region Sjælland.

Udvikling i togtrafikken

Skånetrafiken har haft en meget stærk vækst i togtrafikken, hvor passagertallet er næsten femdoblet siden 1999. DTU-rapporten opsummerer, at "Dog har der været en særdeles stor vækst i den regionale togtrafik i Skåne, både i antal ture, og særligt i personkm. Men hvorvidt den skyldes bedre planlægning, takstreform eller organisatoriske forhold er svært at sige." I DTU-rapporten står også, at "åbningen af Øresundsbron, etableringen af Citytunnellen samt øget kapacitet på Malmö centralstation (gennemkørende spor fra Citytunnellen i stedet for sæk banegård, samt flere perronspor) [har] medvirket til væksten".

Movias administration hælder mest til den anden forklaring om, at væksten er båret af stærke forbedringer af jernbanesystemet. Eksempelvis steg passagertallet i Skånetrafikens tog med godt 60 pct på to år forbindelse med åbningen af Øresundsbron i år 2000.^{xii}

Sammenligning af driftsomkostninger

DTU-rapporten konkluderer følgende om baggrunden for lavere driftsomkostninger i Skåne:

- Lønforskel (følsomhedsanalyser heraf gennemført)
- Større kontrakter, samlet geografi, udbud efter forhandling af køreplan
- Stambusnet (effektiv netplanlægning) sikrer mindre grad af opholdstid (uproduktiv tid), som dermed giver lavere omkostninger for køreplanlagt tid. Samme effekt ses i Danmark.
- Mindre kompleks organisering sikrer muligvis lavere fællesomkostninger

Movia er enig i, at lønforskel er en væsentlig forklarende faktor, både på forskellen mellem Danmark og

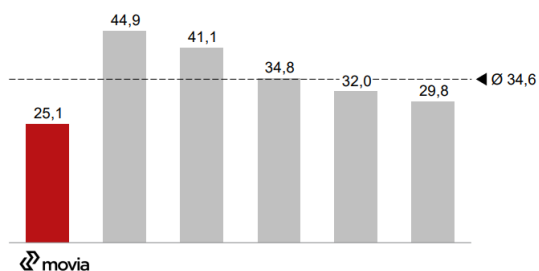
Sverige, og mellem hovedstadsområdet og resten af Danmark, idet der er en anden og dyrere chauffør-overenskomst i hovedstadsområdet. Movia deler også vurderingen af, at et effektivt strategisk net er afgørende for produktiviteten i busnettet.

Der er heller ingen tvivl om, at rammerne for udbud og kontrakter er væsentlige. Movia har gennem mange år arbejdet med at effektivisere kontrakterne, så operatørerne får det bedst mulige grundlag for at byde med konkurrencedygtige priser. Det er over de sidste 15 år lykkedes at holde prisen pr køreplantage stabilt på ca. 800 kr/time (2023-priser), på trods af stigende realløn for buschauffører og stigende krav til materiel, senest indførsel af elbusser. Men Movia har ikke tilstrækkelig indsigt i kontraktforholdene i Skånetrafiken til at vurdere, om der er forskelle.

På det foreliggende grundlag kan Movias administration ikke se, at der er grundlag for DTU-rapportens konklusion om, at by- og regionalbusdriften skulle være væsentligt dyrere i Movias område end i Malmø. Tværtimod har tidligere – og mere grundige – analyser, som konsulenthuset Civity i 2017 har udført for Movia, jf. bilag 3, vist, at både Movias regionalbusdrift og bybusdrift ligger blandt de billigste i Europa og busdriften ligger lavt, sammenlignet med andre europæiske regioner og byer, jf. figurerne nedenfor.

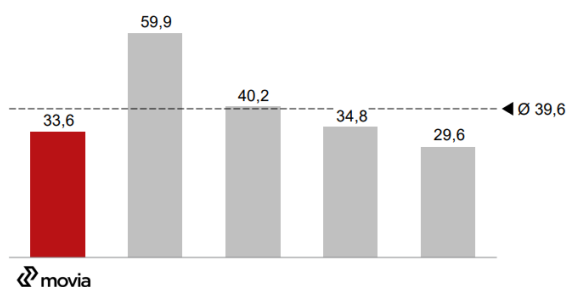
Movia's cost rate for regional busses is exceptionally low in its peer group

€ Price of service / Cost rate
in DKK per revenue-earning km¹



Total cost for inner city bus services are below European peer average

€ Price of transport service / Total cost rate
in DKK per revenue-earning km¹



Samtidig har en forskningsanalyse fra K2 (det svenske nationale videnscenter for kollektive transport) og VTI (det svenske nationale vej- og transportforskningsinstitut) af det svenske kontraktgrundlag med højere grad af fleksibilitet i kontraktgrundlaget konkluderet, at det ikke har ført til øget passagertal (Kilde: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.03.003>)

Organisering og fællesudgifter

På den organisatoriske side er en væsentlig forskel, at det i Skåne alene er regionen, der er trafikbestiller. Det indebærer en forenklet trafikbestilling – men til gengæld betyder den kombinerede regionale og kommunale trafikbestilling i Movias område, at den kollektive transport i høj grad også er en del af den kommunale planlægning, at lokalkendskabet i kommunerne kan indgå i planlægningsgrundlaget, og at det ofte er nemmere at få lydhørhed for busfremkommelighedstiltag på kommunernes veje, når kommunen får del af gevinsten ved forbedringerne.

Hovedparten af trafikselskabernes omkostninger går til at betale de operatører, der på kontrakt kører bus-, bane- og flextrafik. Men herudover har selskaberne også omkostningerne til billetsystemer og kundeservice, kontrahering- og driftsopfølgning samt administration. Ifølge DTU-rapporten skelnes i Skånetrafiken ikke mellem fællesomkostninger og leverandøromkostninger. Movias administration har forespurgt Skå-

netrafiken, der oplyser, at en nærmere opdeling af omkostningerne kan findes i Region Skånes årlige budgetter. Ud fra dette har Skånetrafiken 18 pct i fællesomkostninger mod 11 pct i Movia. ^{xiii}

DTU-rapporten sammenligner fællesomkostningerne mellem de danske trafikselskaber, med et benchmark opgjort pr køreplantime. Movias vurdering er at denne opgørelse bør suppleres med en opgørelse af omkostninger pr passager. For i Movia er hovedparten af fællesomkostningerne (51 pct.) afhængigt af antallet af passagerer, mens en fjerdedel (26 pct.) er afhængig af antallet bustimer. F.eks. er den største enkeltpost på Movias budget for fællesomkostninger betaling til Rejsekort & Rejseplan A/S, hvor betalingen afhænger af indtægter og antal rejser – og ikke antal busser. Hvis der havde været taget højde for det ville det sandsynligvis have påvirket DTU-rapportens konklusion om, hvad der er best practice. En analogi kunne være at sammenligne udgifter til skolevæsenet ved at sammenligne udgifter pr skole, uanset skolernes elevtal, og uden også at sammenligne udgift pr elev. ^{xiv}

Takstsystemer i Danmark og Sverige

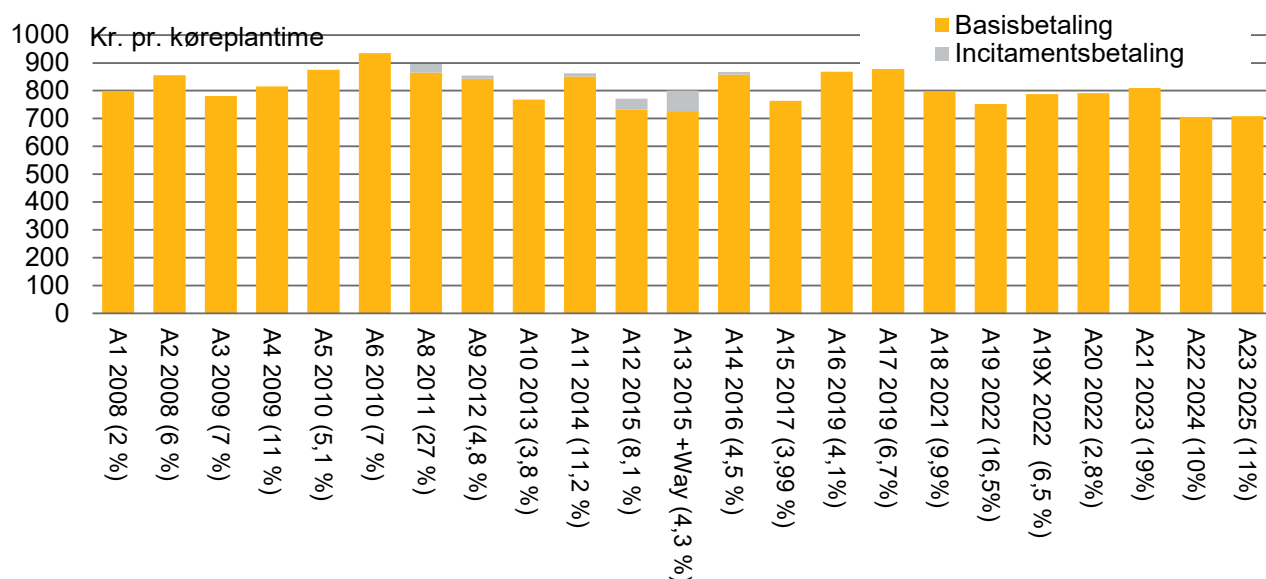
Endelig har DTU-rapporten en gennemgang af takstsystemet i Skåne og et forslag til, hvordan principperne fra Skånes takstreform i 2019 kunne indføres i Danmark. Der redegøres fra DTUs side for, at reformen i Skåne har gjort takstsystemet simplere, og øget passagertallet og provenuet. Det fremgår desværre ikke i rapporten, hvad denne vurdering bygger på.

Passagertallet i Skånetrafiken var i 2023 lavere end i 2019, da det nye takstsystem blev indført, grundet covid-19. På forespørgsel har Skånetrafiken oplyst, at de ikke selv ser en passagervækst som følge af det nye takstsystem.

Prisniveau for tilskud og udgifter

DTU-rapporten gennemgår den udvikling, Skånetrafiken har været igennem de første to årtier af dette årtusinde og konkluderer, at det offentlige tilskud er seksdoblet fra 2000 til 2019. Men opgørelsen fra Skåne er i årets priser, og tager derfor ikke hensyn til inflationen i perioden. Når det indregnes, er tilskuddet steget til godt det firdobbelte, hvilket fortsat er en væsentlig stigning.

Senere i DTU-rapporten konkluderes på baggrund af trafikselskabernes budget- og regnskabstal, at der er stigende udgifter pr køreplantime i Danmark i perioden 2019 – 2024. Men både budgetter og regnskaber opgøres i årets priser, og som bekendt har der de sidste år været en markant inflation. Ændringen skyldes dyrere priser på især energi og høje lønstigninger i de indgåede overenskomster. En mere korrekt sammenligning fås ved at se på prisniveauerne i de kontrakter, Movia årligt indgår med busoperatørerne, og som tidligere nævnt ligger de nogenlunde stabilt på 800 kr/time i 2023-priser, jf. figur 2 nedenfor. ^{xv}



Figur 2 Udvikling i timepris for Movia siden 2008, alle priser er februar 2024 prisniveau, A1 til A5 er med cross border leasing

Kommentarer fra Otto Anker Nielsen, evt. suppleret med bemærkninger fra Movias administration:

ⁱ OAN: Nu skriver vi jo også på den slide, at det er svært at opnå dette i kommuner med begrænset potentiale for Kollektiv trafik. Men når man ser på tværs af alle kommuner, så er der dog stor forskel på sammenlignelige kommuner af samme type, som jo ofte afhænger af lokale særkrav. Særligt i Region Midtjylland.

ⁱⁱ OAN: Movia er jo faktisk også best practice linjen både i 2019 og 2024, og figuren nævner også at der er regionale forskelle.

ⁱⁱⁱ OAN: Nu har vi jo primært sammenlignet Region Skåne med Region Midtjylland, da netop Hovedstadsområdet mere burde sammenlignes f.eks. med Oslo eller Stockholm. Men den højere andel af cykel og gang er vel også et resultat af konkurrencefladen til kollektiv trafik, f.eks. det famøse metrotillæg i København?

København og Frederiksberg har lavere andel kollektiv trafik og højere andel cykling end Malmö og Lund. Det er i sig selv tankevækkende, givet at centralkommunerne har en effektiv metro, der burde give en højere markedsandel, så det synes jeg måske til en vis grad bekræfter konklusionen. Zoomer man ud så har Helsingør, Roskilde, Næstved, Ringsted og Holbæk lavere andel af både cykling og kollektiv trafik end Malmö og Lund, mens billedet er lidt mixed for de andre byer.

Movia: Forskellen på omfanget af gang og cykling er en væsentlig forklaringsvariabel, når Region Skåne og Region Hovedstaden sammenlignes. Det kan ikke henføres til (alene) at handle om takssystem og driftsintegration.

En høj cykelandel er sandsynligvis resultatet af en bevidst lokalpolitisk prioritering i hovedstadsområdet med fokus på god cykelinfrastruktur. Herudover indebærer de forholdsvis tætte bymiljøer i såvel centralkommunerne om en række nærliggende købstæder et godt grundlag for høj andel af fodgængere.

Malmö og Lund er betydeligt større bysamfund end Helsingør, Roskilde, Næstved, Ringsted og Holbæk.

^{iv} OAN: Vi har ikke kunnet få oplyst dette tal for busdelen af Skånetrafikken. Husk at de også udbyder og driver togtrafik, som er en stor del af deres omsætning, og har ansvar for nogle anlæg og stationer. Så vi valgte ikke at benchmarke fællesomkostninger mod Sverige, men alene mellem danske selskaber.

Movia: En høj andel af togtrafik giver ikke nødvendigvis en højere andel af fællesudgifter.

^v OAN: Vi har nok ikke skrevet det præcist nok... der jo forskellige andre beregninger (DI/Incentives samt IDA), der også indikerer et vist potentiale i en takstreform.

^{vi} OAN: Det var vel en relativ begrænset reform, sammenlignet med dem der har været i Skåne og Stockholm, og i forskellige andre storbyer.

Movia: Reformen omfattede sammenlægning af fire takstsystemer på Sjælland til ét, omlægning af systemet for pendlerkort i hovedstadsområdet og gennemførelse af princippet om, at rejsekort altid er billigst.

^{vii} OAN: Ja men det er vel netop også pointen, at man ved de tiltag kan få mere effektiv drift.

^{viii} OAN: Så vidt oplyst svarer det generelt til snittet mellem operatør og selskab i Danmark (bortset fra Esbjerg og enkelte andre steder, hvor der i Danmark stilles garageanlæg til rådighed).

^{ix} OAN: Ja men det bekræfter vel også fordelene ved en takstreform? Fordi det har muliggjort et fortsat højt serviceniveau. Synes denne bemærkning er lidt i modstrid med det du skriver tidligere om takstreformens manglende effekt i Skåne.

Movia: Det tidligere spørgsmål gik på, om takstreformen i Skåne i 2019 havde haft en positiv passagereffekt, hvad Skånetrafiken ikke mener at kunne se. I årene forud for 2019 havde Skåne såvel en realvækst i taksterne som en vækst i passagertallene, sandsynligvis båret af et væsentligt øget udbud af kollektiv transport.

^x OAN: Ja når det gælder selvfinansierungsgrad (slide 82), men langt fra markedsandel (slide 26), og for driftsomkostninger er det kun København og Frederiksberg (slide 65), men ikke Aarhus og Aalborg.

Movia: Som nævnt vurderer Movia, at forskellen i markedsandel for alt væsentligt kan henføres til flere fodgængere og cyklister i Region Hovedstaden, ikke en mindre konkurrencedygtig kollektiv transport

^{xi} OAN: Ja men som nævnt er det også et udtryk for den kollektive trafiks konkurrenceevne. Om end det samfundsøkonomisk måske er bedre at flere cykler.

^{xii} OAN: Enig. Men måske skulle vi have nævnt her, at de jo også indførte pågatog (lokaltog) med meget større drift på en række lokalbaner, og også genindførelse af togdrift på nogle lokalbaner. Men vi har ikke kunnet få opdelt tal for pågatog versus øresundstog.

^{xiii} OAN: Se tidligere kommentar, at det i Skånetrafikken også omfatter togdelen, der udgør en stor del af den samlede omsætning

Movia: Togtrafik har normalt en højere operatøromkostning pr passager end busdrift, hvor det alt andet lige burde indebære, at Skåne har en lavere andel af fællesomkostninger ift. operatøromkostninger.

^{xiv} OAN: Det er måske en god pointe, men det er i forhold til bustimer, at Danske trafikkselskaber selv har gennemført analyser.

^{xv} OAN: Som nævnt har Movia også væsentligt større kontrakter og færre operatører end nogle af de andre trafikkselskaber, jf. tidligere kommentar

Dokumentnummer
1909405

Bestyrelsen

Mødedato:
1. november 2024

Orientering om status på Cybersikkerhed, efterår 2024

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orientering om status på Movias cybersikkerhed til efterretning.

Sagsfremstilling:

Som opfølgning på bestyrelsens beslutning 10. marts 2023 om øget fokus på cybersikkerhed og igangsættelse af et flerårigt cybersikkerhedsprogram, rapporteres der halvårligt på status på eksekvering på opgaverne vedr. cybersikkerhed, og der gives en oversigt over hændelser.

Status på Movias cybersikkerhedsprogram

Cybersikkerhedsprogrammet er opdelt i 3 faser. Bestyrelsen har 10. marts 2023 godkendt fase 1 til gennemførelse i 2023/2024. Planlægning af fase 2 pågår. I hver fase udvikles, implementeres og ibrugtages best practice cybersikkerhedskontroller oveni Movias allerede implementerede ISO27001 baserede sikkerhedsmodel.

I den igangværende fase 1 arbejdes der med følgende:

- Kontrol af hardware og software: Via overvågning af netværket sikres det, at kun godkendte PC'ere og mobiltelefoner har adgang til Movias netværk, og at der kun er sikre programmer på disse enheder.
- Sikre konfigurationer for alle enheder og software: Alle enheder og al software konfigureres så risikoen for sikkerhedsbrud minimeres.
- Kontoadministration: Det sikres, at kun autoriserede personer har adgang til systemer og data, og der udvikles effektive adgangskontroller for at sikre dette.
- Awareness: Medarbejderne uddannes i digital sikkerhed, og i at genkende forsøg på digital svindel.
- Leverandørstyring: Det sikres, at Movias samarbejdspartnere overholder samme høje standarder for IT-sikkerhed som i Movias egen organisation.

Gennemførte sikkerhedsaktiviteter siden sidste rapportering:

- Risikovurdering af IT-systemer ift. fortrolighed, integritet og tilgængelighed (juni og august)
- Kontrol af CPR-opslag (kvartalsvis)
- Sikkerhedsopdatering af IT-systemer i eget serverrum (månedligt)
- Kontrol af Movias software- og hardwareaktiver jf. cybersikkerhedsprogrammet (månedligt)
- Sårbarhedsscanning af Movias netværk ift. konkrete risikoområder jf. cybersikkerhedsprogrammet (kvartalsvist)
- Awarenessstræning, samt test af medarbejdernes IT-sikkerhedsforståelse (fra maj til oktober)
- Phishingtræning af Movias medarbejdere (løbende)
- Udfasning af brugen af password og overgang til brug af biometri og PIN-kode (juni-sept.)
- Udrulning af passwordmanager til systemer, der fortsat kræver brugernavn og password (juni).

Særligt om awareness træningen i Movia

De fleste former for cyberkriminalitet sker ved at narre mennesker til at klikke på skadelige links i mails, kaldet phishing. Movia har derfor en phishingtræningskampagne, hvor medarbejderne trænes aktivt i at genkende skadelige mails. Klikraten (altså hvor stor en andel af forsøg på phishing der lykkes) for Movias medarbejdere er faldet fra 19 pct. i oktober 2023 til 5 pct. i august 2024, så træningen har haft effekt. Movia ligger nu på niveau med lignende øvede organisationer, og medarbejderne har adgang til en IT sikkerheds-læringsportal, hvor den enkelte løbende kan forbedre egen cybersikkerhedsforståelse. Movia tilbyder målrettede kampagner ift. de forskellige medarbejdergrupperes risikoprofil.

Hændelser og målrettede cybersikkerhedsangreb

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

- 14. august 2024 blev Movias hjemmeside udsat for et DDOS-angreb. Angrebet varede kun 9 minutter, og der har ikke været nye angreb siden. Movias nye automatiske løsning, som beskytter mod angreb virkede, og hjemmesiden var ikke påvirket.

Center for Cybersikkerhed har i 3. kvartal 2024 hævet truslen for destruktive cybersikkerhedsangreb.

Økonomi:

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent

Kommunikation:

Der er ingen kommunikation knyttet til sagen

Orientering om Movias IT-projektportefølje 2. halvår 2024**Indstilling**

Det indstilles, at bestyrelsen:

- tager orienteringen om Movias IT-projektportefølje til efterretning.

Sagsfremstilling:

Administrationen orienterer halvårligt om status på Movias IT-projektportefølje, herunder om de fælles systemer hos henholdsvis Rejsekort & Rejseplan A/S og FlexDanmark. Nedenfor gives en oversigt over status for igangværende projekter i Tabel 1 "Oversigt over den igangværende IT-projektportefølje", og for afsluttede projekter i Tabel 2 "Afsluttede IT-projekter siden sidste bestyrelsesrapportering i maj 2024". Beskrivelse af status for de enkelte projekter fremgår under Tabel 1.

Tabel 1: Oversigt over den igangværende IT-projektportefølje

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Udbud og implementering af system til transportstyring (bustrafik)	Movia	01.01.2020	31.05.2025	Idriftsættelsen af systemet er udskudt med to måneder. Udskydelse har ikke betydning for projektets sluttidspunkt eller økonomien, som begge forbliver uændret.
Test af billigere teknologi til digitalisering af stoppesteder	Movia	19.05.2021	31.12.2024	Udendørstest gennemføres fra april til december 2024. Herefter vurderes projektet igen i forhold til den videre udvikling.
Udbud af IT-løsning for busterminal ved Dybbølsbro forestås af Vejdirektoratet. Movia skal forestå driften	Movia	01.11.2020	Ultimo 2024	Tidsplanen for idriftsættelse af IT-understøttelsen er fortsat under afklaring mellem Vejdirektoratet og leverandøren ARS (Holland).
Nyt rejsekort fase 2	Movia	01.02.2024	Ultimo 2024	Status gives på bestyrelsesmødet dagsordenspunkt 3.
Cybersikkerhed: IT-sikkerhed og etablering af kontroller til styrkelse af Movias cybersikkerhed	Movia	01.01.2022	31.12.2025	Bestyrelsen orienteres i særskilt sag på bestyrelsesmødet dagsordenspunkt 10.
IT-afklaringsprojekt til flextrafik og mobilitet (IFM)	Movia	01.02.2024	13.12.2024	Følger planen.
Trafikselskabernes OptimeringsPlatform (TOP). Etablering af en udbudsstrategi for anskaffelse af fremtidssikret platform	FlexDanmark	01.06.2024 (Fase 1)	09.12.2024 (Fase 1)	Markedsdialog med tre udvalgte leverandører er afsluttet juni 2024. Proof of concept med alle tre leverandører er afsluttet september 2024.

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Landsdækkende digitalt Rejsekort	Rejsekort & Rejseplan A/S	November 2022	Juni 2024	Lanceret 4. september til alle over 18 år, med +67 rabat og ungerabat samt mulighed for betalingskort.
Løsninger til brugere, der ikke kan eller ikke vil bruge Rejsekort som app	Rejsekort & Rejseplan A/S	November 2022	30.09.2025	Udvikling af alternativ løsning til nuværende Rejsekortkunder, som ikke kan eller vil anvende en løsning på mobiltelefonen. Bestyrelsen orienteres i særskilt sag på bestyrelsesmødet dagsordenspunkt 12

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

Trafikstyringssystemet (TMS) hos Movia understøtter de mest centrale driftsprocesser i planlægning, daglig afvikling og afregning af trafikken. Det nuværende TMS-system har en lang række snitflader til Movias øvrige systemer samt til Rejseplanen og Rejsekort. Projektet er i implementeringsfasen, og tidsplanen er stram, hvorfor administrationen har stor fokus på de kritiske milepæle og fremdriften af projektet.

Test af billigere teknologi til digital trafikinformation ved stoppesteder – Movia

Movia har indgået et samarbejde med en leverandør om pilotforsøg på en billig udgave af countdown løsning til stoppestederne. Enhederne er først testet internt i Movia for at sikre, at de kører stabilt. Herefter er der igangsat en udendørstest fra april til december 2024, så der kommer observationer på funktion i både sommer- og vintermåneder. Udendørstesten udføres i samarbejde med Holbæk Kommune, hvor der i forvejen ikke er ret mange countdown moduler. Der testes flere stoppestedskombinationer med forskellig antal linjer og afgange, for at vurdere strømforbruget for modulet. Ved afslutning på den udendørs test skal den tekniske løsning vurderes, før der kan træffes en beslutning om, hvorvidt man vil gå videre med udviklingen eller ej.

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

Busterminalen blev taget i brug primo juni 2024, og Movia forestår driften. Det er dog uden IT-understøttelse, da den hollandske leverandør ARS ikke kunne levere dette til Vejdirektoratet, da de kontraktuelle test blev ikke bestået. ARS og Vejdirektoratet har diskuteret den videre tidsplan og færdiggørelse, og test af IT-løsningen er påbegyndt den 7. oktober 2024.

IT-afklaringsprojekt til flextrafik og mobilitet (IFM) - Movia

Der arbejdes med afklaring af muligt indhold af en fremtidig IT-plattform til Movias håndtering af flextrafik, som tillige er forberedt til integration med anden fleksibel mobilitet, i tæt samarbejde med FlexDanmark.

Trafikselskabernes OptimeringsPlatform (TOP) - FlexDanmark

Formålet med første fase i "Trafikselskabernes OptimeringsPlatform (TOP)" er at etablere en udbudsstrategi for anskaffelsen af en fremtidssikret IT-plattform til flextrafikken. Det nuværende system er over 25 år gammelt og baseret på en forældet teknologi. TOP har til formål at anskaffe en nutidig IT-løsning baseret på en åben arkitektur.

Landsdækkende digitalt Rejsekort - Rejsekort & Rejseplan

Udvikling af Rejsekort på app, hvor brugerne af den kollektive transport kan foretage et digitalt check ind og ud. Rejsekort-app'en er lanceret i april 2024 med en version med begrænset funktionalitet til 20.000 kunder, der frem mod sommeren gradvist blev øget til 80.000 kunder. På lanceringsdagen 4. september oprettede næsten 60.000 nye kunder sig, og 14. oktober var der 389.700 kunder på Rejsekort som app. Medrejsende, under 18 år og visiterede kundetyper bliver tilføjet primo 2025.

Tabel 2: Afsluttede IT-projekter siden sidste bestyrelsesrapportering i maj 2024

Projekt navn	Resultat
Nærbus pilotprojekt (Movia)	Nærbus-løsningen er udviklet og pilottesten startede den 8. april 2024. Integration mellem løsningen og Rejseplanen var på plads til starten af pilotforsøget 8. april 2024. Pilotforsøget fortsætter til udgangen af 2025.

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

Økonomi:

Der er ingen særskilt økonomi knyttet til sagen

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent.

Kommunikation:

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

Orientering om klima- og miljøstatus, efterår 2024

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen,

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

Sagsfremstilling:

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

1. Prisforskel mellem diesel og HVO-biodiesel
2. Status for grøn omstilling af rutebusser
3. Status for miljøsyn
4. Materialesamling om elbiler og praktik ved brug af elbiler

1. Prisforskel mellem diesel og HVO-biodiesel

Som følge af stigende priser på HVO-biodiesel (HVO100) i 2022 besluttede en række kommuner midlertidigt at omstille fra HVO-biodiesel til almindelig diesel. Administrationen orienterede ved seneste miljø- og klimastatus om, at prisforskellen mellem HVO-biodiesel og almindelig diesel i foråret var vendt tilbage til niveauet før de store prisstigninger i januar 2022, og at Movia på den baggrund har anbefalet de berørte kommuner at vende tilbage til HVO-biodiesel.

Ballerup, Furesø, Gladsaxe, Herlev Kommuner er vendt tilbage til brug af HVO-biodiesel, og Ringsted Kommune vender tilbage til brug af HVO-biodiesel fra januar 2025. Kalundborg Kommune har besluttet ikke at vende tilbage til HVO-biodiesel. Vordingborg, Lolland, Stevn og Køge Kommuner træffer i oktober 2024 beslutning om eventuelt skift tilbage til HVO-biodiesel i forbindelse med trafikbestillingen for 2025.

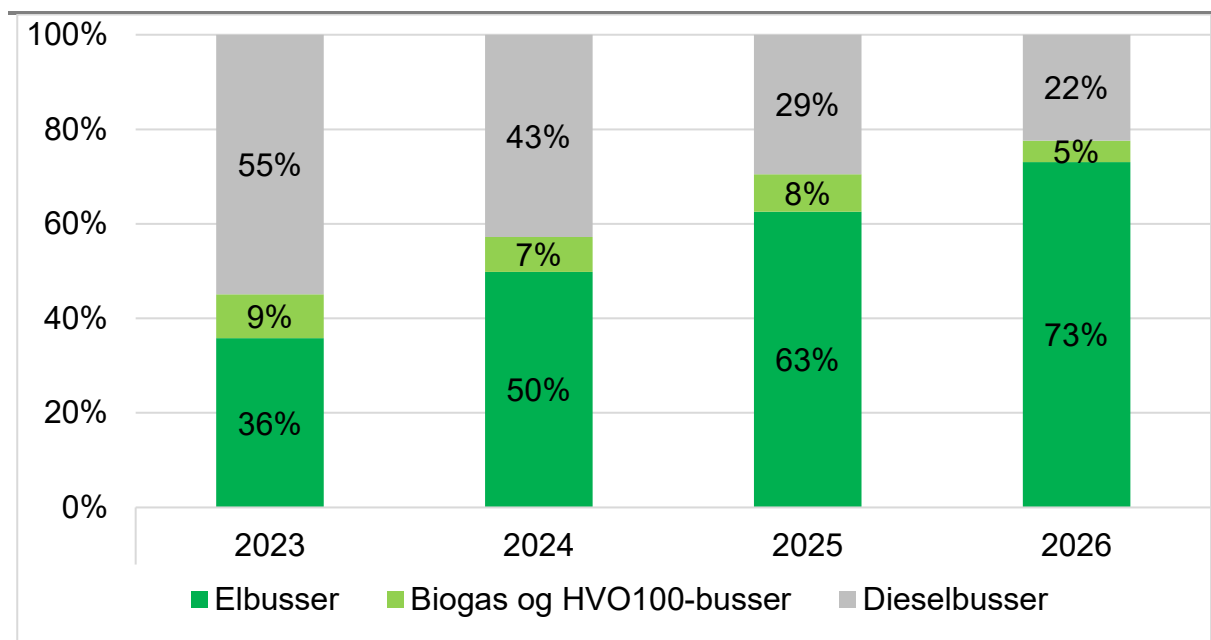
2. Status for grøn omstilling af rutebusser

De udbud af almindelige rutekørsel (A23 og A23x), som Movia gennemfører i 2024, betyder, at 168 rutebusser omstilles til elbusser i perioden oktober 2025 til marts 2026. I marts 2026 vil 73 pct. af de busser, som kører i Movias A-kontrakter, være elbusser, jf. figur 1 "Fordeling af busser i forhold til miljøydelse, ultimo år", der viser resultatet af gennemførte udbud.

Det bemærkes, at administrationen har ændret metode til at opgøre antallet af elbusser. Antallet af elbusser opgøres nu efter, hvor mange busser der samtidig er i drift i myldretiden (driftsbusser), hvor antallet af elbusser tidligere blev beregnet ud fra samtlige busser, dvs. driftsbusser, ekstrasbusser og reservebusser. Formålet med ændringen er at sikre en entydig kommunikation af antallet af elbusser samlet og for hver

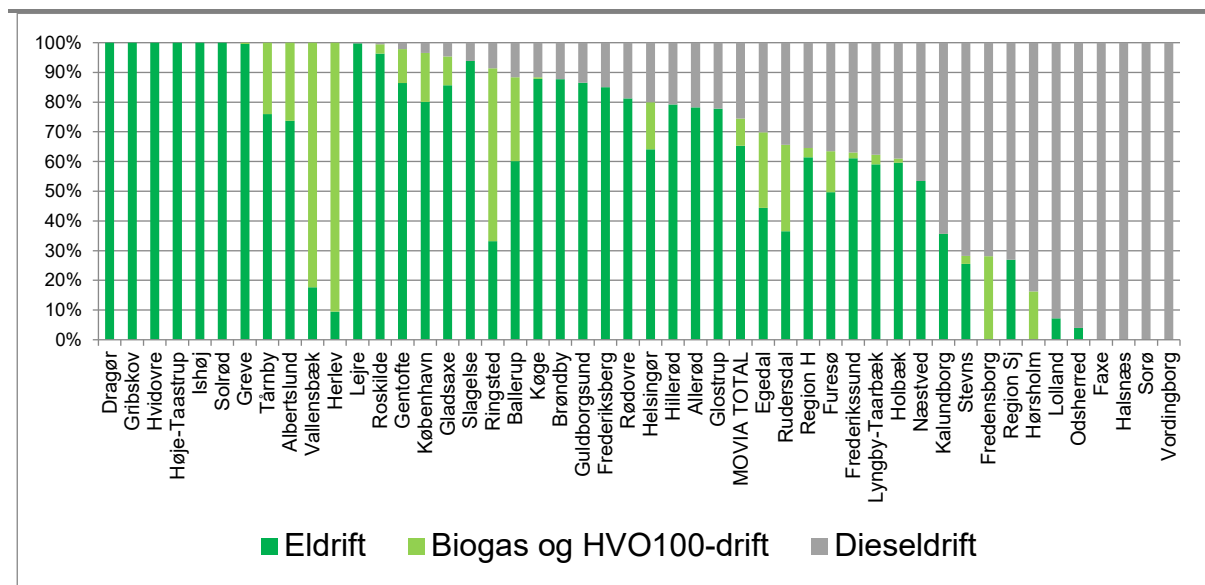
kommune og region samt at sikre en præcis metode til at fremskrive udviklingen i antallet af elbusser.

Figur 1. Fordeling af busser i forhold til miljøydelse, ultimo år



Status for de enkelte kommuner og regioners omstilling af busdriften fremgår af figur 2 "Status for grøn omstilling af kommuner og regioners busdrift, ultimo 2025". Omstillingen finder sted i takt med at busdriften genudbydes. Når en kommune/region har en lav andel af elbusser, er det sandsynligvis fordi driften først genudbydes i de kommende år. Ved udgangen af 2025 vil der derfor fortsat være en stor spredning.

Figur 2. Status for grøn omstilling af kommuner og regioners busdrift, ultimo 2025



Note: Andelen af busdriften er opgjort på baggrund af køreplanstimer

3. Status for miljøsyn

I 2024 overgik Movia til den nye miljøsynsstrategi, som bestyrelsen godkendte 30. juni 2023. Denne strategi indebærer overordnet følgende ændringer:

- Aftaler om frivilligt miljøsyn ophører.
- Movia følger op på miljøsyn som specificeret i kontrakterne.
- Movia fokuserer stikprøvemiljøsyn på nyere kontrakter, hvor der er mulighed for at anvende sanktioner.

Resultaterne fra Movias stikprøvekontroller af busserne viser, at otte busser ikke bestod. Syv busser bestod ikke røggasmåling, svarende til 19 pct af stikprøven. En bus bestod ikke støjmålingen, svarende til 3 pct. af stikprøven. Operatørerne, der har de pågældende busser, er blevet sanktioneret i henhold til kontrakterne, herunder er fire af de berørte busser på operatørens regning blevet omsynet og godkendt. De sidste fire busser kører i kontrakter, der ikke giver hjemmel til at busserne skal omsynes på operatørens regning.

For kontrakter indgået før 2018 kontrolleres busserne ved, at fejlfri udskrifter fra bussernes egendiagnosesystemer indsendes og godkendes. Indtil videre er 44 pct. af de ca. 400 busser blevet godkendt. Halvdelen af operatørerne er langt i denne proces, mens den anden halvdel endnu ikke har indsendt deres rapporter.

For kontrakter indgået efter 2018 er operatørerne forpligtet til at få en godkendt synsvirksomhed til kontrollere bussernes røg- og støjledning. Operatørerne har gennemført og bestået 85 pct. af støjmålingerne og 72 pct. af røggasmålingerne, og med et kvartal tilbage af året forventes dette at kunne gennemføres. For busser udbudt fra og med A21 skal operatørerne selv udføre og dokumentere egenkontrol af kabineopvarmningsfyr på 135 busser, men Movia har endnu ikke modtaget nogen rapporter.

Movia vil fortsat holde operatørerne orienteret gennem kvartalsvise opdateringer og møder med operatørernes ledelse. I årets sidste kvartal vil Movia intensivere kommunikationen, især med fokus på egenkontrol af kabineopvarmningsfyr og indsendelse af fejlfri udskrifter fra bussernes egendiagnosesystemer.

4. Materialesamling om elbiler og praktik ved brug af elbiler

Administrationen orienterede ved bestyrelsesmødet 30. juni 2023 om, at administrationen i sommer/efterår

2023 planlagde at indsamle eksisterende viden om elbiler og praktik ved brug af elbiler, og dele denne viden med flexoperatørerne. Dette arbejde gennemføres i efteråret 2024. Baggrunden er, at Movia først i efteråret 2024 har udbudt flextrafik med kontraktstart efter 1. januar 2025, og det er dermed først nu, at flextrafikkens operatører møder krav i nye udbud om, at alle nye personbiler i Movias flextrafik skal være elbiler. Materialesamlingen er delt med flexoperatørerne og er tilgængelig på Movias hjemmeside.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Administrationen planlægger ingen særlige kommunikation om indholdet af orienteringen.

Sagen understøtter Movias strategiretning ” Movia prioriterer bæredygtighed og innovation”