

Dagsorden til møde 3. maj 2024

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

Godkendelser

4. Godkendelse af budgetforudsætninger for budget 2025
5. Godkendelse af mandat til udmøntning af takster for 2025 LUKKET PUNKT
Sagen er lukket, da takstforudsætningerne for 2025 skal danne grundlag for forhandlinger med DSB og Metroselskabet.
6. Godkendelse af mandat til iværksættelse af værditilbud
7. Godkendelse af samfundsansvarsrapport 2023
8. Godkendelse af ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia
9. Godkendelse af mandat til generalforsamling hos Rejsekort & Rejseplan A/S. LUKKET PUNKT
Sagen er lukket da den omhandler en generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S, der endnu ikke er afholdt. Sagen åbnes efter generalforsamlingen.
10. Godkendelse af mandat til generalforsamling hos Lokaltog A/S LUKKET PUNKT
Sagen er lukket, da den omhandler en generalforsamling i Lokaltog A/S, der endnu ikke er afholdt. Sagen åbnes efter generalforsamlingen.

Orienteringer

11. Orientering om status for arbejdet med gennemsigtighed og bestyrelsessammensætning i Lokaltog A/S
12. Orientering om infrastrukturanalyse i Lokaltog A/S LUKKET PUNKT
Sagen er lukket af hensyn til begge regioners politiske drøftelse og behandling af infrastrukturanalysen.
13. Orientering om status på udbud LUKKET PUNKT
Sagen er lukket, da den indeholder detaljerede oplysninger af forretningsmæssig karakter om navngivne operatører i Movias drift.
14. Orientering om status på miljø
15. Orientering om status på IT-projektportefølje
16. Orientering om cybersikkerhed
17. Orientering om status på Movias strategi
18. Eventuelt

Godkendelse af forudsætninger for forslag til Budget 2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender, at nedenstående budgetforudsætninger danner grundlag for udarbejdelse af forslag til Budget 2025 til 1. behandling:

Vedr. supportudgifter foreslås følgende:

- Den økonomiske politik for 2021-2025 udmøntes endeligt i form af 2 pct. reduktion af rammen for supportudgifter i 2025 excl. rejsekortudgifter og bortfald af omstillingspuljen, der i 2024 er på 15,7 mio. kr.
- Den økonomiske politik for 2025–2029 incl. rejsekortafgifter indarbejdes i budgetforslaget med en besparelse på 5 mio. kr. i 2025 og en yderligere årlig besparelse på 1 mio. kr. frem til og med 2029.
- Der skal i perioden 2025-2028 realiseres yderligere besparelser på i alt 24 mio. kr. Disse besparelser indarbejdes ikke i budgettet, men realiseres løbende så fleksibilitet i udmøntningen sikres.
- Den planlagte besparelse fra Rejsekort, jf. den økonomiske politik for 2025-2029, indarbejdes i budgetforslaget for 2025 i budgetoverslagsår 2027 med 20 mio. kr. og i budgetoverslagsår 2028 med 55 mio. kr.
- Supportudgifter fremskrives med KL's seneste offentliggjorte prognose for pris- og lønudvikling på budgettidspunktet. Prognosen fra marts 2024 er på 4,1 pct. Hertil lægges efterregulering på 0,2 pct. for 2023, så den samlede PL-regulering forventes til 4,3 pct. i budget 2025.
- Hvis KL ændrer skønnet for pris- og lønstigninger i 2025 væsentligt inden udarbejdelse af Budget 2025 til 2. behandling, vil den ændrede sats blive indarbejdet i budgettet.
- Budgetrammen for supportudgifter hæves med 4,9 mio. kr. i 2025 og nedjusteres med henholdsvis 0,8 mio. kr. og 0,2 mio. kr. i 2026 og 2027 som følge af implementering af cybersikkerhed i Movia.
- Budgetrammen for supportudgifter i 2025 og budgetoverslagsårene forøges med 1 mio. kr. årligt til fremme af eksternt finansierede virksomhedsbusser.
- Den ekstraordinære udgift på 5,9 mio. kr. til ny løsning for flextrafikkens IT-infrastruktur fortsætter i budget 2025 samt budgetoverslagsårene.

Vedr. finansielle poster foreslås følgende:

- At afdragsprofilen for Movias "gamle" rejsekortlån forlænges til 2028 af hensyn til at understøtte den økonomiske politik for perioden 2025-2028

Vedr. budgetposterne Bus og Bane foreslås følgende:

- Princippet om budgetstabilitet mellem 1. og 2. behandling af budgetforslaget foreslås fastholdt for bus og bane. Budgetforslag 2025 til 2. behandlingen opdateres med kommuners og regioners trafikbestillinger. Budgetforslaget opdateres herudover alene, hvis passagerindtægter og omkostningsudviklingen samlet ændres med en effekt på mere end 100 mio. kr.
- At der i 1. behandlingen af Budget 2025 indgår omkostninger til ny organisering af Flex-samarbejdet, og at der ikke er budgetstabilitet for supportudgifterne til 2. behandlingen
- At der sker fuld udmøntning af takststigningsloftet for 2025 på 3,6 pct., inkl. niveauekorrektion for tidligere år på 1,1 pct.
- At Movia bruger Trafikselskaberne i Danmarks nye prognosemodel til fremskrivning af de priser, der regulerer operatørudgifterne.

Der foreslås endvidere følgende budgetforudsætninger:

- Passagertal for bus og bane budgetteres på baggrund af realiserede data for perioden 2. kvartal 2023 til 1. kvartal 2024 samt generelle forventninger til passagerudviklingen. Hertil tillægges effekten af kommuner og regioners trafikbestillinger.
- At de hidtidige modeller for indtægtsfordelingen på linjeniveau bliver videreført i budget 2025, selvom indtægtsdelingen i det tidligere Takstområde Hovedstaden er overgået til kildefordeling fra 2024.
- At gebyrer fra kontrolafgifter fra 2025 konteres under indtægter, som tiltrådt på bestyrelsesmødet 15. december 2023.

Sagsfremstilling:

Vedr. Supportudgifter foreslås følgende:

Økonomisk politik bus og bane for 2021-2025 afsluttes i 2025

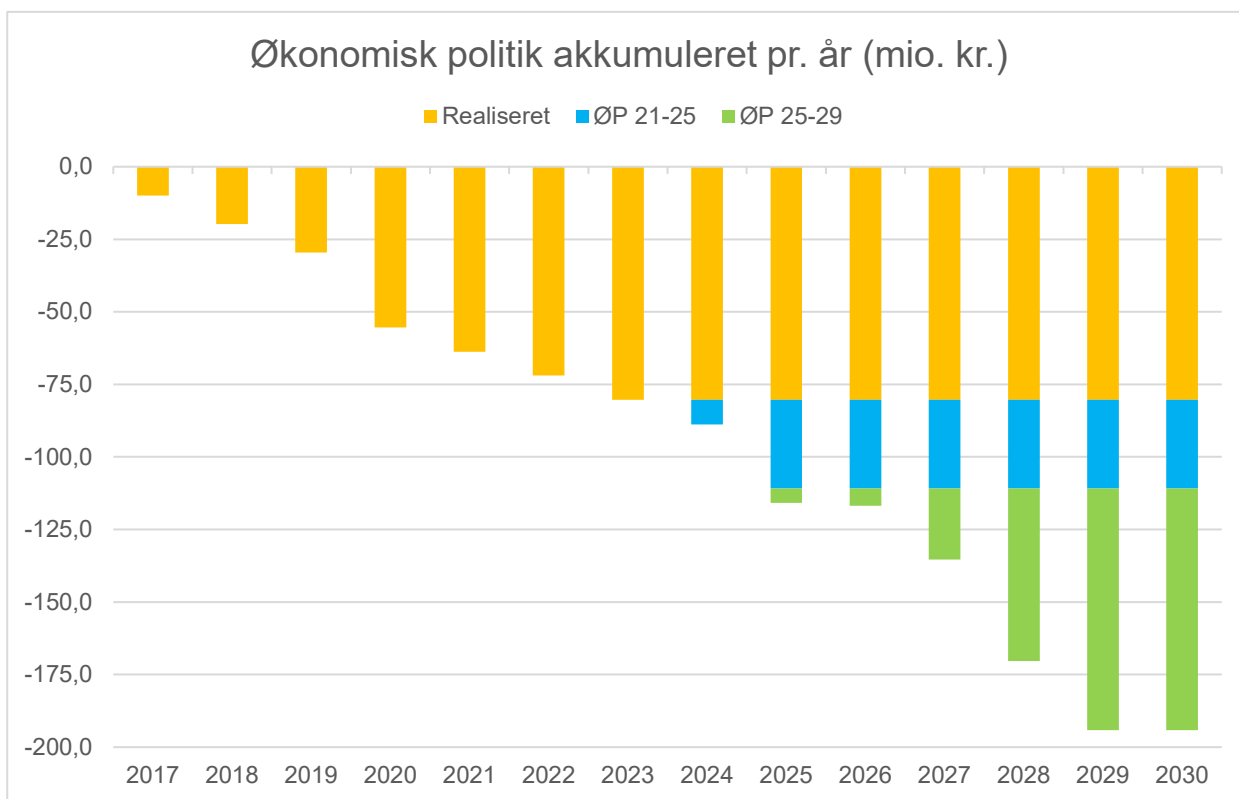
Den økonomiske politik for perioden 2021- 2025 betyder, at supportudgifterne til og med 2025 årligt reduceres med en effektivisering på 2 pct. ekskl. udgifter til rejsekort.

Herudover reduceres supportudgifterne 0,9 pct årligt i fire år, for at foregribe det forventede reducerede antal bustimer som følge af åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 og Letbanen i Ring 3 i 2025. Denne reduktion er i perioden 2021-2024 afsat i en omstillingspulje. Omstillingspuljen, der i Budget 2024 er på 15,7 mio. kr., realiseres og bortfalder i 2025, hvilket giver en tilsvarende besparelse for kommuner og regioner.

Økonomisk politik 2025 - 2029

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet i juni 2023 principper for en ny økonomisk politik frem til 2029. Politikken indebærer gradvise besparelser fra 2025 til 2028 på i alt 95 mio. kr., der fører til en samlet ekstra besparelse på 83 mio. kr. årligt på supportudgifterne i 2029 (24-pl). Målet er baseret på forventningerne til besparelser på det nye rejsekortsystem. Bestyrelsen blev i marts 2024 orienteret om, at det forventes, at der vil være behov for yderligere effektiviseringer internt i Movias budget for supportudgifter for at understøtte dette mål for den økonomiske politik, og at dette vil være muligt med den nuværende kendte økonomi i rejsekortprogrammet, herunder den nuværende forventning til finansiering af fysisk udstyr i busser

og tog til alternativ løsning. For at kunne indfri disse skærpede krav til effektiviseringer, vurderes at der er behov for fleksible rammer for en del af den samlede effektivisering. Med den kendte viden betyder det, at Movia skal levere et samlet mindreforbrug på i alt 24 mio. kr. i perioden 2025-2028 ud over den budgettede reduktion. Målsætningen i den økonomiske politik fastholdes således i budget 2025.



Det indstilles, at besparelserne fra Rejsekort businesscase indarbejdes i budget 2025 og overslagsår med 20 mio. kr. i 2027 og 55 mio. kr. i 2028.

Det indstilles desuden, at Økonomisk politik 2025 – 2029 for supportudgifter indarbejdes i budget 2025 med en rammebesparelse på 5 mio. kr. i 2025 og en yderligere årlig rammebesparelse på 1 mio. kr. frem til og med 2028.

Der skal herudover i perioden 2025 til 2028 realiseres yderligere mindreforbrug på i alt 24 mio. kr. for at leve op til målsætningen i den økonomiske politik. En jævn profil herfor på 6 mio. kr. årligt er vist på grafen og i nedenstående tabel 1. Bestyrelsen orienteres løbende om de opnåede besparelser og overholdelse af den økonomiske politik 2025-2029.

De samlede indstillede besparelser udgør således:

Tabel 1 Besparelser som følge af økonomisk politik, mio. kr. 2024-pl

	2025	2026	2027	2028	I alt fra 2029
Rejsekort businesscase			20	55	
Øvrige besparelser	5	1	1	1	
Reduktion af budgetramme	5	1	21	56	83
Besparelser, der ikke budgetteres (gns.)	6	6	6	6	
Samlet forventede besparelser	11	7	27	62	

Den samlede effekt i 2025 af effektiviseringskravet på 2 pct., excl. rejsekortudgifter, bortfald af omstillingspuljen samt reduktionen på 5 mio. kr. i medfør af ny økonomisk politik udgør ca. 30 mio. kr. i Budget 2025.

Ved beslutningen i juni 2023 om økonomisk politik frem til 2029 blev det overvejet at fremrykke besparelser til 2025 ved at udskyde budgetterede afdrag på rejsekortlån. Da der, jf. ovenfor, er indbudgetteret besparelser i 2025, er der ikke behov for at udskyde budgetterede afdrag.

Fremskrivning af prisindeks for supportudgifter:

Til brug for bl.a. fremskrivning af supportudgifter anvendes KL's seneste offentliggjorte prognose for pris- og lønudvikling i 2025 fra marts 2024 på 4,1 pct. Hertil indarbejdes forskellen mellem den i budget 2023 anvendte prognose fra KL's pris- og lønstigninger i 2023 og det realiserede niveau i 2023. Dette gøres for at tage højde for, at den tidligere fremskrivning af budgetrammen har været for høj eller lav i forhold til den realiserede udvikling. Hvis KL ændrer skønnet for pris- og lønstigninger i 2025 væsentligt inden udarbejdelse af Budget 2025 til 2. behandling, vil den ændrede sats blive indarbejdet i budgettet.

Håndtering af ekstraudgifter til cybersikkerhed

I marts 2023 godkendte bestyrelsen igangsættelsen af den første af tre bølger i styrkelse af Movias cybersikkerhed som følge af EU-direktiv NIS2. Udviklingsomkostningerne til bølge 1 blev finansieret af omstillingspuljen for 2023. Udviklingen af bølge 1 planlægges gennemført i løbet af efteråret 2024, hvorefter bølge 2 igangsættes. I 2025 vil der være driftsomkostninger fra bølge 1 samt udviklingsomkostninger til bølge 2, mens der i 2026 vil være yderligere udgifter til driften af bølge 2 implementeringen samt udviklingsomkostninger til bølge 3, jf. tabel 2.

Tabel 2 Udgifter til cybersikkerhed 2023 - 2028

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<i>Udviklingsomkostninger</i>						
Bølge 1	3,6					
Bølge 2			2,2			
Bølge 3				0,4		
Udviklingsomkostninger, i alt	3,6	0,0	2,2	0,4	0,0	0,0
<i>Driftsomkostninger</i>						
Bølge 1			2,7	2,7	2,7	2,7
Bølge 2				1,1	1,1	1,1
Bølge 3					0,2	0,2
Driftsomkostninger, i alt	0,0	0,0	2,7	3,8	3,9	3,9
Rammepåvirkning			4,9	-0,8	-0,2	0,0

I budgetforudsætnings sagen til budget 2024 var forventningen, at EU-direktivet vil blive omsat til dansk lov i løbet af 2024, og at kommuner/regioner ville blive DUT-kompenseret for meromkostningerne som følge af den nye lov. Udkast til den nye lov er endnu ikke sendt i høring, og forventes tidligst at blive fremsat i efteråret 2024 med ikrafttræden til 2025. Det indstilles, at budgetrammen for supportudgifter hæves med 4,9 mio. kr. i 2025, og nedjusteres med henholdsvis 0,8 mio. kr. og 0,2 mio. kr. i 2026 og 2027, jf. tabel 2 ovenfor.

Fremme af eksternt finansierede virksomhedsbusser

I 2024 har Movia i to tilfælde på baggrund af private virksomheders ønske og finansiering etableret forstærket åben busbetjening af virksomhedernes adresser i henholdsvis Hillerød og Helsingør kommuner. Det vurderes, at potentialet for yderligere udvikling og udbredelse af konceptet overfor virksomheder, bør understøttes med 1,0 mio. kr. årligt, idet det bemærkes, at indsatsen tillige understøtter planlagte initiativer, jf. Movias mobilitetsplan, der pt er i høring og samarbejdet i kommuner med virksomhederne.

Supportudgifter flextrafik

Det foreslås, at Movia fortsætter arbejdet med at forberede en ny IT- understøttelse for flextrafikken. Derfor indstilles, at de i Budget 2024 afsatte midler på 5,9 mio. kr. fortsat afsættes i budgetforslaget for 2025 til Movias forberedelse og bidrag til finansieringen af ny IT- understøttelse af flextrafikken. I forlængelse heraf indarbejdes ikke i Budget 2025 et effektiviseringskrav.

I budget 2023 blev afsat ekstra 1 mio. kr. (23-pl) til øget beredskab til håndtering af driften og kritiske driftssituationer i 2023-2024 ifm. overgang til et nyt IT-system. Budgettet i 2025 reduceres derfor tilsvarende. Det må påregnes, at der på et senere tidspunkt vil blive behov for en budgettilførsel i samme størrelsesorden, når den nye løsning for flextrafikens IT-plattform skal idriftsættes.

Flexdanmark budgetterer i 2024 med udgifter for Movia på 0,1 mio. kr. vedr. NIS2 og 1,1 mio. kr. vedr. GDPR-sikkerhed. I det omfang arbejdet med cybersikkerhed i Flexdanmark medfører yderligere øgede udgifter for Movia, justeres budgetrammen tilsvarende.

Vedr. finansielle poster foreslås følgende:

Afdrag på lån til Rejsekort

I henhold til bestyrelsesbeslutning 26. maj 2020 skal Movias nettoudgift under finansielle poster til afdrag på lånene vedr. det gamle rejsekort udgøre ca. 25 mio. kr. årligt. Der forventes pt. højere ydelser end budgetteret i 2024 og 2025.

Implementering af nyt rejsekort forventes at betyde en reduktion i supportudgifter i 2028, jf. den økonomiske politik ovenfor. Denne forventede reduktion kan finansiere, at afdrag på lån udskydes fra 2024 og 2025 til 2028, så ejerne ikke vil opleve den ekstra finansieringsomkostning i 2028 på det samlede budget. Det indstilles derfor, at en andel af afdrag på "gamle" lån til rejsekort udskydes fra 2024 og 2025 til 2028, for at de finansielle poster i 2024-2025 i videst muligt omfang kan afholdes indenfor et uændret budget. Det bemærkes, at lånene herved først endeligt tilbagebetales efter planlagt udfasning af det rejsekortsystem, som de hidrører.

Det bemærkes, at som følge af konkrete afdragsprofiler og udsving i renteniveau m.v. vil regnskabet udvise en mindre afvigelse ift. de 25 mio. kr. i de enkelte år.

Vedr. budgetposterne Bus og Bane foreslås følgende:

Budgetstabilitet

Movias bestyrelse førstebehandler forslaget til budget 2025 i juni, og budgetforslaget sendes herefter til kommuner og regioner, så kommuner og regioner i forbindelse med budgetlægning for det kommende år kan beslutte en trafikbestilling til Movia inden udgangen af oktober, hvorefter Movias bestyrelse endeligt kan godkende budgettet i december ved anden behandlingen. Trafikbestillingerne gennemføres som hovedregel enten med virkning fra sommerkøreplansskiftet i budgetforslagsåret eller ved køreplansskiftet i december i budgetforslagsåret.

Movia har med kommuner og regioner aftalt et princip om budgetstabilitet mellem første og anden behandling af budgetforslaget for at sikre gode rammer omkring kommuner og regioners beslutningsprocesser og trafikbestilling. Dette princip betyder, at de indeks, der ligger til grund for operatørudgifter og supportudgifter, normalt fastholdes mellem Movias 1. og 2. budgetbehandling, ligesom forventninger til fx passagerudvikling og indtægter fastholdes, så det alene er trafikbestillinger fra kommuner og regioner, der indgår som nye budgetelementer til 2. behandlingen af budgettet.

Udsigterne til usikkerhed omkring prisudviklingen og udviklingen i passagerindtægter for 2025 anses som mindre end de seneste år, hvor der har været usikkerhed om inflation, passagertal og indtægter efter covid hhv. forsyningskrise. Det foreslås dog at fravige princippet om budgetstabilitet, hvis prisudviklingen og/eller indtægtsudviklingen betyder, at det forventede tilskudsbehov mellem 1. og 2. behandling af budgettet afviger med en samlet effekt på mere end 100 mio. kr.

På Flextrafik er der normalt budgetstabilitet for såvidt angår supportudgifterne, mens trafikken betales efter forbrug og er således ikke omfattet af budgetstabilitet. Som følge af en kommende ændret opgaveportefølje i Flexdanmark jf. bilag 1 vil der for 2025 forventeligt ske justeringer af supportudgifterne mellem 1. og 2. behandling.

Fuld udmøntning af takststigningsloft

Trafikstyrelsen har i marts 2024 udmeldt et takststigningsloft for 2025 på 3,6 pct., inkl. efterregulering for tidligere år på 1,1 pct. Som en del af forudsætningerne for udarbejdelsen af forslag til Movias budget indstilles det, at takststigningsloftet udmøntes fuldt ud for at sikre, at indtægtsudviklingen kan følge med den generelle pris- og omkostningsudvikling i samfundet. Udmøntningen kræver enighed mellem trafikvirksomhederne i DOT, hvilket også for 2025 forventes muligt. Hvis der ikke opnås enighed, udmønter Trafikstyrelsen takststigningen fuldt ud i overensstemmelse med takststigningsloftet.

Ny prognosemodel for prisindeks

Fremskrivningen af de priser, der bestemmer Movias betalinger til operatørerne, er hidtil blevet fremskrevet med Nationalbankens prognoser. De øvrige trafikskaber har brugt de tidligere prognoser fra Trafikskaberne i Danmark (TID), hvor bl.a. prognosen for diesel, el og rente var sat til seneste kendte værdi.

Movia og de øvrige trafikskaber har haft et ønske om at ensrette fremskrivningen af forventningerne til indeks efter den samme model, som Movia hidtil har benyttet, hvor der tages højde for forventningerne til udviklingen i priserne for alle delindeks, der regulerer betalingerne til operatørerne.

Movia og de øvrige trafikskaber i Danmark har sammen med revisionselskabet EY udarbejdet en ny prognosemodel, som baserer sig på forventningerne fra Økonomisk Redegørelse fra Økonomiministeriet, som opdateres tre gange årligt. Der ændres ikke ved de realiserede indeks, der danner grundlag for de faktiske operatørbetalinger.

Modellen baserer sig på de principper, som Movia tidligere har brugt selv, hvor Nationalbankens prognoser er anvendt. Modellen er desuden forbedret med brug af bl.a. futurepriser til at lave prognoser for udviklingen af el- og gaspriser. Administrationen anser modellen for at være en forbedring i forhold til Movias hidtidige model. Hertil er det en fordel at eventuelle budgetafvigelse pga. udsving i priserne vil være mere sammenlignelig på tværs af alle trafikskaber.

Øvrige forudsætninger:

Passagertal og indtægter bus og baner

Passagertal budgetteres på baggrund af realiserede data for perioden 2. kvartal 2023 til 1. kvartal 2024 samt generelle og specifikke forventninger til passagerudviklingen. Hertil indregnes den forventede effekt af kommuner og regioners trafikbestillinger.

Kildefordelingsmodel på linjeniveau

Fra 2024 vil indtægterne blive fordelt mellem selskaberne med en ny kildefordelingsmodel, hvilket også betyder, at der fremover ikke bliver udarbejdet rejsehjemmelundersøgelser i det tidligere Takstområde Ho-

vedstaden. Administrationen er derfor i gang med at udvikle en ny model til fastlæggelse af indtægten pr. linje, som er uafhængig af rejsehjemmelundersøgelser og gennemsnitlig rejselængde pr. linje. Et modelinput er Movias indtægtsandele pr. billetprodukt i.h.t. kildefordelingsmodellen. Desværre kan der ikke gennemføres kvalitetssikring så betids, at den ny model kan indgå i Budget 2025, 1. behandling.

Indtægtsfordelingen på linjeniveau i det tidligere Takstområde Hovedstaden vil i budget 2025 derfor blive baseret på den hidtidige metode, men med data fra de sidste rejsehjemmelundersøgelser fra 2023. Da det ikke er hensigtsmæssigt, at kommuner og regioners tilskud mellem budget og regnskab for samme år bliver påvirket af et modelskifte for fordelingen af indtægtsfordelingen på linjeniveau, vil regnskab 2025 blive udarbejdet efter samme model.

Fra 2026 vil både budget og regnskab blive baseret på kildefordelingsmodellen, hvilket erfaringsmæssigt kan flytte indtægter mellem linjer og dermed også mellem kommuner og regioner.

I de tidligere Takstområder Syd og Vest vil de hidtidige modeller for indtægtsfordelingen på linjeniveau også blive videreført.

Finansielle poster – kontrolafgifter og rykkergebyrer

Som tiltrådt af bestyrelsen 15. december 2023 ændres konteringspraksis, så indtægten fra rykkergebyrer konteres samme sted som afskrivningen af indtægter fra rykkergebyrer under indtægter, da konteringsvejledningen i den kommunale konteringsvejledning siger, at tab på debitorer skal ske i indtægterne frem for finansielle poster. Indtægter fra kontrolafgifter er hidtil indregnet under busindtægter og indtægter fra rykkergebyrer bogføres under finansielle poster.

I budget 2024 er indtægterne fra rykkergebyrer budgetlagt til 17 mio. kr., mens afskrivninger heraf forventes at være på 12 mio. kr., hvilket giver en nettoindtægt på 5 mio. kr. I budget 2025, 1. behandling vil indtægterne fra rykkergebyrerne og afskrivningerne blive beregnet og budgetlagt under indtægterne.

Øget dieselaftgift ifm. Aftale om Grøn fond

Der er 15. april 2024 indgået politisk aftale om udmøntning af Grøn fond, herunder forhøjelse af dieselaftgift fra 1. januar 2025 med 50 øre pr. liter. En foreløbig beregning viser en bruttomerkostning i Movias område for bus, bane og flextrafik på 13,6 mio. kr. i 2025.

For såvidt angår den del af operatørudgifterne, der betales af kommuner og regioner, vurderer KL, at merudgiften for kommuner og regioner kompenseres i de indeks, der ligger til grund for pris- og lønreguleringen.

For såvidt angår den del af stigningen af operatørudgifterne, der finansieres af taksterne, bliver den ikke kompenseret, hvorfor det vil føre til ikke-kompenserede ekstraudgifter til kommuner og regioner. Det skyldes, at afgiftsændringer ikke indgår i beregningen af takststigningsloftet. Movia har overfor Danske Regioner, KL og Transportministeriet gjort opmærksom på denne problemstilling. Målet er at få opdateret rammerne for takststigningerne, så de fuldt afspejler omkostningsudviklingen i den kollektive trafik og ikke udhuler takstfinansieringselementet.

Den endelige konsekvens for operatørøkonomien vil indgå i budgetforslaget til 1. behandlingen.

Økonomi

Budgetforudsætningerne indgår i arbejdet med at udarbejde forslag til budget 2025 til 1. behandling, der fremlægges til bestyrelsens beslutning på møde 28. juni 2024.

Åbent/lukket punkt

Åbent punkt.

Kommunikation:

Offentliggøres på Movias hjemmeside.

For at forbedre mulighederne for administrativ og politisk opgavevaretagelse i kommuner og regioner foreslås, at administrationen fremover fremsender de underliggende specifikationer for de enkelte kommuner og regioner ifm. budgetter og estimater samtidig med, at de sendes til bestyrelsen. Baggrunden er, at det hjælper forvaltningerne i kommuner og regioner, hvis materialet vedr. den enkelte kommune eller region kan gøres tilgængeligt, særligt når budgetforslaget sendes til bestyrelsen.

Bilag: Godkendelse af at økonomi ved ny organisering af Flexsamarbejdet indgår i Budget 2025**Indstilling**

Det indstilles, at bestyrelsen

- Godkender, at der i 1. behandlingen af Budget 2025 indgår omkostninger til ny organisering af Flexsamarbejdet, og at der ikke er budgetstabilitet for supportudgifterne til 2. behandlingen

Sagsfremstilling:

NT har besluttet, at trafikskabet, ligesom de øvrige trafikskaber, ønsker at varetage trafikstyrings- og callcenterfunktioner i eget regi på hverdage i dagtimerne fremfor i regi af Flexdanmark. Movia får i dag varetaget trafikstyringsopgaver i regi af Flexdanmark aften, nat, weekend og helligdage. En sådan opgaveløsning forventes ikke kompetencemæssigt at kunne opretholdes i lyset af NT's beslutning. Administrationen er i dialog med Hovedudvalget i gang med at se på en håndtering, hvor Movia efter en transitionsperiode vil kunne overtage opgaverne fuldt ud i eget regi. Transitionsfasen, der forventes at vare fra medio oktober 2024 og til november 2025, forventes at have betydelige økonomiske konsekvenser. Det forventes særskilt omkostninger til:

- afvikling af nuværende set-up i Flexdanmark,
- opgavevaretagelse i transitionsfasen + evt. moms
- etablering af nyt set-up i Movia
- fremadrettet opgavevaretagelse, hvor nuværende stordriftsfordel ikke pt. forventes genetableret i fuldt omfang

Det kan oplyses, at Movia i budget 2024 betaler 4,9 mio. kr. til dækning af Movias opgaver i Flexdanmarks Contactcenter i Aalborg. Heraf er 0,1 mio. kr. betaling for nattevagtservice for Movia vedr. IT, trafikcenter samt eventuelle pressehenvendelser. Ved 1. behandlingen af Budget 2025 i juni indgår et foreløbigt budget for omkostningerne. Men det må forventes, at der vil ske konsolidering af budgettet herfor frem mod 2. behandlingen til december. Derfor indstilles det, at der ikke er budgetstabilitet for kommuners og regioners bidrag til disse omkostninger mellem 1. og 2. behandlingen.

Økonomi:

Jf. ovenfor.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Der er ingen kommunikationsinitiativer knyttet til opgaven

Dokumentnummer
1840517

Dato
15 04 2024

Sagsbehandler
CBE

Direkte
+45 36 13 17 04

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Bilag: Resultat af pilotforsøg med DOTs 12-timers billet i weekender december 2023-februar 2024. LUKKET BILAG

Resultater af det gennemførte pilotforsøg med 12-timersbilletten

I det gennemførte pilotforsøg fra december 2023 til februar 2024 blev der i DOT promoveret et værditilbud bestående af en 12-timers billet til 50 kr. Billetten var i perioden gældende på lørdage og søndage til én af tre storzoner: Øst: Hovedstadsområdet og Nordsjælland; Vest: Vestsjælland og Nordvestsjælland; Syd: Sydsjælland, Lolland, Falster og Møn.

Til baggrund for pilotforsøget var der opstillet en business case med mål på tre specifikke KPI'er. DOT havde relativt få historiske erfaringer på området til at bygge business casen på, da der ikke forelå resultater fra sammenlignelige initiativer.

Følgende succeskriterier blev opstillet i business casen:

- KPI 1 - Antal solgte billetter:
 - Mål på 78.750 stk. i alt for hele 3 måneders perioden.
- KPI 2 - Kannibaliseringsgrad:
 - 75 pct. kannibalisering, dvs. der blev regnet med, at 25 pct. var nye kunder.
- KPI 3 - Antal rejser pr. billet:
 - Antagelse om at kunden i gennemsnit ville foretage 3,5 rejser pr. billet.

Der var i businesscasen ikke defineret målsætning for ønskede opnåede kundetilfredshed eller anbefalingsprocenter. Heller ikke for hvor mange bilture, der ville kunne blive erstattet.

Evalueringen af pilotforsøget viser, at:

12-timers billetten solgte ca. 118.000 stk. i kampagneperioden.

✓ Resultat på KPI 1: Bedre end estimeret. Opnået ca. index 150 pct.

37 pct. af 12-timers billetten er 'nye rejser', dvs. rejser der ellers ikke ville være foretaget med offentlig transport.

✓ Resultat på KPI 2: Andelen af nye rejser var højere end estimeret 37 pct. mod 25 pct.

12-timers billetten understøtter flere rejser og sammenhæng mellem transportformer. Der er i gennemsnit rejst 2,9 ture pr. 12-timers billet og med i gennemsnit 2 forskellige transportmidler (bus, S-tog, metro, fjern- og regionaltoget, lokaltog samt havnebus).

- ✓ Resultat: Ligger under business casen med 2,9 versus 3,5 rejser. En hypotese er, at kunderne i høj grad har brugt til at tage hen til et specifikt udflugtsmål /destination og i mindre grad til at rejse rundt mellem flere punkt indenfor de 12 timer, hvor billetten var gyldig.

Yderligere effekter:

- Høj kundetilfredshed: 98 pct. af alle rejsende med 12-timers billetten er meget tilfredse eller tilfredse med billetten.
- 12-timers billetten har forbedret de rejsendes syn på den kollektive transport for 84 pct. af de kunder der har benyttet billetten. 86 pct. Svarer, at billetten har givet dem større lyst til at rejse med kollektiv transport i fremtiden
- 12-timers billetten har i kampagneperioden fjernet 50.700 bilrejser (rejser som kunderne svarer ellers ville være foretaget med bil)

Den ønskede intention med værditilbuddet vurderes derfor samlet til at være fuldt opnået.

Godkendelse af mandat til iværksættelse af værditilbud

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender

- mandat til iværksættelse af nye værditilbud, med udgangspunkt i erfaringerne fra pilotforsøget med 12-timers billetten

Sagsfremstilling:

Under den strategiske retning "Movia skaber sammenhæng for alle" har en af ambitionerne været at tiltrække nye kunder til den kollektive transport. Det handler om, at såvel transportmidler som billetsystemer og trafikinformation er tilgængelige for flest muligt, og om at etablere særlige løsninger for grupper i samfundet, der ikke i dag gør brug af fællesprodukter. Hypotesen er, at man via et tilbud om et målrettet værditilbud kunne bryde mønster eller barriere mod at benytte kollektiv transport. Værditilbud skal populært sagt fungere som en 'smagsprøve' for nye kunder. Anvendelsen af værditilbud har været drøftet i bestyrelsen, blandt andet i forbindelse med tema-workshop i maj 2024. Arbejdet mandede ud i et pilotforsøg med en 12-timersbillet, som blev udført med en kampagneperiode fra december 2023 til februar 2024.

På baggrund af de meget positive erfaringerne fra det gennemførte pilotforsøg med 12-timersbilletten, indstilles det, at der gives mandat til at arbejde videre med dette og lignende værditilbud, som f.eks. periodiske billetter som Rejsepas eller andre typer eventbilletter der er afgrænset i tid og geografi. Erfaringer fra 12-timers billetten viser, at værditilbud understøtter både ambitionen om at tiltrække nye kunder, positivt påvirke og ændre opfattelse af kollektiv trafik samtidig med, at det totalt set genererer flere rejser.

Resultatet af 12-timersbillet kampagnen var bedre end forventningerne i den opstillede business case. Dette kan bl.a. tilskrives en lavere kannibalisierung på eksisterende billetter end forventet, og en høj andel helt nye kunder, som forventes at fastholde et vist niveau af kendskab og genkøb. Fremtidige værditilbud markedsføres af Din Offentlige Transport - DOT - og kan tilpasses lokale indsatser, hvor Movia og Lokaltog A/S vil bidrage med oplysning om billettilluddet på egne kanaler og sociale medier. Fremtidige værditilbud vil blive individuelt evalueret i forhold til forud definerede målsætninger i forhold til deres evne til at skaffe nye kunder, kannibaliseringsgrad og samlede antal rejser. Bestyrelsen vil fremover løbende blive orienteret om resultater af igangsatte værditilbud.

Økonomi:

Sagen har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Movia

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent. Bilaget er lukket, og åbnes efter en drøftelse og evaluering af værditilbud i DOT's bestyrelse.

Bilag:

Bilag 1. Resultat af pilotforsøg med 12-timers billetten (december 2023 til februar 2024).

Godkendelse af udkast til Movias samfundsansvarsrapport 2023

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- godkender udkast til Movias samfundsansvarsrapport 2023

Sagsfremstilling:

Rapporten for 2023 er opstillet med samme struktur som 2022-rapporten med følgende tre hovedoverskrifter:

1. Movia som leverandør. *Sådan sikrer vi god service til borgerne*
2. Movia som arbejdsplads. *Sådan sikrer vi gode forhold for vores ansatte*
3. Movia som samarbejdspartner. *Sådan sikrer vi et godt samarbejde med vores operatører og leverandører.*

Rapporten er i øvrigt bygget op efter de mål for samfundsansvar, som bestyrelsen godkendte 15. december 2023, og der fokuseres på de tre ESG-dimensioner: Environment (miljø og klima), Social (samfund) og Governance (ledelse). Med andre ord bevæger Movia sig mod at kunne foretage en egentlig ESG-rapportering efter de europæiske standarder.

Rapporteringen sker på baggrund af tilgængelige datakilder. Det bemærkes, at flere af målsætningerne og afrapporteringen har kvalitativ karakter, grundet manglende kvantitative data på området. I det fremadrettede arbejde vil der være fokus på at forbedre datagrundlaget, især hvor der alene er kvalitative data, sådan at fremtidige rapporter i endnu højere grad kan være dataunderstøttede.

På bestyrelsesmødet den 15. december 2023 blev bestyrelsen forelagt to sager, der bl.a. omhandlede målsætninger for passagertilfredshed i Flextrafikken:

- En sag om passagertilfredshedsundersøgelsen for Flextrafik. I denne sag fremgik et mål for passagertilfredsheden på 80 pct.
- En sag om målsætninger for samfundsansvar, i hvilken der blev lagt op til en målsætning for passagertilfredshed i bus, tog og flextrafik på 95 pct.

De to målsætninger stemmer således ikke overens, og det vurderes, at en målsætning på 95 pct. for flextrafik, svarende til målsætningen for bus og tog, vil være for svær at nå i flextrafik. Af denne årsag foreslås det, at der i samfundsansvarsrapporten for 2023 sættes et mål om 90 pct. passagertilfredshed i flextrafik.

25. april har Movias hovedudvalg behandlet rapporten med ønske om mindre sproglige rettelser, der

efterfølgende er rettet til i rapporten.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Movias samfundsrapport for 2023 offentliggøres på Movias hjemmeside, og suppleres med en pressemeddelelse. Rapporten sendes desuden til repræsentantskabets medlemmer til orientering. Der udvælges relevante temaer fra rapporten, som kommunikeres på Movias sociale medie-kanaler.

Bilag:

1. Udkast til Movias samfundsansvarsrapport 2023



Samfundsansvar

ESG rapport 2023



Indhold

Forord	1	Billetkontrollørernes hverdag	22
Mål for Movia	3	Sådan transporterer vi os	23
Movia som leverandør	4	Movia som samarbejdspartner	24
God service til borgerne	5	Samarbejdet med operatører og leverandører	25
Grøn omstilling af busdriften	6	Mobilitetsløsninger på landet	26
Høj passagertilfredshed i 2023	11	Offentligt-privat samarbejde: Virksomhedsbusser ...	27
Inddragelse af borgere og interessenter	12	Nedbringelse af overfald på buschauffører	28
Fokus på tilgængelighed	14	Sikring af kvalitet i Flextrafik	29
Flextrafik sikrer mobilitet overalt	15	Grønne indkøb	31
Movia og pressen	16	Nøgletal	32
Movia som arbejdsplads	17	Samarbejdspartnere	33
Gode forhold for medarbejderne	18		
Ligestilling og ligeløn	19		
Udvikling og medarbejdertrivsel	20		



Forord



Dorthe Nøhr Pedersen, administrerende direktør

Kirsten Jensen, bestyrelsesformand

2023 var præget af et fortsat engagement i at tiltrække flere rejser og nye kunder til den kollektive transport. Efter år med nedadgående passagertal, lykkedes det Movia at knække kurven, og ved udgangen af 2023 kunne vi høste en stigning på 10 millioner passagerer i forhold til året før.

Som Danmarks største trafikelskab er det vores ansvar at møde samfundets behov. Vi skal sikre god mobilitet for alle overalt på Sjælland og øerne. Men behov kan ændre sig over tid, og derfor er det også vores pligt at undersøge, hvordan vi kan udvikle os i takt med samfundet. Af den årsag arbejder Movia med forskellige forsøgsordninger, som skal gøre os klogere på, hvilke nye retninger Movia skal gå i som selskab.

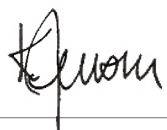
Et forsøg i 2022 med gratis cykelmedtag, viste sig at være så stor en succes, at Movias bestyrelse gjorde ordningen permanent i 2023. I 2023 har Movia også arbejdet målrettet med at minimere forsinkelser på grund af trængsel i forsøg med signalprioritering, som kan få busserne hurtigere frem i trafikken. Og vi har budt velkommen til 145 nye elbusser med elektriske ramper, som gør den kollektive transport mere tilgængelig for mennesker med bevægelseshandicap.

Movia fortsætter, sammen med kommuner og leverandører, med at øge flåden af elbusser i 2023. Ved udgangen af 2023 kørte der 404 elbusser i Movias område, hvilket svarer til 36 pct. af den samlede busdrift på Sjælland og øerne.

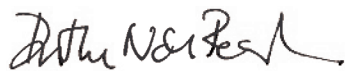
2023 var også et år med historisk høje energipriser, som gjorde, at mange kommuner og regioner måtte se på mulighederne for at spare på udgifterne. Derfor skal der her lyde en stor tak til kommuner og regioner som trods en presset økonomi har prioriteret den kollektive transport. Kollektiv transport bidrager til at gøre det muligt at bo og arbejde overalt på Sjælland. Og velfungerende kollektiv transport er afgørende for, at mange familier både med og uden egen bil kan få dagligdagen til at hænge sammen.

Endelig har Movia udforsket alternative muligheder for at forbedre vores service. I 2023 bød vi velkommen til en ny model, hvor vi gennem et offentligt/privat samarbejde kan skræddersy kollektive transportløsninger til virksomheder. Det har vi gjort i samarbejde med Hillerød Kommune og virksomheden Fujifilm samt med Helsingør Kommune og vaccinevirksomheden Bavarian Nordic, som valgte at finansiere en helt ny buslinje tilrettelagt efter deres medarbejderes transportbehov.

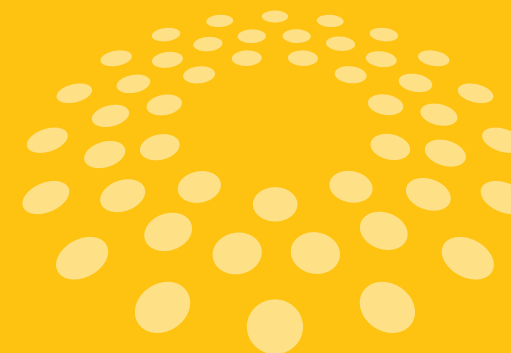
Samlet set har de søsatte initiativer for året 2023 været med til at styrke det kollektive transportnetværk til gavn for klima og samfund.



Kirsten Jensen
Bestyrelsesformand



Dorthe Nøhr Pedersen
Administrerende direktør



45 kommuner & 2 regioner

Movias visuelle designsymbol er skabt med inspiration fra blomstens univers. 47 kronblade repræsenterer de 45 kommuner og to regioner, som ejer Movia.

Blomsten er derfor et symbol på sammenhængende mobilitet for alle os på Sjælland og øerne.

Mål for Movia

Movias bestyrelse godkendte i 2023 en række mål for selskabets samfundsansvar. Hensigten med vores samfundsansvarsrapport er at tilbyde et transparent, nuanceret og dataunderstøttet indblik i Movias påvirkning af medarbejdere, samfund og miljø/klima.

Movia arbejder i retning af at kunne rapportere efter ESG-metoden, og at vores samfundsansvarsrapport kan overgå til at blive en egentlig ESG-rapport, som lever op til de europæiske standarder. Derfor har vi et fokus på, at rapporteringen er dataunderstøttet.

Flere af vores mål understøttes af kvantitative data. Det gælder f.eks. den grønne omstilling af busflåden, medarbejdernes trivsel og sygefravær samt passagerernes tilfredshed.

Vi arbejder med et gennemsigtighedsprincip og stiller også vores miljøregnskab - en oversigt over bl.a. udledning og energiforbrug på tværs af Movias produkter - til rådighed for kommuner og regioner til brug for deres klima og miljørapportering. Ligeledes kan offentligheden også tilgå disse data på Movias hjemmeside.

Vi arbejder også med kvalitative mål og indsatser.

Målbarometer

Målopfyldelse er opgjort på en skala fra et til tre.

Så langt er vi: **Mål**



Leverandør

- I 2030 kører alle Movias busser fossilfrit eller på el.
- Personbilerne i vores flextrafik er elbiler senest i 2030. Omstillingen af flextrafikens liftvogne til transport af kørestolsbrugere afventer yderligere modning af markedet for de relevante køretøjer.
- Alle nye Lokaltog udbydes som eltog.



- 95% af passagererne i bus og tog er tilfredse med deres rejse.
- 95% af passagererne i bus og tog er tilfredse med chaufføren.
- 90% af flextrafikens passagerer er tilfredse med deres rejse.



- Movias flextrafik sikrer mobilitet for alle.



- Movia arbejder for bæredygtig mobilitet med åbenhed og gennemsigtighed som nøgleprincipper.

Arbejdsplads

- Movia reducerer løbende organisationens forbrug og omstiller til mere bæredygtig drift.
- I 2028 vil alle Movias egne servicebiler køre på el.

- Movia arbejder for at fremme medarbejdernes trivsel og reducere sygefravær.

- Movia overholder gældende lovgivningsmæssige krav og internationale standarder for at sikre troværdighed og tillid til os som arbejdsplads.

Samarbejdspartner

- Movia har fokus på grønne indkøb, hvis muligheden eksisterer og er økonomisk forsvarlig.

- Movia udfører kontrol af vognmandsvirksomheder i Flextrafikken, for at sikre, at operatørerne overholder vores krav vedr. overenskomstvilkår.

- Movia samarbejder med kommuner, regioner og relevante interesseorganisationer.

- Gennem samskabelse sikres bæredygtig vækst for alle.

Movia som leverandør

Sådan sikrer vi god service til borgerne



God service til borgerne

Movia løser en velfærdsopgave, som handler om at sikre mobilitet til mange mennesker, og som samtidig kan bidrage til bæredygtighed og reduktionen af Danmarks CO2-udledning. Jo flere der transporterer sig sammen, desto mindre bliver udledningen per person.

Det er en del af Movias strategi at prioritere bæredygtighed og innovation, og det er vigtigt, at Movia leverer effektiv, nytænkende, bæredygtig kollektiv transport til vores passagerer, som de er tilfredse med. Det er vores mål, at 95 pct. af passagererne skal være tilfredse med deres rejse i bus og tog.

For at kunne levere de bedst mulige løsninger til borgerne på Sjælland og øerne, arbejder Movia med åbenhed og gennemsigtighed som nøgleprincipper. I det følgende afsnit beskrives Movia som leverandør af mobilitet med et overordnet fokus på de tre dimensioner i ESG-rapportering.

Mål



Leverandør

E

- I 2030 kører alle Movias busser fossilfrit eller på el Se side 8
- Personbilerne i vores flextrafik er elbiler senest i 2030. Omstillingen af flextrafikkens liftvogne til transport af kørestolsbrugere afventer yderligere modning af markedet for de relevante køretøjer Se side 9
- Alle nye Lokaltog udbydes som eltog Se side 9



S

- 95% af passagererne i bus og tog er tilfredse med deres rejse Se side 11
- 95% af passagererne i bus og tog er tilfredse med chaufføren..... Se side 11
- 90% af flextrafikkens passagerer er tilfredse med deres rejse..... Se side 11
- Movias flextrafik sikrer mobilitet for alle Se side 15



G

- Movia arbejder for bæredygtig mobilitet med åbenhed og gennemsigtighed som nøgleprincipper Se side 12



Grøn omstilling af busdriften

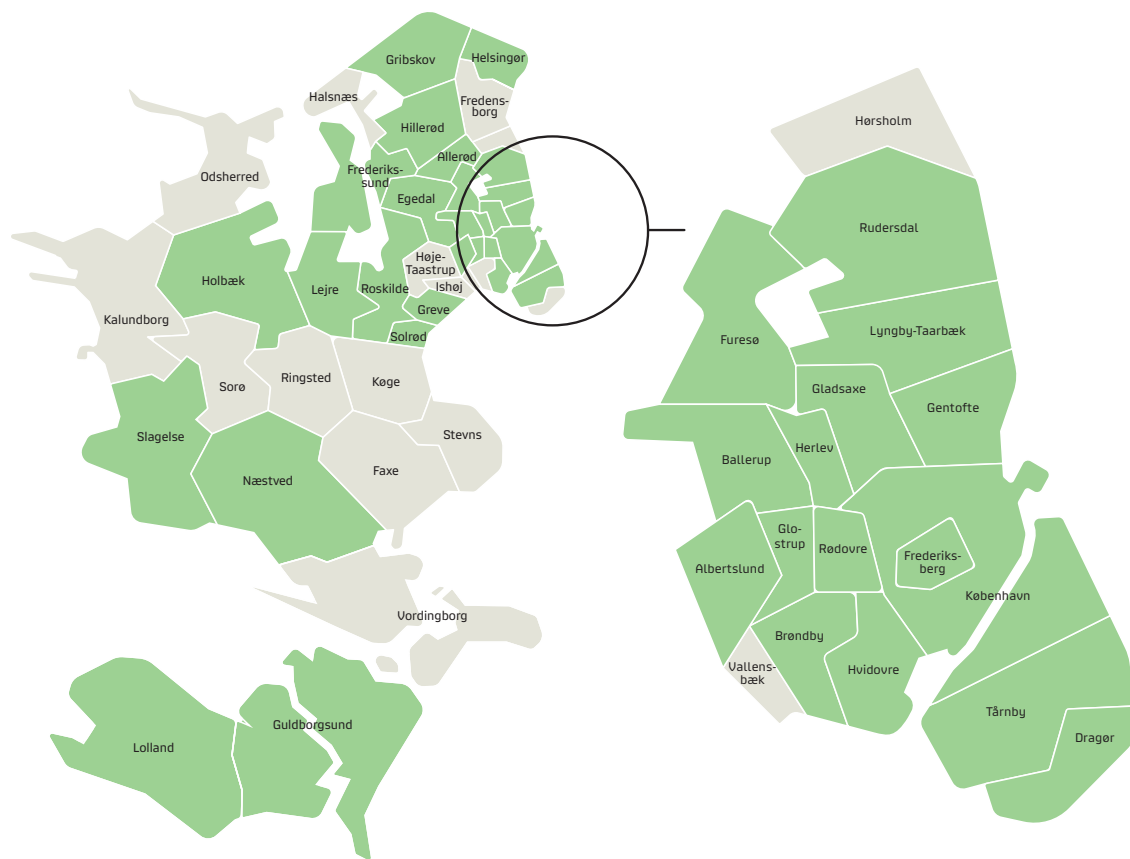
Movia har igennem en årrække hævet målsætningen for omstilling af rutebusdriften. I 2016 besluttede Movia sammen med de sjællandske kommuner og regioner, at alle Movias rutebusser i 2030 skulle være fossilfrie. Dermed forstås, at der ikke ville være en nettoudledning af CO2 fra bussens motor. Samtidig skulle udledning af lokal luftforurening fra NOx og partikler i 2030 være reduceret med henholdsvis 97 pct. og 92 pct. i forhold til 2008. Og sidst, men ikke mindst, skulle støjen reduceres med 15 pct. indenfor i bussen og med 25 pct. udenfor bussen.

I Movias Mobilitetsplan 2020 blev målet om, at alle rutebusser skulle være fossilfrie i 2030 suppleret med et mål om, at mindst halvdelen af busserne skal være elbusser, der ikke udleder lokal luftforurening fra bussens motor.

I Movias forslag til Mobilitetsplan 2024, som bestyrelsen i 2023 har besluttet at sende i høring, foreslås det, at alle nye rutebusser som udgangspunkt skal være elbusser. Det oprindelige mål fra 2016 vil derfor for længst være opfyldt i 2030. Alt i alt bidrager dette til renere luft for borgerne på Sjælland, mindre støj i gadebilledet og en bedre fremtid for klima og miljø.



Kommuner på Sjælland og øerne, som har elbusser i drift i 2023



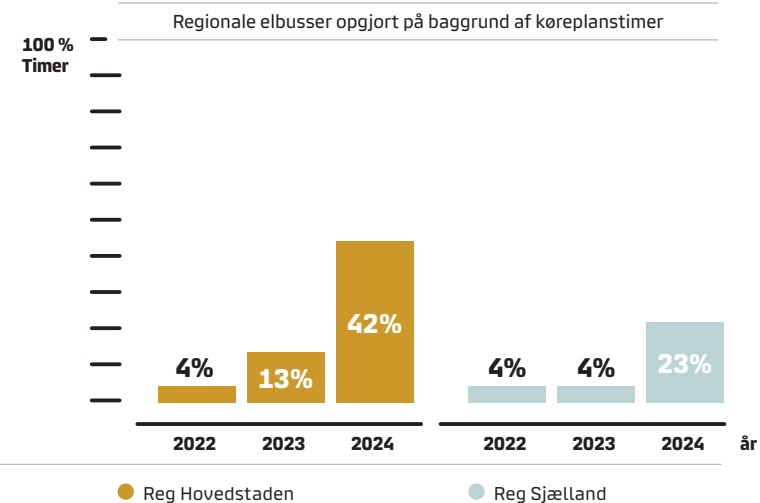
● Kommuner med elbusser ● Kommuner uden elbusser

Langt fremme med bæredygtig busdrift

Allerede i 2023 opnåede Movias rutebusdrift 2030-målet om 92 pct. reduktion af partikelforurening. På baggrund af gennemførte udbud vil 2030-målsætningen om at halvdelen af busflåden består af elbusser blive realiseret allerede ved udgangen af 2024.

Det betyder, at der ved udgangen af 2024 vil køre 564 elbusser i Movias område. Omstillingen af rutebusserne går stærkt - ved udgangen af 2023 kørte der 404 elbusser.

El-busserne udgjorde 25 pct. af Movias busflåde ultimo 2022 og 36 pct. ultimo 2023.



Målbarometer

I 2030 kører alle Movias busser fossilfrit eller på el.

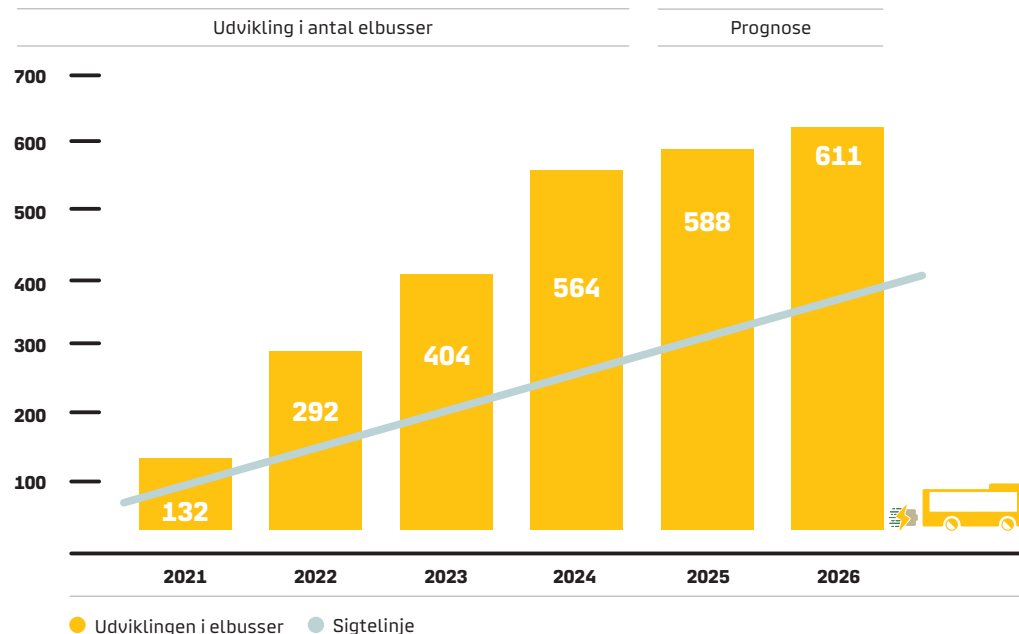
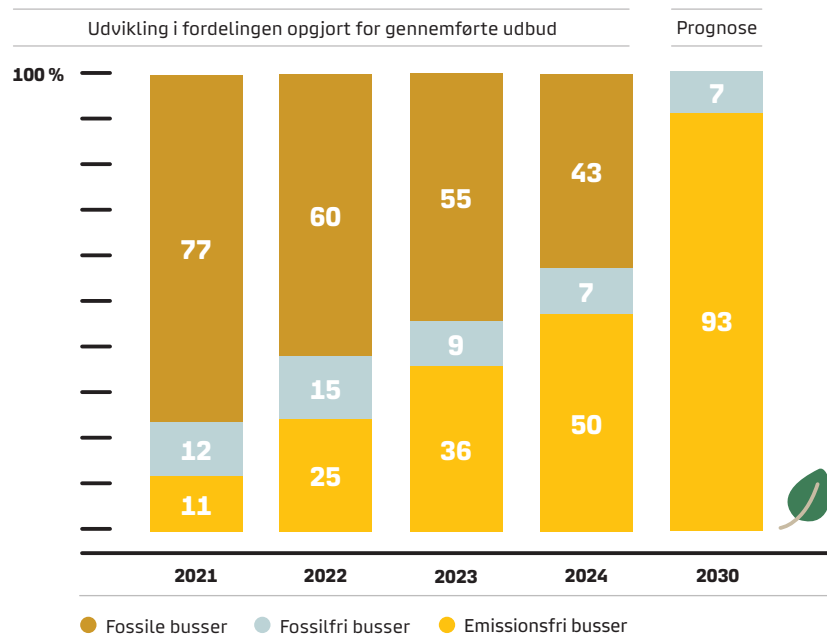
Så langt er vi: ● ● ● Mål

I slutningen af 2023 kørte 105 busser på fossilfrit bio-brændstof (bl.a. HVO-biodiesel) – svarende til 9 pct. af Movias busflåde.

Desværre steg omkostningen på HVO-biodiesel markant i 2022. Da Movia i nogle buskontrakter giver mulighed for at reducere anvendelsen af HVO-biodiesel, valgte en række kommuner af økonomiske årsager fra 2023 at anvende almindelig diesel fremfor HVO-biodiesel.

Kommunerne har mulighed for at vende tilbage til biobrændstof igen, nu da prisen på HVO-biodiesel er normaliseret.

Den grønne omstilling afspejles i Movias samlede CO2-regnskab for busdriften, hvor udledningerne af CO2 pr. kørt kilometer falder med knapt 6 pct. i 2023 i forhold til året før.



Målbarometer

Personbilerne i vores flextrafik er elbiler senest i 2030.

Så langt er vi: **Mål**

Miljøvenlig flextrafik

Movias bestyrelse besluttede i 2022, at alle nye personbiler, som indsættes i flextrafikken fra 1. januar 2025, skal være emissionsfri, dvs. køre på el eller brint.

I forslaget til Mobilitetsplan for 2024 foreslår Movia desuden som mål for flextrafikken, at alle nye større flexbiler kører på el senest fra 2030. I 2023 fortsatte Movia med at støtte og fremme operatørernes overgang til elektrisk drift gennem forskellige initiativer. Der blev bl.a. holdt et stormøde i januar 2023 for flextrafikens operatører, hvor Movia informerede om målene for omstilling af flextrafikken. Movia indkøbte drift af to el-personbiler for at disse kunne testes og inviterede i oktober 2023 også operatørerne til elbilsmessen, eCarExpo, i Bella Center Copenhagen.

I 2023 besluttede Trafikstyrelsen og Region Sjælland at støtte et forsøgsprojekt med fire større elbiler med plads til kørestole i flextrafikken. I den forbindelse skal der opsættes lynladere ved tre sygehuse i Region Sjælland.

Movia gennemfører i 2024 udbud af lynladerne til de tre sygehuse. Udbud af drift med store elbiler, som kan medtage kørestole, gennemføres i 2025. Elbilerne og lynladerne forventes at være i drift fra 2026.

Målbarometer

Alle nye Lokaltog udbydes som eltog.

Så langt er vi: **Mål**

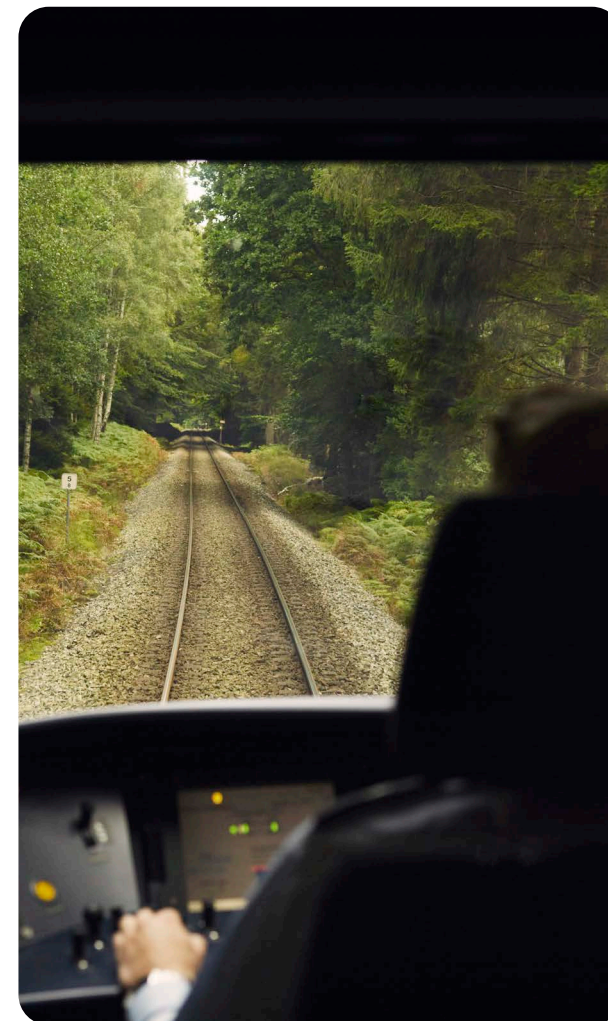
Samarbejde med Region Sjælland og Region Hovedstaden om nye klimavenlige tog

Region Sjælland og Lokaltog A/S igangsatte i 2023 et udbud af 14 elektriske tog med mulighed for indkøb af yderligere to til ti togsæt. De nye elektriske tog skal erstatte nogle af de ældste dieseltog, som Lokaltog i dag bruger på strækninger i Region Sjælland.

Region Hovedstaden har også et stort ønske om, at nye elektriske tog på Nærumbanen skal bidrage til den grønne omstilling i regionen. Derfor godkendte Regionsrådet i maj 2021 en materielstrategi for Lokaltog, som blandt andet indebærer indkøb af fire elektriske tog til Nærumbanen med forventet levering 2025.

Efter en indledende markedsdialog med mulige leverandører måtte udbuddet udsættes, fordi Nærumbanens behov for korte tog med hurtig acceleration og kraftig bremseevne, krav til indstigningshøjde etc. ikke kunne mødes. Der er i 2023 aftalt en fornyet markedsdialog med Region Hovedstaden, som aktuelt er i gang.

De nye tog i regionerne vil reducere CO₂-udledningen betragteligt, da strømmen til togene i høj grad kommer fra grønne energikilder. Derfor er elektriske tog en rigtig god investering for klimaet, naturen langs banerne, naboerne, medarbejderne og kunderne.





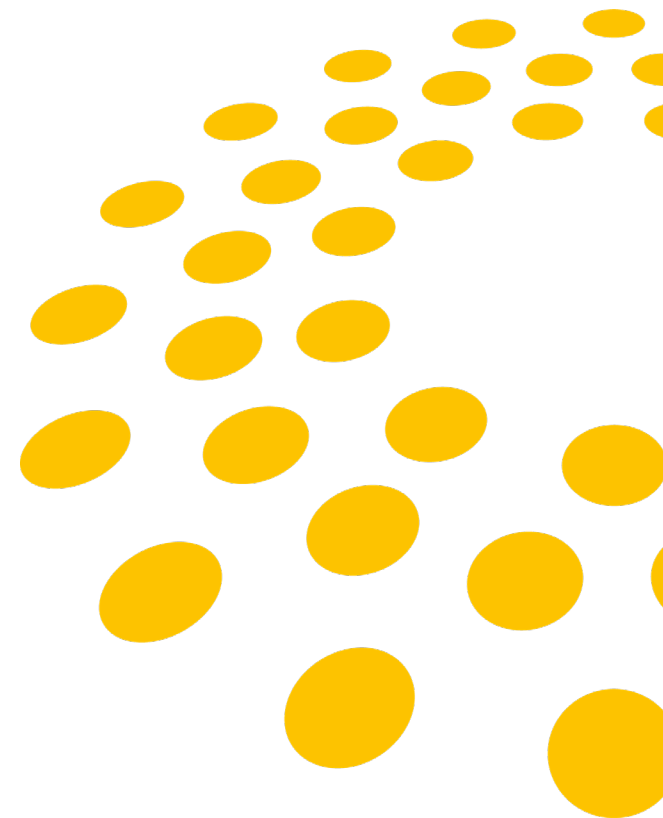
Miljøsyn skal sikre høj standard

Hvert år skal operatørerne udføre miljøsyn på alle busser, der er taget i brug efter 2018. Derudover foretager Movia selv en mindre mængde miljøsyn. Det skal sikre, at busflåden er vedligeholdt og opfylder de aftalte miljøstandarder.

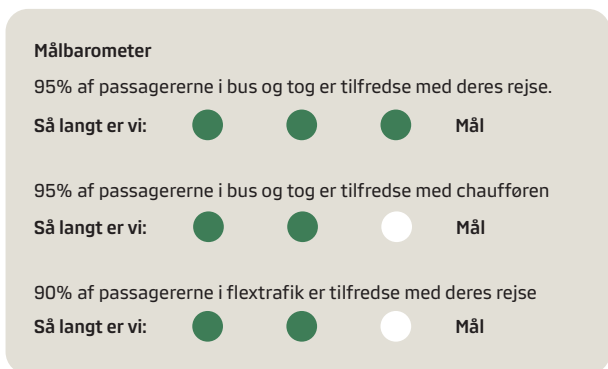
I løbet af 2023 medførte kravet om miljøsyn, at 570 busser skulle gennemgå og bestå et syn af støjudledning, mens 270 busser skulle gennemgå og bestå et syn af røggasrensning. 84 pct. af busserne bestod miljøsyn af støjudledningskontrol og 70 pct. bestod miljøsyn af røggasrensning.

På foranledning af Movia blev der yderligere gennemført 284 kontrolsyn af støjudledning og røggasrensning på busserne. Ved støjudledningssyn bestod 99 pct., mens kun 43 pct. bestod røggasrensningens miljøsyn. Overordnet set ønsker Movia at forbedre resultaterne for miljøsyn. Af denne årsag har Movia justeret miljøsynsstrategien med henblik på at opnå fuld gennemførelse af de operatørpålagte miljøsyn og en højere beståelsesprocent på miljøsyn foretaget af Movia.

Den nye miljøsynsstrategi træder i kraft fra 2024 og omfatter blandt andet, at busser testes i overensstemmelse med kravene i kontrakter. Hvis en bus ikke består et miljøsyn, eller hvis en bus ikke har gennemført det årlige operatørpålagte miljøsyn, må bussen ikke indgå i driften, før et nyt miljøsyn er gennemført og bestået.



Høj passagertilfredshed i 2023

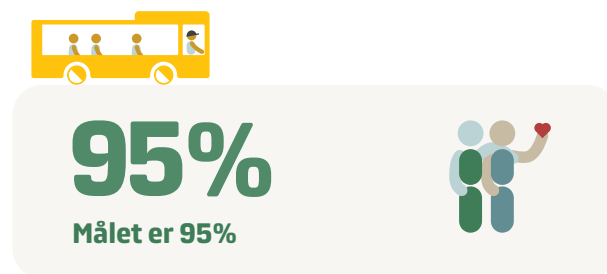


Movia tager hvert år pulsen på passagerernes tilfredshed med bus, tog og flextrafik. Undersøgelsen for bus og lokaltog gennemføres i løbet af året som interviews. Og hvert år indsamles data fra ca. 30.000 passagerer. I interviewet spørges der til den oplevede tilfredshed med den pågældende tur, og resultatet af undersøgelsen giver derfor et godt her og nu billede af tilfredsheden med bus og tog. Movia gennemfører tillige en årlig passagertilfredshedsundersøgelse specielt designet for brugerne af de seks flextrafikprodukter.

Spørgerammen for analyserne er ensartet år efter år, hvilket gør det muligt at monitorere udviklingen over tid.

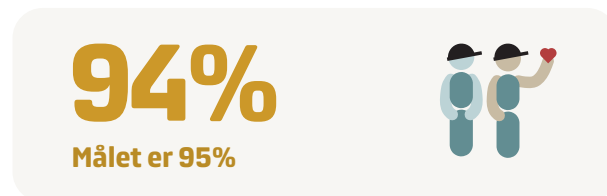
Tilfredshed med busrejsen

I 2023 var ca. 95 pct. af Movias passagerer enten tilfredse eller meget tilfredse med deres aktuelle rejse, hvilket er et uændret, højt niveau i forhold til 2022 og årene forinden.



Tilfredshed med chaufføren

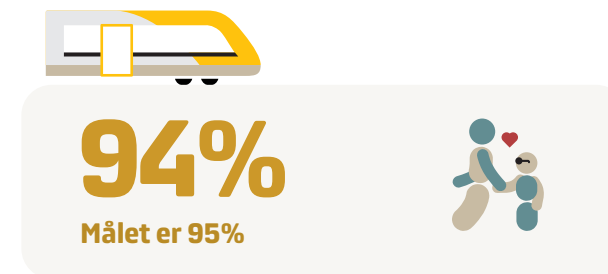
Tilfredsheden med chaufføren ligger også højt, men dog ikke helt på målet. 91,1 pct. af passagererne svarede, at de var tilfredse eller meget tilfredse med chaufførens fremtræden, mens 94,1 pct. angav, at de var tilfredse eller meget tilfredse med chaufførens kørsel.



Tilfredshed med lokaltog

For lokaltog er den samlede tilfredshed steget lidt fra godt 93 pct i 2022 til knap 94 pct. i 2023.

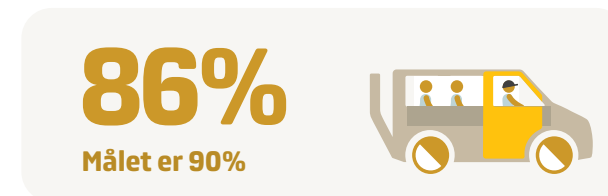
Navnlige meget tilfredse er steget fra 25 pct. til 28 pct.



Tilfredshed med flextrafik

Årets passagerundersøgelse viser, at 86 pct. af passagererne er meget tilfredse (46 pct.) eller tilfredse (40 pct.). Det er en stigning på tre procentpoint ift. 2022, båret af en vækst af meget tilfredse passagerer på seks procentpoint.

Flextrafikken er således tæt på at leve op til målet om mindst 90 pct. samlet passagertilfredshed. Movia arbejder målrettet og kontinuerligt med at forbedre passagertilfredsheden i Flextrafikken.



Inddragelse af borgere og interessenter



Målbarometer

Movia arbejder for bæredygtig mobilitet med åbenhed og gennemsigtighed som nøgleprincipper.

Så langt er vi: ● ● ● Mål

I det tætte samarbejde med kommuner og regioner bakker Movia altid op om inddragelse af borgerne, og vi bidrager med faglig rådgivning, hvor der er behov for det. Borgerinddragelse er ligeledes vigtig for, at Movia kan levere kollektiv transport i høj kvalitet, og Movia benytter sig derfor af forskellige kanaler til involvering.

Den ene primære kanal er Movias tilgængelighedsforum, som består af repræsentanter fra handicap- og interesseorganisationer. En anden kanal er Movias borgerpanel, som består af borgere, der er valgt bredt ud, så de dækker alle 45 kommuner i Movias område og forskellige typer passagerer.

Movias tilgængelighedsforum

Siden 2013 har Movia haft en tilgængelighedspolitik og et tilgængelighedsforum, som giver mulighed for en løbende dialog med Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen og Faglige Seniorer. Movias tilgængelighedsforum afholder hvert år 4-5 møder med hovedfokus på områder, som Movia har direkte indflydelse på i forbindelse med det kollektive trafiknet og kørselsordninger.



I 2023 har forummet bl.a. drøftet information og vejledning i forbindelse med idriftsættelse af busser med elektriske ramper, hvilket har særlig betydning for kørestolsbrugere. Baggrunden var en lang proces med at afklare mulighederne for at tilbyde selvhjulpne tilgængelighed for personer med bevægelseshandicap. Elektriske ramper muliggør, at f.eks. kørestolsbrugere kan benytte bussen uden at skulle have en hjælper med. Forummets medlemmer har i den forbindelse givet nyttige input i forhold til vejledning i busser med elektriske ramper, tilpasning af stoppesteder, chaufførinformation mv.

Ligeledes har forummets medlemmer i 2023 haft mulighed for at teste og give feedback på et forsøg med liveopdateret information via QR-koder på stoppesteder, som ikke har en digital nedtællingsskærm.

Derudover har forummet i 2023 drøftet bl.a. tilgængelighed i Movias selvbetjeningsløsning i flextrafikken og tilgængelighed for ikke-digitale borgere. Forummets medlemmer er blevet orienteret om udviklingen af det digitale rejsekort og herunder muligheder for ikke-digitale borgere – et udviklingsarbejde, som medlemmerne i 2024 inddrages i bl.a. som testpersoner.

Movias borgerpanel

Borgerpanelet, som er sammensat med en spredning på køn, alder og rejsefrekvens, kommer med input vedr. aktuelle problematikker eller udfordringer, hvor der er behov for kvalitativ indsigt. Borgerpanelet mødes to gange

om året, men kan også blive hørt om et konkret tiltag, inden det iværksættes.

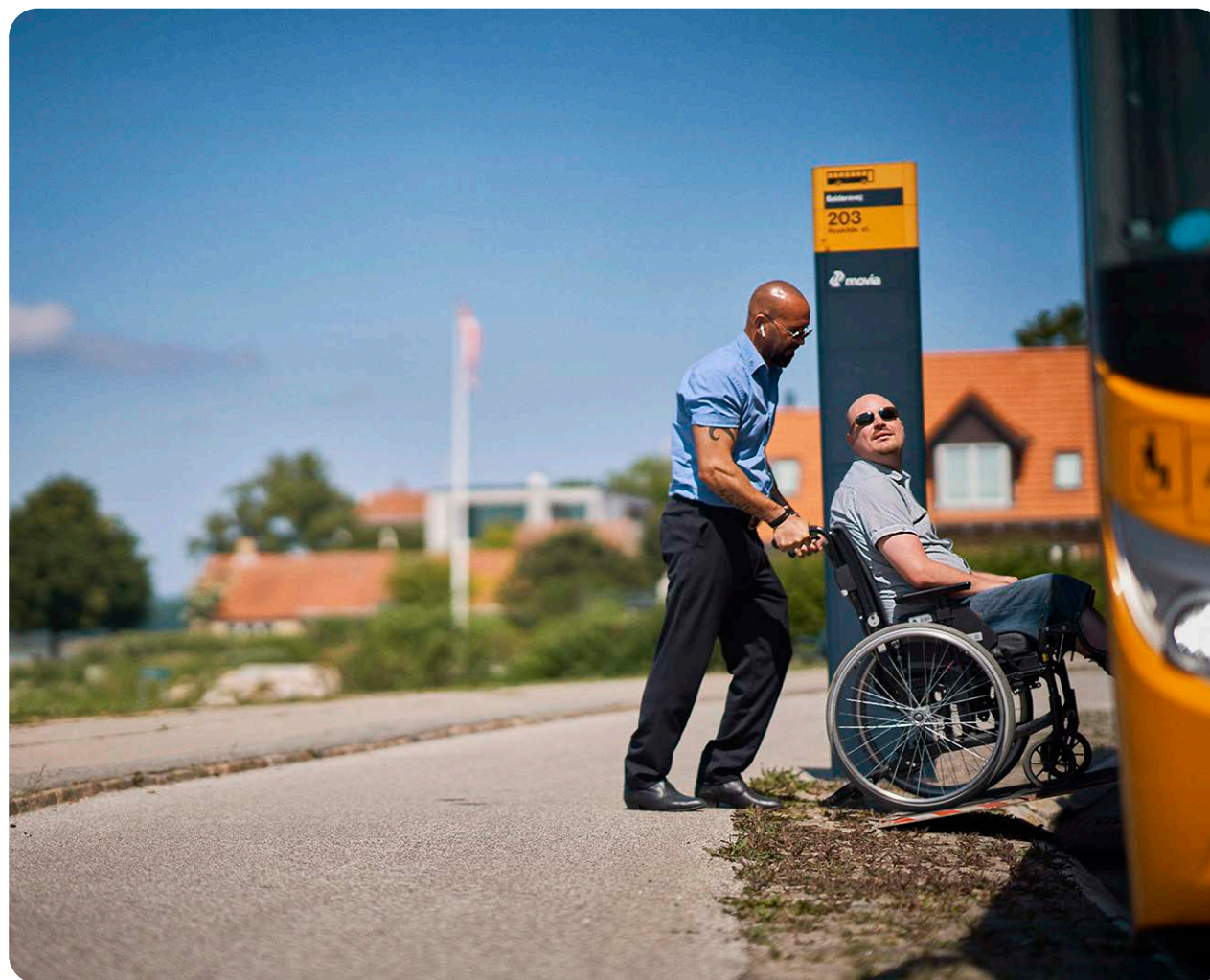
I foråret 2023 mødtes borgerpanelet for at debattere, hvilken betydning de fysiske rammer i og omkring stoppestedet har for den samlede kundeoplevelse. Borgerpanelet pegede på, at bedre belysning, gode stiforbindelser, tydelig skiltning og et trygt stoppested med en siddeplads i læ, har stor betydning for oplevelsen som passager. Borgerpanelets input indgår i Movias arbejde med forbedret skiltning. De konkrete input til stoppestedforbedringer inkluderes i udbudsmaterialet, når et arkitektfirma i løbet af 2024 skal udarbejde et eksempel-katalog over tiltag, som skal styrke forbindelsen til stoppested- projektet er finansieret af Region H.

Ved årets andet borgerpanelmøde, som blev afholdt i november 2023, bad Movia panelet om at forholde sig til den aktuelle problemstilling, der opstår, når kommuner skal spare på udgifterne til busdrift. Panelet diskuterede bl.a., om de foretrak at reducere hyppigheden af den generelle busbetjening, eller om det ville være bedre at fjerne enkelte linjer og bevare/optimere frekvensen på de resterende. Her bekræftede borgerpanelet det, Movias rådgivere anbefaler kommuner og regioner. Det er bedre med et reduceret, men optimeret netværk, fremfor et busnetværk, hvor busruterne består, men kører med reduceret drift. Argumentet er, at hyppighed er at foretrække - og det forventes at en eventuel øget afstand til stoppestedet kan overkommes ved eks. at bruge cyklen til og fra stoppestedet.

Fokus på tilgængelighed

Movia arbejder for, at alle borgere kan opleve en tilgængelig offentlig transport. Og i 2023 fik den fysiske tilgængelighed i busserne et gevaldigt løft, da de første busser med elektriske ramper kom på gaden – 145 i alt. De elektriske ramper, som Movia sammen med kommuner og regioner fremover vil introducere i alle nye elbusser, gør det lettere for kørestolsbrugere og gangbesværede at komme af og på bussen.

Movias bestyrelse besluttede i 2022 at stille krav om elektriske ramper i alle fremtidige udbud af elbusser. Det betyder, at selvom det i første omgang kun er på udvalgte buslinjer, man kan støde på el-ramperne, så vil det gradvist, i takt med at busserne udskiftes til el, blive udbredt til alle Movias busser.



Flextrafik sikrer mobilitet overalt

Movias Flextrafik er udviklet som et alternativ til kørsel med busser på tider og steder, hvor der ikke kunne opretholdes en fornuftig busbetjening. I dag omfatter kørslen meget mere og udgør således en hjørnesten i forhold til at sikre en høj grad af mobilitet overalt. Herunder også til en række såkaldte visiterede kørsler, som kommuner og regioner efterspørger for at hjælpe borgere bedst muligt, f.eks. til behandling eller uddannelse. Eksempler herpå er flexrute, som er en service for personer med særlige behov, der på hverdage arbejder eller modtager undervisning på en særlig skole eller institution. Et andet er plustur – der er en åben kørselsordning, som fremsøges i Rejseplanen, og som er med til at sikre større tilgængelighed til den kollektive trafik i alle områder.

Flextrafikken skal være velfungerende

Movias flextrafik er vigtig, fordi den muliggør et reelt fladedækkende trafiktilbud i hele den geografi, vi betjener. Klassisk rutebusdrift er ikke mulig at tilbyde på alle tider og steder, men med flextrafik kan Movia servicere alle borgere overalt på Sjælland og øerne. Derudover kan Movia med flextrafik sikre, at kommuner og regioner får adgang til en række køretøjer, der kan løse de opgaver, som kommuner og regioner er forpligtet til gennem lovgivning.

Flextrafikken er vigtig for samfundet

Mobilitet overalt er betydningsfuld for at skabe et sammenhængende samfund. Flextur og Plustur er et tilbud, som kommunerne beslutter og dækker hele Sjælland og øerne med en koordineret kørsel.

Målbarometer

Movias flextrafik sikrer mobilitet for alle.

Så langt er vi: Mål

Passagerer 2023

Flextur	373.524
Plustur	13.710
Flexkommune	301.399
Flexhandicap	809.681
Flexpatient, Region Sjælland	404.597
Flexpatient, Region Hovedstaden	126.697
Flexrute	1.656.781

Total 3.686.389



Seks typer Flextrafik

Flextrafik omfatter seks forskellige kørselstyper.

- Flexhandicap**, er en lovbestemt ordning beregnet til gangbesværede, blinde og svagsynede.
- Flexpatient** er et kørselstilbud til og fra sygehus/hospital. Regionerne visiterer til denne ordning.
- Flexkommune** er typisk kørsel til læge, speciallæge, genoptræning osv. Kommunen visiterer borgerne til ordningen.
- Flexrute** er fast rutebaseret kørsel til blandt andet skole, daghjem og beskyttede værksteder mv. Kommunen visiterer borgerne til denne ordning.
- Flextur** er en kørselsordning, der er åben for alle i de kommuner, der tilbyder ordningen.
- Plustur** er en åben kørselsordning, der vises i Rejseplanen, og som alle kan benytte i de kommuner, der tilbyder ordningen.

Movia og pressen

Movia lægger vægt på saglig, nøgtern og præcis kommunikation overfor presse og passagerer, og at vi åbent står frem og forklarer og beklager, hvad der er sket, når der sker fejl.

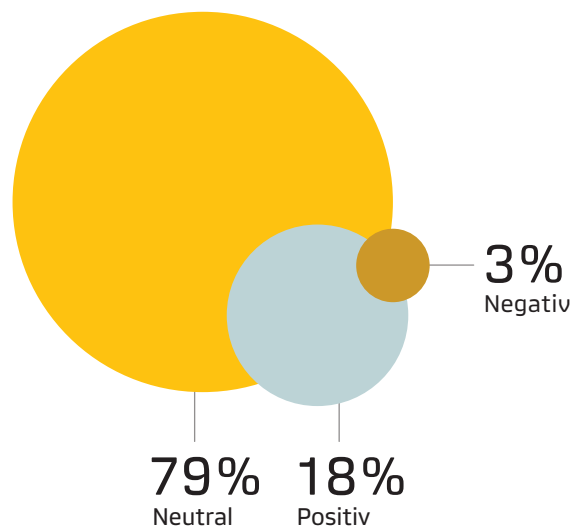
I forhold til pressen/offentligheden er vores ambition, at vores tilgang skal være professionelt venlig og imødekommende med respekt for pressens rolle. Vi undersøger spørgsmål grundigt, så vi kan svare fyldestgørende. Fælles for håndteringen af såvel proaktivt presse som reaktiv

presse er, at det sker i et tæt samarbejde med fagmedarbejderne på tværs af Movia og inddragelse af evt. berørte kommuner/regioner og operatører eller evt. KL og Danske Regioner, når det måtte være relevant. For at sikre et menneskeligt ansigt udadtil satte Movia i 2023 desuden et øget fokus på altid at stille op med en talsperson i pressen, der fagligt kender til indholdet i en konkret sag. Dette har betydet en stigning fra 2022 på 17 pct. til 19 pct. omtaler med talsperson i 2023.

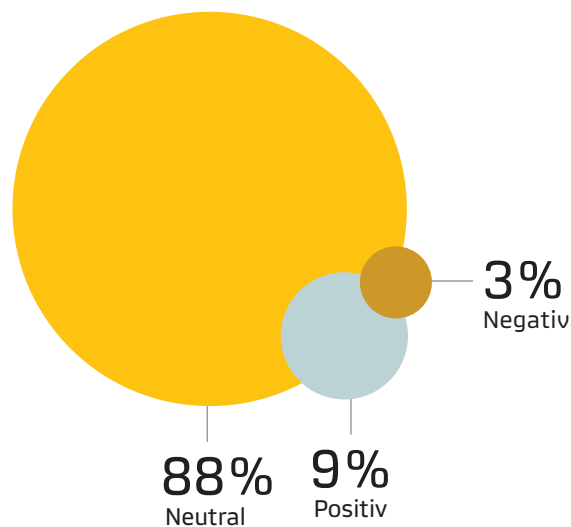
Antallet af omtaler af Movia lå i 2023 på niveau med 2022 (2022: 2.774 – 2023: 2.746), til gengæld var Movia i 2023 mere synlig i omtalerne, og omtaler af Movia nåede flere mennesker.

Ser man på tonen i omtalerne af Movia, skete der et fald i andelen af positive omtaler i 2023 (9 pct. mod 18 pct. i 2022). Andelen af negativ omtale var ligesom i 2022 helt nede på 3 pct. i 2023. Faldet i den positive andel af omtaler skal findes i en øget andel af neutrale omtaler. Dette betragtes som tilfredsstillende, da pressen især kontaktede Movia med henvendelser, som i sit udgangspunkt kunne betragtes som negative: Der var således en del henvendelser, der handlede om besparelser i kommuner og regioner, ekstraregninger til kommuner og regioner pga. stigende priser og kommende stigninger i billetprisen.

Tonen i pressen 2022



Tonen i pressen 2023



På den positive side fyldte emner som bl.a. udrulning af flere nye elbusser, gratis cykelmedtag, Movias nye guide for bæredygtig pendling og Movias samarbejde med kommuner om virksomhedsfinansierede busser.

Movia som arbejdsplads

Sådan sikrer vi gode forhold
for medarbejderne



Dæster og leverandør
Ring telefon: 70 25 15 0



Gl. Kogø Landevej 8

Bugning



Gode forhold for medarbejderne

Vores fokus på bæredygtighed påvirker også Movia som arbejdsplads. Det afspejler sig i både indkøb og drift. Som offentlig virksomhed tager Movia ansvar for, at alle lovgivningsmæssige krav og internationale standarder overholdes på arbejdspladsen.

Movia overholder arbejdsmiljøloven, efterlever de kommunale overenskomster og sikrer, at nye tiltag implementeres, så vores ansættelseskontrakter er troværdige og tidssvarende. Leverandøren af vores lønsystem er ekspert på området for offentlig løn, og vi er ajourførte på områder som ferie og barsel.

I Movia har vi databehandleraftaler med alle vores eksterne leverandører for på den måde at sikre klare retningslinjer.

Movia er en arbejdsplads, som prioriterer gode rammer for, at medarbejdere kan løse deres opgaver på et højt fagligt niveau. Dette er afgørende for, at vi kan tiltrække og fastholde kompetente medarbejdere. Det er også godt for Movia som helhed, og bidrager til, at Movia kan levere innovative løsninger og velsmurt kollektiv mobilitet.

I det følgende afsnit beskrives Movia som arbejdsplads med et overordnet fokus på de tre dimensioner i ESG.

Mål



Arbejdsplads

E

- Movia reducerer løbende organisationens forbrug og omstiller til mere bæredygtig drift Se side 23
- I 2028 vil alle Movias egne servicebiler køre på el Se side 23



S

- Movia arbejder for at fremme medarbejdernes trivsel og reducere sygefravær Se side 21



G

- Movia overholder gældende lovgivningsmæssige krav og internationale standarder for at sikre troværdighed og tillid til os som arbejdsplads Se side 20



Ligestilling og ligeløn

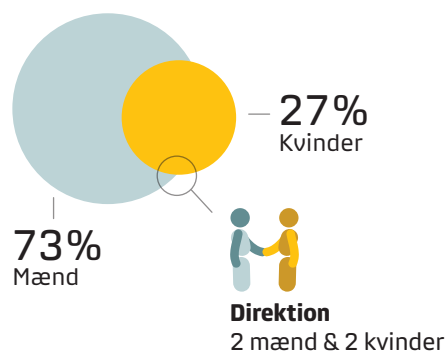
Movia følger gældende overenskomster i KL og har en fast proces ved nyansættelser. Lønnen forhandles mellem en tillidsvalgt og HR, som har det overordnede ansvar for at sikre, at der ikke er områder i organisationen, der bliver overset på den ene eller den anden måde. Desuden er det et centralt kriterie i forbindelse med udmøntning af lokalløn. Lokallønsmiddelfordeling på køn stemmer overens med fordelingen af køn i organisationen.

Et andet vigtigt parameter for at være en attraktiv arbejdsplads er fleksibel arbejdstid. Ved fleksibelt arbejde bliver det lettere for både mænd og kvinder at kombinere fritidsliv, børn og karriere. I 2023 blev der aftalt en ny arbejdstidsaftale, der gør op med, at der er bestemte tidspunkter på dagen, hvor arbejdet skal udføres. Derudover er det i mange jobfunktioner muligt at have op til to hjemmearbejdsdage om ugen, som ligeledes understøtter en mere fleksibel hverdag, der tilgodeser både mænd og kvinder.

Movias bestyrelse består af 9 medlemmer, der udpeges af Movias repræsentantskab og de to regioner og Københavns Kommune. Bestyrelsen bestod i 2023 af syv mænd og to kvinder. Repræsentantskabet bestod af 35 mænd og 10 kvinder.

Ledelse

30 ledere fordelt på direktører, områdechefer og teamledere.



Bestyrelse

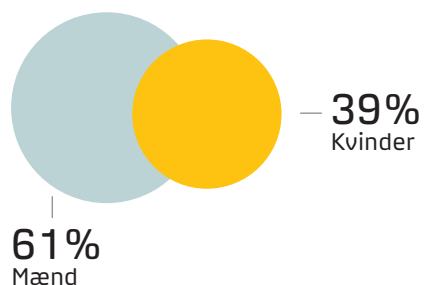


Repræsentantskab



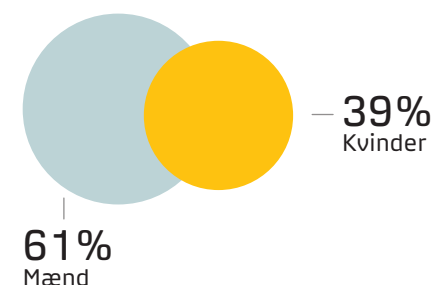
Medarbejdere

450 medarbejdere fordelt på hovedkontor i Valby og driftskontor i Herlev.



Lokalløn

Fordelingen af midler fordelt på køn stemmer overens med fordelingen af køn i organisation



Udvikling og medarbejdertrivsel

Målbarometer

Movia overholder gældende lovgivningsmæssige krav og internationale standarder for at sikre troværdighed og tillid til os som arbejdsplads.

Så langt er vi: **Mål**

Mange parametre, såsom arbejdsbetingelser, effektivitet, sundhed, autonomi og spændende opgaver, spiller ind i forhold til trivsel. Movia er en fleksibel arbejdsplads, der giver mulighed for at tilpasse arbejdstiden med hjemmearbejde efter behov. Vi tilbyder interne netværk, fordi

vi mener, at faglig udvikling samt stærk tilknytning til Movia er godt for virksomheden og medarbejderne.

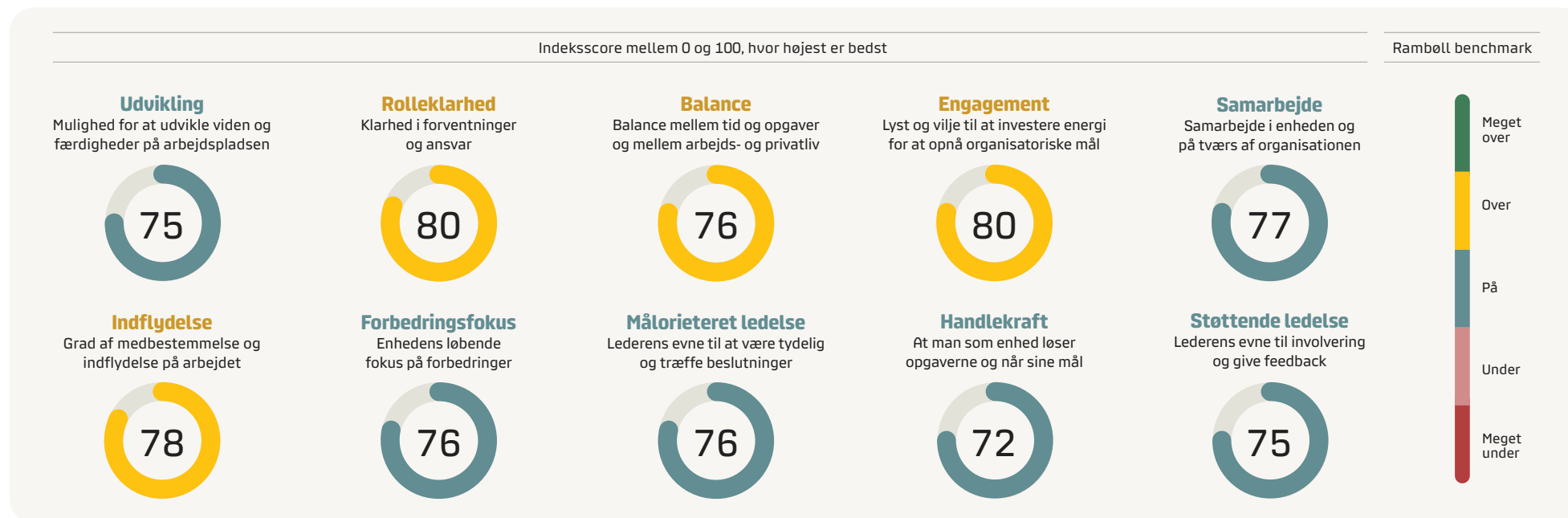
I 2023 skabte vi et unge-netværk, som skal favne nogle af de spørgsmål, man kan have, når man er ung i en organisation eller ny på arbejdsmarkedet i sin helhed. Alle disse tiltag gør en konkret indsats i arbejdet med at fremme medarbejdernes trivsel.

Movia udfører to gange årligt engagementsmålingen PeopleXact udarbejdet af Rambøll. Resultater fra målingen giver en overordnet indsigt i organisationens generelle tilstand, styrker og udfordringer. Engagementsmålingen bruges som et dialogværktøj, der giver chefer og medarbejdere

mulighed for at forbedre samarbejdet lokalt.

Noget af det, der måles på, er engagement og handlekraft. Engagement og handlekraft defineres som resultatmål i målingen. Udgangspunktet er, at engagement og handlekraft sjældent kan påvirkes direkte, men scoringen kan øges, når det lykkes at øge scoringen på de øvrige mål i målingen (som kaldes drivere), f.eks. støttende ledelse eller indflydelse.

Hvert resultatmål og driverscore er et gennemsnit af en række enkeltspørgsmål, som besvares af medarbejderne. Scoren for hver driver er udregnet som en indeksscore mellem 0 og 100, hvor en høj score altid er bedst.





Målbarometer

Movia arbejder for at fremme medarbejdernes trivsel og reducere sygefravær.

Så langt er vi:  Mål

Sygefravær

Sygefraværet i 2022 ramte historiske højder på samfundsplan. Sygefraværet i 2023 er faldet generelt i samfundet, hvilket vi også har oplevet hos Movia. Dette kan bl.a. skyldes, at vi mindsker smitterisikoen gennem hjemmearbejde og fortsat har fokus på god hygiejne, når vi er på arbejde, så man i mindre grad smitter sine kolleger.

I Movia er målet, at et gennemsnitligt sygefravær på 3,6 pct. eller derunder, svarende til 8 sygefraværsdage pr. medarbejder inden for 12 måneder. Samlet for 2023 lander sygefraværet på 4,1 pct. i Movia. Det er dermed 0,5 pct. højere end målsætningen for sygefravær.

Der er ingen sammenligningstal for sygefravær i 2023 for kommuner, men den seneste opgørelse fra 2022 viser en sygefraværsprocent på mellem 6,6 pct. og 7,4 pct. for kommunerne i Danmark fordelt på alle personalekategorier. I den sammenligning er Movias sygefravær på 4,1 pct. væsentligt lavere.

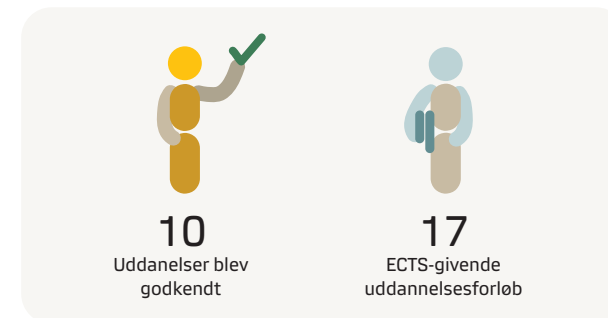
Uddannelse

Movia lægger vægt på kompetenceudvikling. Hvert år udmøntes der blandt andet midler fra Den Centrale Uddannelsespulje, som bruges til deltagelse i faglige konferencer, fagrelevant efteruddannelse og faglige netværk.

Den Centrale Uddannelsespulje kan søges af alle og prioriteres blandt andet efter, om uddannelserne/kurserne er ECTS-givende, om de opfylder parametre med udgangspunkt i Movias strategi, samt hvordan uddannelsen er med til at understøtte Movias strategi konkret.

Der blev i 2023 godkendt 10 uddannelser, og der var 17 igangværende ECTS-givende uddannelsesforløb, hvoraf 4 af dem er Master-uddannelser. Midlerne i Den Centrale Uddannelses pulje går ligeledes til fælles uddannelse, som alle i Movia får gavn af som f.eks. Movias e-læringsplatform.

Samlet set brugte Movia i 2023 godt og vel 2 mio. kr. på efteruddannelser, konferencer og netværk.



Billetkontrollørernes hverdag

Movias billetkontrollører er den gruppe af ansatte i Movia der, udover kundeservice, har den mest direkte kontakt med kunderne. I 2023 havde Movia i gennemsnit 68 ansatte kontrollører, og tilsammen har de kontrolleret 3,5 mio. passagerer.

I 2023 blev der registreret 26 episoder i direkte forbindelse med kontrolarbejdet. Det svarer til, at der udskrives 4.848 afgifter for hver registreret konfliktepisode. I 2022 var der 3.573 afgifter mellem hver episode, og det kan dermed konstateres, at der er sket et relativt fald i antallet af episoder og dermed en forbedring af arbejdsmiljøet for billetkontrollørerne.

Det er meget vigtigt at billetkontrollørerne melder episoder til den daglige ledelse, således at, der kan tages hånd om medarbejdere, der er udsat for vold eller trusler. Dialogen om episoderne indgår desuden i det løbende samarbejde om at blive bedre til at undgå situationer, hvor der er særlig risiko.

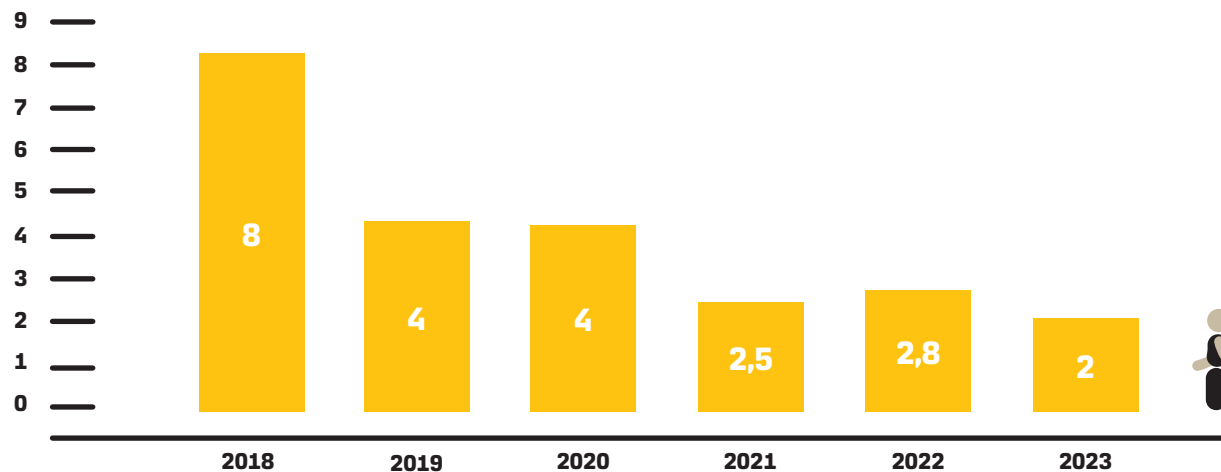
Hvad er en episode?

En episode i billetkontrolløren dækker over hændelser, hvor en kontrollør har oplevet at blive overfaldet enten fysisk eller verbalt.

Det antages at risikoen for, at en kontrollør udsættes for overfald eller trusler, kan udtrykkes ved det antal kontrolafgifter, som i gennemsnit udskrives mellem hver episode



Episoder per 10.000 afgifter



Sådan transporterer vi os

Målbarometer

Movia reducerer løbende organisationens forbrug og omstiller til mere bæredygtig drift.

Så langt er vi: **Mål**

I 2028 vil alle Movias egne servicebiler køre på el.

Så langt er vi: **Mål**



Som trafikselskab har Movia et fokus på at nedbringe den generelle CO2-udledning fra persontrafikken i Danmark. Det sker gennem en grøn omstilling af busserne, men det sker også gennem en ændring i vores egne transportvaner mod mere bæredygtige adfærd.

Derfor er det vigtigt, at Movias ansatte understøtter den udvikling ved selv at prioritere grønne transportformer i forbindelse med arbejdet. Når en medarbejder skal til møde uden for kontoret, er det derfor altid muligt at låne et er-

hvervsrejsekort, så man kan rejse kollektivt. Movias stiller også cykler og mødebiler til rådighed. Alle biler er enten elektriske eller hybrid.

Movia servicerer ca. 13.000 stoppestedsstandere på Sjælland og øerne. Når information på en stander skal opdateres, eller hvis en stander er gået i stykker, tager Movia sig af det. For at kunne løse denne opgave har Movia en række varevogne, som i dag alle er dieseldrevne, men som i 2028 overgår til at køre på el.



2 Tjenestecykler



7 Servicebiler (personbiler) på el



18 Servicebiler (varevogne) på diesel



1 Servicebil (personbil) på hybrid

Movia som samarbejds- partner

Sådan sikrer vi et godt
samarbejde med vores
operatører og leverandører



Samarbejdet med operatører og leverandører

Movia stiller som Danmarks største trafikselskab høje krav til vores samarbejdspartnere. Samtidig har Movia som offentlig virksomhed et ansvar for en effektiv og forsvarlig forvaltning af udgifter. Det er vigtigt med gode samarbejdsrelationer mellem kommuner, regioner og interesseorganisationer for, at Movia kan skabe sammenhæng for alle. Samtidig er det essentielt for en sikker drift, at relationen til Movias leverandører og operatørerne er produktiv.

Kollektiv mobilitet på tværs af kommunegrænser, og på tværs land og by, er essentielt for at sikre sammenhængskraften i samfundet – og det er Movia bl.a. med til at sikre. Movia inddrager interessenter og samarbejdspartnere, og gennem samskabelse understøtter vi bæredygtig vækst for alle.

I det følgende afsnit, beskrives Movia som samarbejdspartner med et overordnet fokus på de tre dimensioner i ESG-rapportering.

Mål



Samarbejdspartner

E

- Movia har fokus på grønne indkøb, hvis muligheden eksisterer og er økonomisk forsvarlig Se side 31



S

- Movia udfører kontrol af vognmandsvirksomheder i Flextrafikken, for at sikre, at operatørerne overholder vores krav vedr. overenskomstvilkår Se side 29
- Movia samarbejder med kommuner, regioner og relevante interesseorganisationer Se side 26



G

- Gennem samskabelse sikres bæredygtig vækst for alle Se side 27



Mobilitetsløsninger på landet

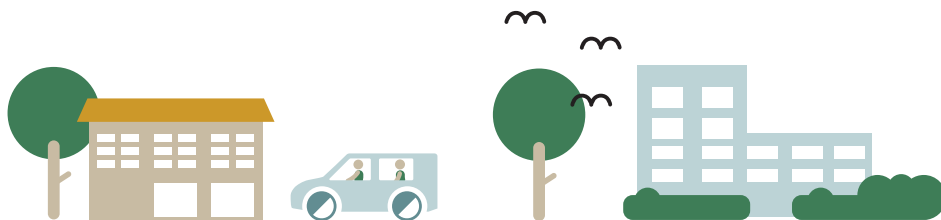
Målbarometer

Movia samarbejder med kommuner, regioner og relevante interesseorganisationer.

Så langt er vi:  Mål

Gennem den årlige proces af deres trafikbestilling, har kommuner og regioner mulighed for at foretage tilpasninger i deres kollektive transportsystem, så det løbende tilpasses lokale behov. Movia yder konkret rådgivning for de 45 kommuner og to regioner. Rådgivningen baseres på faglig viden om passagerernes rejsevaner samt et omfattende lokalkendskab. Rådgivningen sigter på at skabe et sammenhængende kollektivt transportsystem, hvor passagererne oplever ensartethed, og at de forskellige kollektive transportformer er tænkt sammen.

I tættere byområder er der fokus på høj frekvens, trængsel og fremkommelighed. Længere væk fra de store byer er der i rådgivningen først og fremmest fokus på en robust grundbetjening med et R-net af busser og lokaltog, som kobler op til de statslige baner. Derudover er Movia i gang med at forsøg om nye og fleksible transportformer.



Movia er involveret i tre samkørselsprojekter:

- **Køge, Faxe og Stevns (2022 - 2024)**
Rettet mod ungdomsuddannelser, virksomheder og landområder
- **Hillerød (2022 - 2024)**
Ungdomsuddannelser
- **Holbæk (2023 - 2024)**
Ungdomsuddannelser

I 2023 blev der kørt 8.500 ture i de tre ovennævnte samkørselsprojekter.

Samkørsel

Movia er involveret i tre kommunale forsøgsprojekter med organiseret samkørsel, drevet af samkørselsoperatører, som Nabogo og FDM (Ta'Med).

Samkørselsprojekterne har til formål at afdække:

- Samkørselspotentiale i landområderne
- Samkørsel som en del af den bæredygtige pendling til og fra erhvervsområder og ungdomsuddannelser
- Muligheder for udbredelsen af samkørsel i kommuner og regioner
- Movias og lokale aktørers roller

Viden og erfaring fra projekterne peger på, at samkørsel udbredes mest effektivt via lokale netværk af bilister og passagerer på ungdomsuddannelser og virksomheder.

Særligt de unge har været de hyppigste brugere af samkørsel i projekterne - en tendens der går igen i samkørselsprojekter på tværs af Danmark. Forankring, involvering og engagement i den enkelte virksomhed eller ungdomsuddannelse er en af de mest udslagsgivende faktorer for, hvorvidt samkørsel bliver en lokal succes.

Offentligt-privat samarbejde: Virksomhedsbusser

Målbarometer

Gennem samskabelse sikres bæredygtig vækst for alle.

Så langt er vi:  Mål

Gennem kommuner og regioners årlige bestilling af trafik, fungerer Movia som sparringspartner i planlægningen af pendlingstrafik til og fra virksomheder. Movia samarbejder også med virksomheder om kollektiv transport til netop deres virksomhed, og sammen med kommunerne kortlægges de eksisterende muligheder. Trafikselskabsloven har siden 2019 givet virksomheder lov til at medfinansiere busdriften enten med nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter, så den passer til medarbejdernes og kundernes behov. Et strategisk samarbejde blandt relevante parter (virksomhed, kommune og Movia) bygger på god information om den nuværende service og input til lokale tilpasninger.

Movia har i 2023 indledt samarbejde med to virksomheder og to kommuner om busdriften:

Fujifilm i Hillerød Kommune

Når en virksomhed som Fujifilm udvider med ekstra kvadratmeter, kan der også være brug for at udvide tidsrummet, hvor bussen kører. Det oplevede virksomheden Fujifilm Diosynth Biotechnologies i Hillerød, der er i gang med at udvide sin fabrik med 25.000 kvm. Virksomhedens medarbejdere savnede tidlige morgenture og senere eftermiddagsture til og fra Hillerød Station.

Med finansiering fra virksomheden har buslinje 305 fået tre ekstra morgenafgange og fem ekstra afgang om eftermiddagen, og kører således hver halve time. Det giver medarbejderne en god forbindelse mellem Hillerød Station og virksomheden på Trollesminde Allé.

Bavarian Nordic, Kvistgård i Helsingør Kommune

Vaccinevirksomheden Bavarian Nordic er i vækst og kom ud af regnskabsåret 2023 med et overskud på 1.475 mio. Vaccinerne fremstilles bl.a. i Kvistgård, i Helsingør Kommune, hvor mere end 500 ansatte har sin daglige gang. For at fastholde de eksisterende medarbejdere og tiltrække nye talenter har ledelsen for nyligt taget nye midler i brug. I 2023 har virksomheden besluttet at finansiere en direkte bus mellem virksomheden og Humlebæk Station. Den nye buslinje giver særligt medarbejdere fra København en hurtigere tur til og fra arbejde.

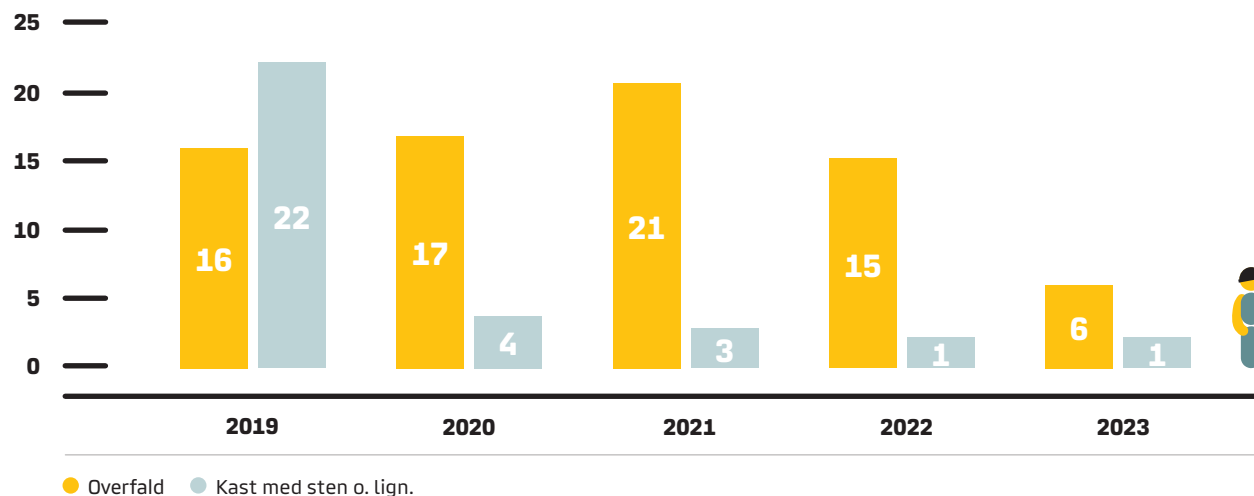
Med den ny buslinje får medarbejderne i Kvistgård fire skræddersyede ture om morgenen og ligeledes fire skræddersyede ture om eftermiddagen. Det giver medarbejderne en direkte tur mellem Humlebæk Station og virksomheden i Kvistgård. Bussen venter, hvis toget på Kystbanen er forsinket.

De foreløbige passagertællinger viser, at medarbejderne på Bavarian Nordic bruger bussen, og næste skridt er en opfølgning mellem Movia og virksomheden om, hvorvidt der kan peges på forslag til forbedringer af driften, køreplan mv.

Nedbringelse af overfald på buschauffører



Rapporterede overfald på buschauffører



Buschaufførerne er Movias ansigt udadtil og operatørernes frontmedarbejdere i forhold til passagererne. De er derfor værdifulde ambassadører for Movia og for den kollektive bustransport. Movia opfordrer busoperatørerne til at indmelde fysiske og verbale overgreb mod chauffører, så vi kan danne os et overblik over forekomsten af overfald, der sker. Movia kan dog kun reagere på de rapporteringer, vi modtager, og det er derfor også muligt, at der er et mørketal.

2023 var heldigvis endnu et godt år. Der blev indmeldt seks tilfælde af "andre overfald end røveri". Det er ni færre end året før. Samtidig har der i lighed med 2022 kun været indmeldt ét tilfælde af kast med sten mod busser. Der har ingen indmeldelser om tilfælde været af røveri eller forsøg på røveri.

Sikring af kvalitet i Flextrafik



Målbarometer

Movia udfører kontrol af vognmandsvirksomheder i Flextrafikken, for at sikre, at operatørerne overholder vores krav vedr. overenskomstvilkår.

Så langt er vi:  Mål

Movia har siden 2017 haft et rådgivende kontrolpanel, bestående af repræsentanter fra arbejdsgiverforeninger og fagforeninger på flextrafikområdet. Panelet hjælper Movia med at gennemgå stikprøver foretaget hos flextrafikoperatørerne. Formålet er at sikre, at operatørerne overholder chaufførernes overenskomstsikrede arbejds- og lønvilkår.

Kontrolpanelet har i 2023 gennemgået i alt 25 stikprøver fra 20 flextrafikoperatører og deres fem underleverandører. Overordnet har stikprøvekontrollerne i 2023 vist, at der fortsat er fejl og mangler i en del af chaufførernes lønsedler og ansættelseskontrakter, nogenlunde svarende til niveauet i 2022. De fleste sager, hvor der konstateres fejl og mangler, lukkes fortsat ved at operatøren dokumenterer overfor Movia, at der er rettet op på manglerne, f.eks. i form af efterbetaling af tillæg eller pension.

Arbejdet i kontrolpanelet bidrager således til bedre og mere regulerede arbejdsforhold for chaufførerne og har desuden resulteret i, at flere af Movias operatører og deres underleverandører stadig er medlemmer i en arbejdsgiverforening.

Kontrolpanelets arbejde har tillige direkte afstedkommet en række nye krav i det seneste kørselsudbud, som er trådt i kraft 1. marts 2024.

Den nye udbudsmodel, som bestyrelsen godkendte i 2023 gør, at operatøren skal byde ind med en fast pris pr. vogntype i stedet for pr. vognløb for at sikre et mere stabilt prisniveau gennem kontraktperioden. Samtidig besluttede bestyrelsen at sætte et loft på 13 timer fra vognen er åbnet til den skal være hjemme igen, hvilket således vil være det maximale tidsrum en chauffør må køre.

Som et led i en styrkelse af kvaliteten af flextrafikken har Movia i 2023 udvidet kontrolindsatsen og gennemført flere end 5.000 fysiske kvalitetsopfølgninger. Dette er mere end en fordobling af 2022-niveauet.

Opfølgningen gennemføres typisk på mest kørte strækninger, f.eks. sygehuse, og tager udgangspunkt i krav i udbudskontrakterne med 24 konkrete kontrolpunkter. Det drejer sig bl.a. om kontrol af bilens stand, sikkerhedsudstyr, chaufførens uddannelsesbeviser, kørekort, chaufførkort, ydet service (herunder om borgeren følges som aftalt), samt bilens og chaufførens generelle fremtræden, uniformering mv.

Det er endnu for tidligt at konkludere på virkningerne af den fysiske kvalitetsopfølgning, men det forventes, at den vil bidrage til en generel kvalitetsforbedring i flextrafikken til gavn for brugerne.

En sikker og tryk rejse med flextrafik

Movia skal med flextrafik sikre en tryk og sikker rejse for de borgere, som ikke kan benytte den traditionelle kollektive trafik. Derfor er det vigtigt, at chaufførerne, som både hjælper borgerne og kører vognene, er veluddannede og har gode arbejdsvilkår. Det er også vigtigt for Movia at sikre, at de krav, der er stillet i kontrakter med vognmændene, bliver overholdt, så der er en fair konkurrence mellem vognmændene, og kvaliteten af kørslen er god.

For samfundet er det vigtigt, at medarbejdere har gode arbejdsforhold, og der er en synlig opmærksomhed på vigtigheden af dette.



Grønne indkøb

Målbarometer

Movia har fokus på grønne indkøb, hvis muligheden eksisterer og er økonomisk forsvarlig.

Så langt er vi: **Mål**

Movia har en indkøbsprocedure, hvori det fremgår, at miljøhensyn skal indgå sammen med økonomi og kvalitet. Movia skal for eksempel købe bæredygtigt ind, når de bæredygtige varer har tilsvarende kvalitet og ikke er dyrere end andre varer. Eller hvis det vurderes, at de mest bæredygtige produkter er at foretrække, selvom de er dyrere.

For at understøtte bæredygtige indkøb arbejdes der i Movia på at løfte uddannelsesniveaue på området for bæredygtige indkøb. Derfor har en medarbejder gennemført IKAs uddannelse om bæredygtigt indkøb.

Movia er desuden ved at udarbejde en ny indkøbspolitik til godkendelse i Movias bestyrelse i 2024. Her forventes bæredygtighed, økonomi og kvalitet at være vigtige elementer.

Udskiftning af PC'er i 2023 – Et eksempel på bæredygtigt indkøb

Hos Movia handler vi bæredygtigt, hvor vi kan. Det gælder også, når vi indkøber IT-løsninger og udstyr. Da alle PC'er skulle udskiftes i 2023, blev der derfor lavet en aftale med et eksternt firma, som har opkøbt alle gamle PC'er med henblik på videresalg og/eller genbrug.

De nye PC'er blev leveret med skib i stedet for med fly. Det tog længere tid, men sparede en hel del udledning af CO₂.

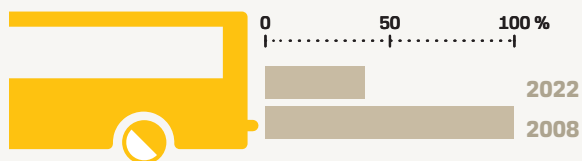
Herunder kan du se en sammenligning på udledningen af CO₂ for alle 428 PC'er:

- Flytransport 6,81 ton CO₂
- Skibstransport 0,26 ton CO₂

Flytransporten ville have forurennet ca. 26 gange mere end skibstransporten.

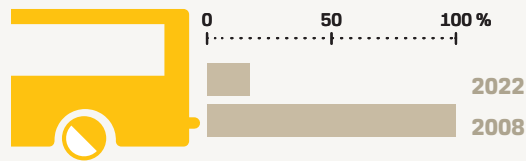


Nøgletal 2023



CO₂-udledning reduceret siden 2008 med ca.

60%



Partikeludledning reduceret siden 2008 med ca.

92%



Passagerer i alt **180 mio.**



Movias passager-tilfredshed i bus og lokaltog er forsat

95%



Buschauffører, der kører for Movia

4000



Lidt over hver tredje bus er en elbus i 2023

1/3

Samarbejdspartnere

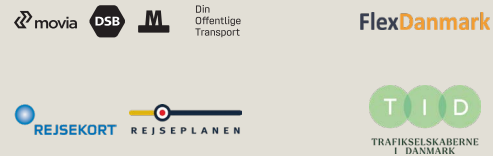
Operatører



Trafikvirksomheder



Branchesamarbejder

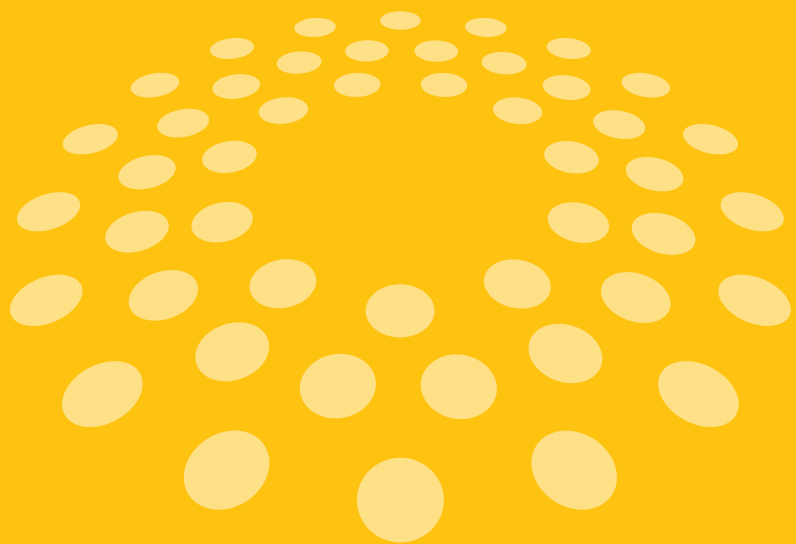


Danske organisationer



Udenlandske organisationer





Samfundsansvar

ESG rapport 2023

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby
www.moviatrafik.dk

Om Movia

Movia er Danmarks største mobilitetsselskab. Vi kører årligt med ca. 180 mio. passagerer i vores busser, lokaltog og i flextrafikken. Movia ejes af de 45 kommuner og to regioner på Sjælland og er reguleret af lov om trafikselskaber.

Rapporten er sat med fonten: AtB2 text.
Rapporten er forfattet og designet af Movia.
Movia har rettigheder til alle fotos.

Udgivet maj 2024.



Dokumentnummer
1765932

Bestyrelsen

Mødedato: 8. marts
2024

Godkendelse af ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen godkender

- ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia.
- at kommuner og regioner opfordres til at tage ligestillingsloven i betragtning, når de udpeger medlemmer til Movias bestyrelse

Sagsfremstilling:

Efter ligestillingsloven skal Movia fra 1. januar 2023 stræbe efter en ligelig sammensætning af kvinder og mænd i bestyrelsen og de øverste ledelseslag. Movia har rapporteret på kønsfordeling i ESG-rapporten for 2022 for bestyrelse, øverste administrative ledelseslag samt ledelsesgruppe og medarbejderstaben generelt.

Bestyrelsen drøftede sagen 8. marts 2024 og besluttede på mødet, at sagen optages til behandling og beslutning i bestyrelsen på mødet 3. maj 2024.

I henhold til ligestillingsloven er der en ligelig sammensætning ved 33 pct. af det ene køn, hvis der er tale om en gruppe på tre personer. I en gruppe på mere end tre personer, er der en ligelig kønssammensætning ved min. 40 pct. af det ene køn. Ligestillingsloven indebærer, at kun når der ikke allerede er opnået en ligelig kønssammensætning, skal der opstilles måltal.

Måltallet skal bestå af to dele: Dels et mål for en andel for det underrepræsenterede køn. Dels angivelse af en tidsperiode inden for hvilken, måltallet forventes opfyldt. Det er bestyrelsen, der bestemmer måltallet under hensyn til de forhold, der gør sig gældende i virksomheden og i branchen, ud over at være realistisk, skal måltallet være ambitiøst. For en bestyrelse bør tidshorizonten højst fastsættes til fire år svarende til den normalt maksimale valgperiode.

Øverste ledelseslag efter ligestillingsloven

Movias øverste ledelseslag er henholdsvis den administrerende direktør og gruppen af fagdirektører. Der skal kun opstilles måltal for de øverste ledelsesniveauer, hvis de udgør mindst tre personer. Gruppen af fagdirektører på tre personer har opnået en ligelig sammensætning, jf. ESG-rapporten for 2022. Den ligelige sammensætning gælder også i dag. Så længe der er en ligelig sammensætning i de øverste ledelseslag, er der ikke pligt efter ligestillingsloven til at opstille måltal eller en politik for at fremme det underrepræsenterede køn.

Bestyrelsen efter ligestillingsloven

For bestyrelsen kan der opnås en ligelig fordeling ved 5 medlemmer af det ene køn og 4 medlemmer af det andet køn. Jf. ESG-rapporten for 2022 havde Movia 7 mænd og 2 kvinder i bestyrelsen. I dag er der 8 mænd og 1 kvinde i bestyrelsen, idet Københavns Kommunes kvindelige bestyrelsesmedlems suppleant er en mand. Eftersom bestyrelsen på nuværende tidspunkt ikke har opnået en ligelig fordeling mellem kønne, er der pligt til at fastsætte måltal og tidsramme herfor.

Bestyrelsens medlemmer vælges for en fireårig periode jf. trafikskabslovens regler herom. Den nuværende valgperiode løber fra 2022 til og med 2025. De to regioner samt den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabs finansiering (Københavns Kommune) udpeger hver et medlem. Bestyrelsens øvrige medlemmer udpeges af og blandt repræsentantskabet. I det nuværende repræsentantskab sidder 10 kvinder og 35 mænd.

Det foreslås derfor, at Movia bestyrelse beslutter en ligestillingspolitik med mål for det underrepræsenterede køn på 40 pct., og at det af ligestillingspolitikken fremgår, at der arbejdes for at opnå måltallet pr. 2026, når en ny bestyrelse skal udpeges af Movias ejere. Udfordringen er, at den afgående bestyrelse ikke har direkte indflydelse på udpegningen af den nye bestyrelse.

For de direkte valgte medlemmer er der den yderligere udfordring, af regionsrådet/Borgerrepræsentationen ikke har kendskab til udpegningen fra de øvrige organer, da de typisk udpeger inden for den samme periode. I dag er de direkte udpegede alle mænd. Det foreslås derfor, at den afgående bestyrelse opfordrer Borgerrepræsentationen og regionsrådene til, at hvis der ikke sker genudpegnings, vælges et medlem, der ikke er af samme køn som det afgående medlem.

For de repræsentantskabsudpegede bestyrelsesmedlemmer gælder, at Movia på valgtidspunktet kender kønssammensætningen for de direkte udpegede bestyrelsesmedlemmer. Det foreslås derfor, at den afgående bestyrelse orienterer repræsentantskabet om kønsfordelingen blandt direkte udpegede medlemmer, og opfordrer repræsentantskabet til i deres valg at bidrage til overholdelse af ligestillingspolitikken.

Movia har i medfør af ligestillingsloven pligt til at give en række oplysninger til ligestillingsministeren. Ved manglende ligelig sammensætning i bestyrelsen og/eller de øverste ledelseslag, skal Movia årligt oplyse ligestillingsministeren om måltal, antallet af kvinder og mænd og den procentvise andel heraf. Ved en ligelig sammensætning skal ligestillingsministeren alene modtage oplysning om kønsfordelingen i bestyrelsen og de øverste ledelseslag.

Sagen bliver tilføjet bestyrelsens årshjul til fornyet behandling ved begyndelsen af hver ny funktionsperiode eller efter behov. Det bemærkes, at både Lokaltog A/S og Rejsekort- og Rejseplan A/S, som er store aktieselskaber, er omfattet af lignende pligter i selskabsloven. Det er selskaberne, der har ansvaret for at udarbejde politik og måltal. Eventuel opfølgning overfor selskaberne kan tilføjes Movias ejerpolitik.

Økonomi:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ligestillingspolitikken kan inddrages i det videre arbejde med Movias ESG-rapportering.

Ligestillingspolitikken gøres tilgængelig på Movias hjemmeside.
Kommuner og regioner orienteres om Movias ligestillingspolitik og opfordres til at tage ligestillingsloven i betragtning, når der udpeges medlemmer til Movias bestyrelse.

Bilag:

1. Ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia.

Dokumentnummer
1844624

Dato
23 04 2024

Sagsbehandler
KAB

Direkte
+45 36 13 16 60

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia

Movias er optaget af, at alle skal behandles lige uanset køn, alder, handicap, etnisk oprindelse etc. Holdningen til ligebehandling og ønsket om at sikre repræsentation af det underrepræsenterede køn er en del af Movias mål om at være en kompetent, kvalificeret og veldrevet offentlig virksomhed.

Movia ønsker derfor, at det underrepræsenterede køn er repræsenteret med minimum 40 pct. i de øverste ledelseslag.

Movia rapporterer hvert år i ESG rapporten på ligestilling og sammensætningen i henholdsvis bestyrelsen, blandt fagdirektørerne, i ledelsen i øvrigt og i medarbejderstaben.

Movia skal efter ligestillingsloven udarbejde en politik med mål for at øge antallet af det underrepræsenterede køn på de øverste ledelsesniveauer.

I Movia er de tre øverste ledelsesniveauer sammensat på følgende måde:

- 1 Bestyrelsen består af ni medlemmer, hvoraf seks medlemmer udpeges af Movias repræsentantskab, to medlemmer udpeges af de to regioner og et medlem udpeges af den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikselskabets finansiering (Københavns Kommune).
- 2 Den administrerende direktør ansættes af bestyrelsen.
- 3 Fagdirektørerne ansættes af den administrerende direktør.

Movias bestyrelse sammensættes i forbindelse med konstitueringerne efter kommunal- og regionsrådsvalg. Det er siden Movias dannelse i 2007 blevet en sædvane, at de to KKR'er understøtter processen, ligesom det er en sædvane, at der i forbindelse med valg til bestyrelsen sigtes på en bred geografisk dækning, og at de repræsentantskabsvalgte bestyrelsesmedlemmer ofte er borgmestre.

For også at opnå målet om 40 pct. repræsentation af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen ved nyvalg til bestyrelsen næste gang i 2026, arbejder Movia med følgende:

- Sekretariaterne i Movias ejerkommuner og regioner samt KKR-sekretariaterne orienteres forud for kommunal- og regionsrådsvalg om valg til Movias repræsentantskab og bestyrelse og om Movias ligestillingspolitik og måltal, så viden herom kan indgå i forberedelsen af udpegningsager.

- Der rapporteres hvert år i Movias ESG-rapport vedr. opnåelse af målene i ligestillingspolitikken.

I forhold til de øverste administrative ledelseslag arbejder Movia med følgende:

- I forbindelse med Movias annonceringer og stillingsbeskrivelser til de øverste administrative ledelseslag gøres opmærksom på Movias grundlæggende holdning, ønsker og mål vedr. ligestilling og baggrunden herfor.

Den administrative ledelse rapporterer løbende til bestyrelsen om tiltag til at fremme ligestilling i Movia.

Dokumentnummer
1825964

Bestyrelsen

Mødedato:

3. maj 2024

Orientering om det foreløbige arbejde med gennemsigthed og bestyrelsessammensætning i Lokaltog A/S

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte på mødet 8. marts 2024 kommissorium for arbejdet med gennemsigthed og bestyrelsessammensætning i Lokaltog A/S.

På mødet besluttede bestyrelsen desuden at få forelagt en status for arbejdet, på det kommende bestyrelsesmøde 3. maj 2024. Status for det foreløbige arbejde fremgår af vedlagte bilag til bestyrelsens orientering.

Opgaven er af hensyn til overblik og fremdrift opdelt i to parallelle spor:

1. Et juridisk spor der arbejder videre med juridisk afdækning af rammer og muligheder

Tre mulige modeller for fremtidig bestyrelsessammensætning er afdækket i fællesskab, til videre bearbejdning. Desuden er en tværgående model, der kan bidrage til målsætningen om øget regionalpolitikrepræsentation i Lokaltog A/S identificeret.

2. Et interessentspor der arbejder videre med soft law og god selskabsledelse

Interviewguide samt relevante personer for interview er afdækket. Interview forventes afholdt i løbet af maj måned.

Bestyrelsen forelægges den endelige afrapportering ved bestyrelsesmøde 28. juni 2024, og bestyrelsen tiltrådte i marts, at sagen herefter sendes i høring hos Region Hovedstaden og Region Sjælland inden endelig beslutning i bestyrelsen.

Økonomi:

Udgifter til advokat og konsulent afholdes inden for det gældende budget for supportudgifter

Åbent/lukket punkt:

Åben

Kommunikation:

Statusnotatet fremsendes til begge Regionsråd samt bestyrelsen i Lokaltog A/S til orientering.

Bilag:

1. Statusnotat

Til

Movias bestyrelse

Dokumentnummer
1825994**Kopi til**Region Sjælland
Region Hovedstaden
Bestyrelsen i Lokaltog A/S**Dato**
05 04 2024**Sagsbehandler**
KAB**Direkte**
+45 36 13 16 60CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Status for arbejdet med gennemsigtighed og bestyrelsessammensætning i Lokaltog A/S**

Ved bestyrelsesmøde 8. marts 2024 godkendte Movias bestyrelse rammerne for det videre arbejde med gennemsigtighed og bestyrelsessammensætning for Lokaltog A/S.

Der er nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra administrationerne i Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Opgaven er delt i to parallelle spor:

1. Et juridisk spor der arbejder videre med juridisk afdækning af rammer og muligheder
2. Et interessentspor der arbejder videre med soft law og god selskabsledelse

Spør 1 – Juridiske rammer og muligheder

I arbejdet med spor 1, har arbejdsgruppen afdækket en bruttoliste med 3 modeller til videre bearbejdning.

Lokaltog A/S' generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer består i dag af Movias administrerende direktør (formand), to regionsrådsmedlemmer (fra Region Hovedstaden henholdsvis Region Sjælland) og to uafhængige medlemmer med anden relevant ekspertise. Hertil kommer fire medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

A. PSO-forordningen

Det er en forudsætning for arbejdet med en ny bestyrelsessammensætning, at Movia fortsat kan indgå en forhandlet kontrakt med Lokaltog A/S. Det følger af PSO-forordningen, at dette forudsætter, at der skal udøves tilsvarende kontrol med Lokaltog som over sine egne tjenestegrene (en såkaldt intern operatør).

Hvorvidt Movia udøver den nødvendige kontrol over Lokaltog A/S vurderes ud fra elementer som omfanget af repræsentationen i bestyrelsen, direktionen eller tilsynsorganer, bestemmelser herom i vedtægterne, ejerforhold samt effektiv indflydelse på og kontrol over strategiske og driftsmæssige beslutninger.

I dag tillægges det betydning for kontrollen, at Movias administrerende direktør qua sin formandspost har en fremtrædende repræsentation i Lokaltogs bestyrelse. Hvis denne direkte ejerindflydelse svækkes ved en ændret bestyrelsessammensætning, vil det i arbejdet blive vurderet, om der kan ske en styrkelse af

Movias ejerindflydelse på andre områder.

B. Bestyrelseskonstellationer

De foreløbige overvejelser om bestyrelsessammensætning tager udgangspunkt i tre modeller, der kan suppleres i det videre arbejde. For alle modeller vil der fortsat være medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer, jf. selskabslovens bestemmelser herom.

For bestyrelsesmedlemmer, der både sidder i regionsrådet og Movias bestyrelse, skal kontrollen i Lokaltog A/S udøves på vegne af Movia og ikke på vegne af de regioner, som indgår i Movias ejerkreds.

Model 1 – Bestyrelsen udvides til 7 medlemmer (eksklusive medarbejderrepræsentanter)

- Bestyrelsen udvides med to medlemmer, som indstilles af henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjælland.
- Som formand for Lokaltogs bestyrelse fortsætter Movias administrerende direktør, eller et andet medlem af Movias direktion indtræder som formand. Derved bevares Movias kontrol med henblik på overholdelse af PSO-forordningens krav om "kontrol", jf. punkt A ovenfor.
- Hvis de to nye medlemmer også er medlemmer af Movias bestyrelse, forstærkes kontrollen. En variant er, at sådanne personer (som både sidder i Movias og Lokaltogs bestyrelse) formentlig vil kunne besætte formands- og/eller næstformandsposten i Lokaltog.

Model 2 – Bestyrelsen skæres ned til 4 medlemmer (eksklusive medarbejderrepræsentanter)

- To eksterne medlemmer og to regionsrådsmedlemmer.
- Regionsrådsmedlemmerne skal også være medlemmer af Movias bestyrelse for at bevare kontrollen. Ét af disse bør være formand i Lokaltog, mens den anden kan være næstformand.

Model 3 – Bestyrelsen udvides til 6 medlemmer (eksklusive medarbejderrepræsentanter)

- Movias administrerende direktør udgår af bestyrelsen, og de to regionsrådsmedlemmer, som sidder i Movias bestyrelse, indtræder (udover de andre to regionsrådsmedlemmer).
- For at bevare kontrollen bør ét af regionsrådsmedlemmerne fra Movias bestyrelse være bestyrelsesformand i Lokaltog. Det andet regionsrådsmedlem kan være næstformand. Formandsposten kan gå på skift mellem repræsentanterne fra regionerne.

En udfordring ved Model 2 og Model 3 er, at bestyrelsesformandsposten (for at bevare kontrollen) bør ligge hos et regionsrådsmedlem, der også er medlem af Movias bestyrelse, og at der er et stort løbende arbejde forbundet med posten, herunder dialog med Lokaltogs direktion samt forberedelse og afvikling af bestyrelsesarbejdet og generalforsamlinger.

Hvis de regionale repræsentanter skal være medlem af såvel Movias som Lokaltogs bestyrelse, vil det også kræve en væsentlig arbejdsindsats.

Ifølge selskabsloven er bestyrelsesmateriale samt bestyrelsens forhandlinger fortrolige. Ingen af modellerne øger umiddelbart muligheden for større transparens i forhold til regionsrådene i Lokaltogs arbejde.

I de beskrevne modeller, vil det fortsat være i Movias bestyrelse ejerbeslutninger vil skulle foretages.

C. Helejet datterselskab

I lyset af ovenstående overvejelser har arbejdsgruppen overvejet, om det er muligt for Movia at opnå

ejerskab til samtlige aktier i Lokaltog, så Lokaltog bliver et helejet datterselskab.

Ændringen i ejerskabet vil indebære, at Movias kontrol med Lokaltog vil fremstå stærkere, jf. punkt A. Derfor kunne andre bestyrelseskonstellationer overvejes, fx at formandsposten blev besat af et af de eksterne medlemmer af Lokaltogs bestyrelse eller af et de regionsrådsmedlemmer, som ikke samtidig sidder i Movias bestyrelse.

Herudover vil beslutninger kunne træffes af Lokaltog, uden at generalforsamlingen eller bestyrelsen skal iagttage minoritetsrettigheder. Derfor kan der indkaldes til generalforsamling uden – eller med kort – varsel. Det giver nemmere mulighed for at demonstrere Movias kontrol med Lokaltog. Endvidere vil der sjældent kunne sættes spørgsmålstejn ved, om der foreligger inhabilitet ved behandlingen af aftaler mellem Movia og Lokaltog.

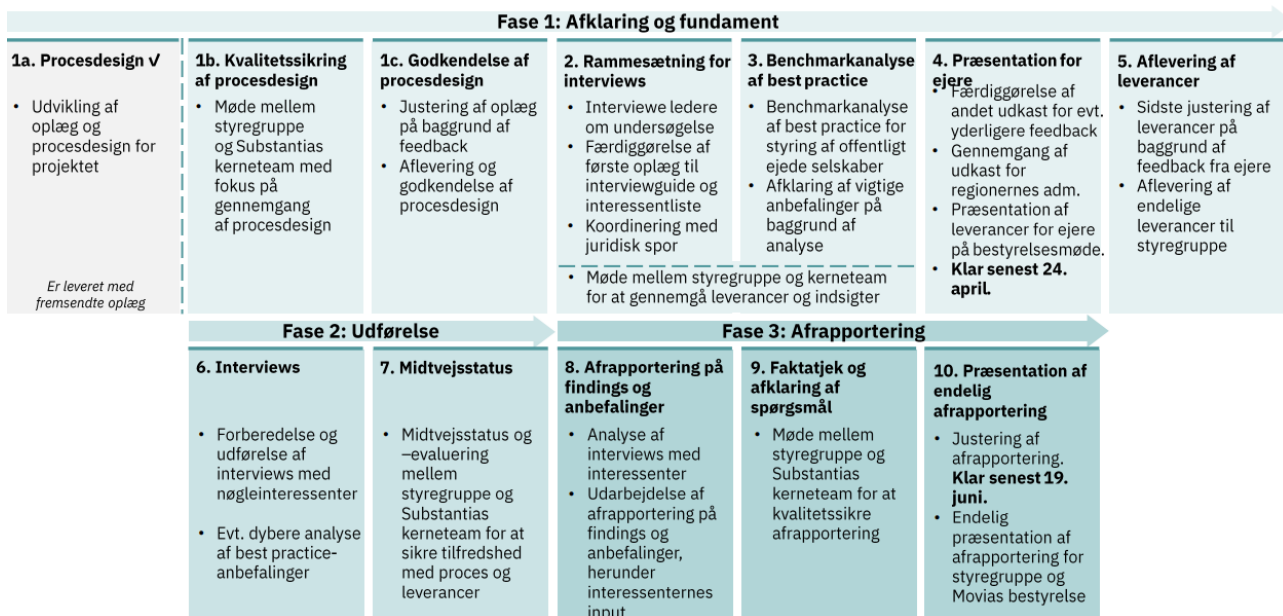
Endelig kan generalforsamlingen vedtage en politik om åbenhed, som tillader deling af informationer om bestyrelsesarbejdet med andre, herunder andre regionsrådsmedlemmer, hvis det ønskes. Hvis der ikke eksisterer minoritetsaktionærer, vil ingen være berettiget til at anfægte, om en åbenhedspolitik er i Lokaltogs kommercielle interesse. En model kunne være faste afrapporteringer fra kvartalsvise ejermøder.

Arbejdsgruppen vil derfor nærmere behandle, om ejerskabsændringen er en løsning, der er mulig at gennemføre. Det vil forudsætte, at der skal foretages flere skridt (køb af aktier, kapitalforhøjelse og tvangsindløsning), og der vil være omkostninger og tidsforbrug forbundet dermed.

Spør 2 – interessentinddragelse, soft law og god selskabsledelse

Spør to består af 3 faser: 1) afklaring og fundament, 2) udførelser og 3) afrapportering. Figuren skitserer den samlede proces med en detaljeret opdeling af faserne.

Proces



Arbejdet foregår aktuelt i fase 1, hvor der har været afholdt møde mellem udførende konsulentbureau Substantia, Movia og med arbejdsgruppen for at kvalitetssikre procesdesignet.

Opgaven består dels af interviews med udvalgte nøgleinteressenter. Interviewene udføres for at sikre bred indsigt og afdækning. Der planlægges at blive gennemført interview med følgende interessenter:

Lokaltog A/S

- **Lars Wrist-Elkjær**, direktør
- **Dorthe Nøhr Pedersen**, bestyrelsesformand
- **Annie Hagel**, medlem af bestyrelsen og regionsrådsmedlem i Region Hovedstaden (EL)
- **Jan Hemberg Herskov**, medlem af bestyrelsen og regionsrådsmedlem i Region Sjælland (DF)
- **Søren Strøm**, eksternt medlem af bestyrelsen
- **Bolette Christensen**, eksternt medlem af bestyrelsen

En af følgende:

- **John Thulstrup Jensen**, personalerepræsentant i bestyrelsen
- **Tom Martin Lund Bach**, personalerepræsentant i bestyrelsen
- **Martin Clante**, personalerepræsentant i bestyrelsen
- **Kasper Olesen**, personalerepræsentant i bestyrelsen

Regionerne Sjælland og Hovedstaden

- **Heino Knudsen**, regionsrådsformand i Region Sjælland (S)
- **Lars Gaardhøj**, regionsrådsformand i Region Hovedstaden (S)
- **Christian Wedell-Neergaard**, formand for Udvalg for Regional Udvikling, Uddannelse, Kollektiv Trafik og Internationalt Samarbejde i Region Sjælland (KF)
- **Marianne Frederik**, formand for Udvalg for Trafik og Regional Udvikling i Region Hovedstaden (EL)
- **Carsten Krabbe**, direktør i regional udvikling, miljø og grøn omstilling i Region Sjælland (stopper slut maj)
- **David Meinke**, direktør i Center for Regional Udvikling i Region Hovedstaden

Nordjylland og Midtjylland

- **Thomas Øster**, direktør i Nordjyllands Trafikselskab
- **Martin Sort Mikkelsen**, direktør i Nordjyske Jernbaner
- **Malene Kofod Nielsen**, mobilitetskonsulent i Region Nordjylland
- **Arne Lægaard**, bestyrelsesformand i Midtjyske Jernbaner og regionsrådsmedlem i Region Midtjylland (V)
- **Jens Erik Sørensen**, direktør i Midttrafik
- **Claus Meldgaard**, udviklingskonsulent i Region Midtjylland

Movia

- **Per Gellert**, plandirektør (trafik og planlægning)
- **Jesper Fønss**, rådgivningschef

Der vil lige ligeledes blive udført en benchmarkanalyse af best practise for god styring af offentligt ejede selskaber. De to delelementer vil indgå i en samlet afrapportering.

Den endelige afrapportering vil blive forelagt Movias bestyrelse på bestyrelsesmøde 28. juni 2024.

Orientering om status for Movias miljø- og klimaindsats

Indstilling

Der indstilles, at bestyrelsen

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

Sagsfremstilling:

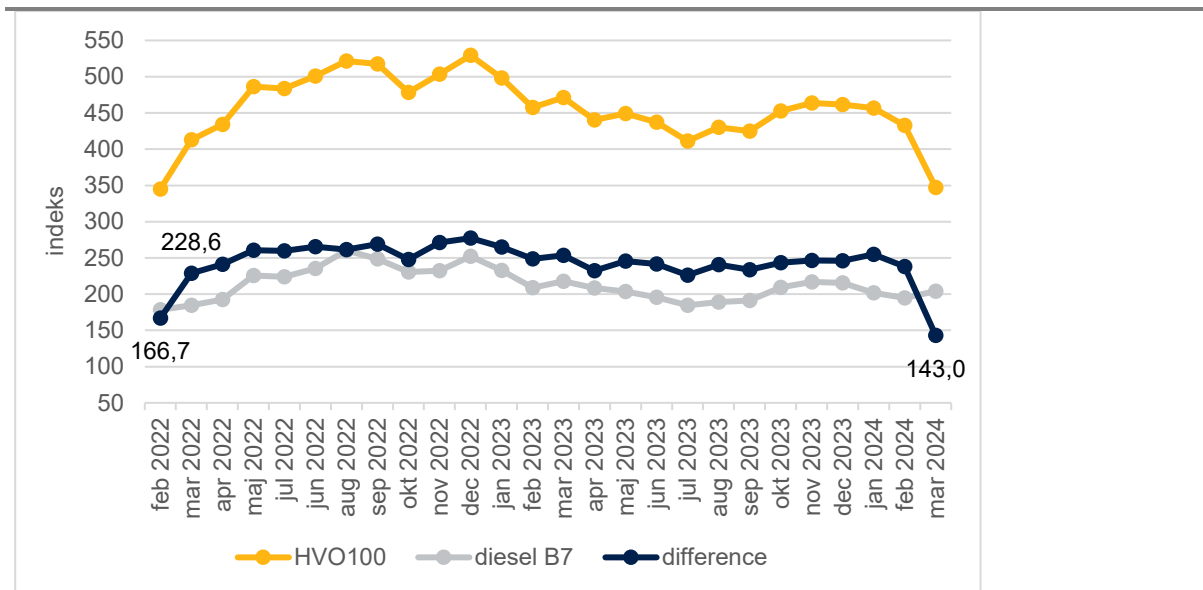
Administrationen orienterer hvert halve år bestyrelsen om Movias miljø- og klimaindsats. I dette notat orienteres kort om:

1. Prisforskel mellem diesel og HVO-biodiesel
2. Puljeansøgninger til gule busser
3. Puljeansøgning til flextrafik
4. Opfølgning på operatørernes brug af dieselbusser i stedet for elbusser
5. Status for miljøsyn
6. Praksis for stikbaseret ladeinfrastruktur i A-udbud
7. Afslutning af forsøg med brintbus
8. Ophør af luftpakkeprojektet

1. Prisforskel mellem diesel og HVO-biodiesel

Administrationen orienterede ved status for Movias miljø- og klimaindsats i foråret 2023 om, at en række kommuner midlertidigt har besluttet at omstille fra HVO-biodiesel til almindelig diesel pga. en meget høj pris på HVO. Prisen på HVO-biodiesel faldt markant i januar 2024 som følge af en lavere efterspørgsel på HVO-biodiesel i Sverige. Prisforskellen mellem HVO-biodiesel og almindelig diesel er vendt tilbage til niveauet før de store prisstigninger i januar 2022 jf. figur 1. Prisforskellen var 143 indekspoint i marts 2024 og er dermed betydeligt under den med kommunerne aftalte tærskelværdi (180 indekspoint) for, hvornår Movia anbefaler kommuner at vende tilbage til HVO-biodiesel. Administrationen har informeret kommunerne om prisfaldet på HVO-biodiesel, og har givet kommuner og regioner svarfrist 25. juni 2024, hvis kommunerne ikke ønsker at skifte tilbage til HVO-biodiesel. Movia kan vende tilbage til at bruge HVO-biodiesel med et varsel overfor operatøren på to måneder. Det er forventningen i markedet, at prisudviklingen for HVO-biodiesel vil følge prisudviklingen for almindelig diesel i 2024. Der kan ske spring i prisdifferencen, hvis efterspørgslen efter HVO-biodiesel ændres som følge af politiske beslutninger i nabolandene.

Figur 1. Udvikling i indeks for HVO-biodiesel og alm. diesel siden februar 2022



Kilde: Trafikskaberne i Danmarks omkostningsindeks for hhv. diesel og HVO.

Omkostningsindekset er forskudt to måneder. Prisfaldet i januar 2024 slår i gennem i marts 2024.

2. Puljeansøgninger til gule busser

Trafikstyrelsen gav i december 2023 tilsagn til en puljeansøgning under Pulje for grønne busser og grøn flextrafik fra Movia i samarbejde med Region Sjælland om støtte til omstilling af busdriften i Holbæk og omegn til elbusser. Trafikstyrelsen støtter projektet med 11,8 mio. kr. heraf modtager Holbæk Kommune 9,4 mio. kr. og Region Sjælland 2,1 mio. kr.

Trafikstyrelsen gav afslag til Movia og Region Sjællands ansøgning om støtte til omstilling til emissionsfri busdrift i Sorø og omegn. Administrationen planlægger en revideret ansøgning til omstilling af busdrift i Sorø og omegn til elbusser i forbindelse med puljens 2024-udmøntning.

Administrationen har desuden hjulpet Region Hovedstaden med at søge støtte til omstilling af linje 200S, 250S og 94N til elbusser. Trafikstyrelsen har støttet Region Hovedstadens puljeansøgninger med 11 mio. kr.

3. Puljeansøgning til flextrafik

Ved udmøntning af Trafikstyrelsens Pulje for grønne busser og grøn flextrafik fik Movia i december 2023 tilsagn om støtte til at gennemføre et forsøgsprojekt med elbiler i Movias flextrafik. Projektet omfatter forsøg med to elbiler, som kan medtage to kørestole og to elbiler, som kan medtage én kørestol. Projektet vil give viden om og erfaringer med at omstille flextrafikkens liftbiler og personbiler, som kan medtage kørestole. Disse vogntyper udgør i dag godt 60 pct. af alle flextrafikkens biler. Som et led i projektet udbyder Movia i løbet af 2024 en koncessionsaftale om opsætning og drift af lynladere ved hhv. Køge, Slagelse og Nykøbing Falster sygehus. Lynladerne vil være forbeholdt flextrafikkens elbiler og placeres ved flextrafikkens afsætningssteder. Aftalen udbydes på vegne af sygehusene.

Trafikstyrelsen støtter projektet med 3,9 mio. kr. Region Sjælland støtter projektet med 1,1 mio. kr. Movia medfinansierer projektet i form af medarbejdertimer til udbud af lynladere, indkøb af flextrafik med elbiler og driftsstyring af elbilerne. Lynladerne forventes i drift december 2025. Koncessionsaftalen løber i en 10-årig periode. Forsøgsbilerne forventes idriftsat i perioden 1. marts 2026 til 1. juni 2026 og vil være i drift i en

2-årig periode.

4. Opfølgning på operatørernes brug af dieselbusser i stedet for elbusser

Movias kontrakter for emissionsfri busdrift giver operatøren mulighed for i en periode på 12 måneder (generel dispensationsperiode) efter idriftsættelse af elbusser i begrænset omfang at benytte dieselbusser. I januar 2022 fastlagde administrationen i dialog med operatørerne et administrationsgrundlag for, hvordan Movia følger op på brug af dieselbusser i stedet for elbusser efter den generelle dispensationsperiode. Opfølgningen er baseret på realtidsdata, som viser hvilken bus, der faktisk er brugt til at gennemføre driften. Hver måned følger Movia op på alle ture, som operatørerne har kørt med dieselbusser. Hvis operatørerne informerer Movia om, at de indsætter dieselbusser i stedet for elbusser, får operatøren en brist per dieselbus per dag. Hvis operatøren ikke informerer Movia om brug af dieselbusser, udløser dette en brist per tur. Da nogle busser kører mere end 8 ture per dag, kan det gøre en meget stor forskel for bodens størrelse, om operatøren husker at give besked om brug af dieselbus.

Movia har i januar og februar 2024 udskrevet betydelig bod til flere operatører for brug af dieselbusser. Disse operatører har ikke været tilstrækkeligt opmærksomme på at give Movia besked om brug af dieselbusser. Fra marts 2024 har alle operatører haft stor fokus på at give Movia besked ved brug af dieselbusser i stedet for elbusser. Det har markant reduceret omfanget af uddelt bod. Enkelte operatører har haft systematiske problemer med brug af dieselbusser i stedet for elbusser. Administrationen er i dialog med disse operatører.

5. Status for miljøsyn

Resultater i 2023

Siden 2018 skal busoperatører i nye kontrakter for egen regning udføre årlige miljøsyn. I 2023 betød det, at 570 busser skulle støjsynes, og 270 busser skulle kontrolleres for røggasudledning. 84 pct. fik gennemført og bestod kontrolsyn af støjudledning, og 70 pct. fik gennemført og bestod kontrolsyn af røggasudledning. Movia gennemførte desuden 284 stikprøvekontrolsyn for både støj og røggasudledning, hvoraf 99 pct. bestod støjsynet, mens kun 43 pct. bestod røggaskontrol. På trods af betydelige forbedringer sammenlignet med 2022 er det samlede resultat for miljøsyn stadig utilfredsstillende.

Udsigter for 2024

Ved årsskiftet overgik Movia til den nye miljøsynsstrategi, godkendt af bestyrelsen 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.

I 2024 er det krævet, at operatørerne gennemfører og består støjsyn for 768 busser og kontrol af røggasudledning for 286 busser. Movia gennemfører stikprøvekontrol af støjudledning og røggasudledning af 36 busser. Busser, der er omfattet af kontrakter fra før 2018 (i alt 418 busser), er i 2024 pålagt at fremlægge fejlfri udskrifter af bussens egendiagnosesystem. Operatørerne skal også fremlægge dokumentation for egenkontrol af kabineopvarmningsfyrr for 153 busser omfattet af udbud A21. Pr. 15. marts 2024 har operatørerne gennemført og bestået 82 støjsyn (11 pct.) og 43 kontroller af røggasudledning (15 pct.). Med den nye strategi, øget dialog med operatørerne, og de foreløbige resultater for 2024 forventer administrationen betydeligt bedre resultater i 2024 sammenlignet med 2023.

6. Praksis for stikbaseret ladeinfrastruktur i A-udbud

Administrationen orienterede ved status for Movias miljø- og klimaindsats i foråret 2023 om, at der hos Movias operatører var et ønske om at kunne oplade ved endestationerne ved udbud af linje 600S (udbud A22) med krav om emissionsfrihed, da buslinjen har et ekstraordinært stort energibehov som følge af en lang linjeføring og høj hastighed. Efter afslutningen af udbud A22 har administrationen været i dialog med den vindende operatør og de involverede kommuner for at fastlægge den specifikke placering af i alt to stikbaserede ladestander til linje 600S, som forventes opstillet i Hillerød og Ishøj. Ladestanderne finansieres og opstilles af operatøren på kommunalt/DSB-vejareal.

Det er administrationens opfattelse, at det ved udbud af de mest energikrævende buslinjer fortsat er relevant at give operatørerne mulighed for at opsætte ladestander ved endestationerne. I forbindelse med markedsdialogen for udbud A23x vedr. linje 5C gav markedet udtryk for, at det ville være hensigtsmæssigt at have mulighed for opsætning af ladestander ved en eller flere endestationer. Administrationen er i dialog med de berørte kommuner for at identificere egnede arealer.

7. Afslutning af forsøg med brintbus

I samarbejde med operatøren Nobina har Movia i perioden januar 2022 – juni 2023 gennemført et forsøg med en brintbus på linje 300S. Projektet er initieret af Region Hovedstaden og skulle skabe praktisk viden om drift med brintbusser. Forsøget ophørte seks måneder før planlagt, da det brinttankanlæg, som bussen benyttede, gik ud af drift i juni 2023. Driften af brinttankanlægget kunne ikke genoptages, og alternative op-tankningsmuligheder var ikke mulige.

I et notat til regionen konkluderer administrationen, at brintteknologi teknisk set kan fungere i praksis, men markedet for brintforsyning er umodent, og at brintbusser produceres i så begrænsede antal, at de er præget af "børnesygdomme". Sammenlignet med elbusser er brintbusser både dyrere at anskaffe og dyrere i drift. I lyset af at Movias nuværende behov kan dækkes mere økonomisk og pålideligt med elbusser, vurderer administrationen, at brintbusser ikke for nuværende forekommer at være en relevant teknologi i forhold til Movias drift.

8. Ophør af luftpakkeprojektet

24. marts 2024 ophørte de sidste busser, som var omfattet af luftpakkeprojektet (Ren luft til danskerne). 301 busser i Københavns og Frederiksberg kommuner blev i perioden fra 2015 til 2017 udstyret med røggasrensningssystem, der effektivt reducerede udledningen af lokal luftforurening, hvilket nedbragte udledningen med over 80 procent. I projektperioden kørte busserne ca. 5,8 millioner køreplantimer. Projektet blev gennemført i samarbejde mellem Movia, Miljøstyrelsen, København og Frederiksberg Kommuner og tre operatører. Staten støttede projektet med 71,1 mio. kr. Københavns og Frederiksberg Kommuner ydede et tilskud på hhv. 10,6 mio. kr. og 1,3 mio. kr.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

Administrationen planlægger ingen særlig kommunikation om indholdet af orienteringen.

Dokumentnummer
1639336

Bestyrelsen

Mødedato:
3. maj 2024

Orientering om IT-projektportefølje, forår 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 (tabel 1) og for afsluttede projekter (tabel 2). 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	31.03.2025	Følger planen.
Test af billigere teknologi til digitalisering af stoppesteder	Movia	19.05.2021	31.12.2024	Udendørstest er igangsat primo april 2024 og løber året ud, eventuelt længere. Herefter vurderes projektet igen i forhold til den videre udvikling.
Handlingsplan for udrulning og anvendelse af cloudløsninger i Movia	Movia	01.08.2021	31.03.2025	Følger planen. Projektet er overgået til implementeringsfasen og rapporteres ikke yderligere på denne orientering.
Nærbus pilotprojekt	Movia	01.11.2023	08.04.2024	Nærbus-løsningen er udviklet og er testet fra medio februar. Integration mellem løsning og Rejseplanen er aftalt på plads medio marts 2024 til starten af pilotforsøget 8. april 2024.
Udbud af IT-løsning for busterminal ved Dybbølsbro forestås af Vejdirektoratet. Movia skal forestå driften.	Movia	01.11.2020	31.05.2024	Status fremgår af direktionsorienteringen på bestyrelsesmødet 3. maj 2024.
Cybersikkerhed: IT-sikkerhed og etablering af kontroller til styrkelse af Movias cybersikkerhed	Movia	01.01.2022	31.12.2025	Bestyrelsen orienteres særskilt på bestyrelsesmødet den 3. maj 2024.

Projekt navn og formål	Ansvarlig	Start	Slut	Status
Landsdækkende digitalt Rejsekort	Rejsekort & Rejseplan A/S	November 2022	Juni 2024	Følger planen.
Løsninger til brugere, der ikke kan eller ikke vil bruge Rejsekort som app	Rejsekort & Rejseplan A/S	November 2022	30.09.2025	Løsningen udbydes medio april 2024 og idriftsættes efteråret 2025.

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

Som led i udviklingsplan for digitalisering af stoppesteder, godkendt i bestyrelsen i november 2019, testes billigere teknologi til digital trafikinformation. Formålet er at undersøge løsninger til digitalisering af stoppesteder med en relativ lav investering pr. stoppested.

Movia har indgået et samarbejde med en leverandør om et pilotforsøg på en billig udgave af en Count Down løsning til stoppestederne. Prototyperne er leveret til Movia, og fejlretning efter de første test er gennemført. Enhederne er testet internt for at sikre, at de kører stabilt. Udendørstest er igangsat primo april 2024, og løber minimum resten af året, eventuelt længere. Udendørstesten udføres i samarbejde med Holbæk Kommune, hvor der i forvejen ikke er ret mange countdown moduler.

Der testes flere stoppestedskombinationer med forskellig antal buslinjer og afgang for at vurdere strømforbruget for modulet. Holbæk Kommune forventer at udarbejde information om forsøget, og præsentere det på deres sociale medier rettet mod borgerne. Ved afslutning af den udendørs test skal den tekniske løsning vurderes, før der kan træffes beslutning om, hvorvidt Movia skal gå videre med udviklingen eller ej.

Handlingsplan for udrulning og anvendelse af cloudløsninger - Movia

Bestyrelsen godkendte den 16. september 2021 en handlingsplan for anvendelse af cloudløsninger. For langt størstedelen af forretningssystemerne er den fremtidige cloud-løsning valgt, og flere af forretningssystemerne er flyttet til cloudløsning i 2023. De resterende systemer flyttes til cloudløsninger i løbet af 2024-2025.

Nærbus - Movia

Til pilotforsøget med Nærbus i Haslev er der indgået aftale med leverandøren Padam Mobility om en løsning til den kunderettede bestillingsapp, planlægningssystemet, chaufførkommunikationen samt back-officesystemerne hos operatøren og Movia. Der er desuden indgået en aftale med Rejsekort & Rejseplan A/S om en integration af nærbusapp'en til Rejseplanen. Nærbus-løsningen og integrationen med Rejseplanen er klar til starten af pilotforsøget 8. april 2024.

Landsdækkende digitalt Rejsekort - Rejsekort & Rejseplan

Udvikling af en digital app-løsning på mobiltelefonen, hvor brugerne af den kollektive transport kan købe billetter og periodeprodukter samt foretage digitalt check ind og ud. Rejsekort-app'en blev testet i januar 2024 i en version, der ikke kunne anvendes som gyldig rejsehjemmel. App'en blev derefter lanceret i april 2024 med en version med begrænset funktionalitet for 20.000 kunder med anvendelse af gyldig rejsehjemmel. Efter planen bliver Rejsekort-app'en lanceret til alle rejsende med kundetype Voksen senere i 2024. Øvrige kundetyper kommer i 2025.

Løsninger til brugere, der ikke kan eller vil bruge rejsekort som app - Rejsekort & Rejseplan

Udvikling af løsning til nuværende Rejsekortkunder, som ikke kan eller vil anvende en løsning på mobiltelefonen. Løsningens indhold og omfang er blevet godkendt af bestyrelsen for Rejsekort og Rejseplan A/S i september 2023. Tidsplanen for lancering til kunderne er rykket fra juni 2025 til udgangen af 3. kvartal 2025.

Tabel 2: Afsluttede projekter siden sidste bestyrelsesrapportering i november 2023

Projekt navn	Resultat
RejseBillet Landsdækkende pre-paid billetteringsløsning (Rejsekort & Rejseplan)	<p>Der er lanceret en landsdækkende billetapp til mobil, hvor kunderne før rejsen kan købe enkeltbilletter, zonebilletter, periodekort og specialbilletter. Det er også muligt at benytte Ungdomskort i RejseBillet, som alternativ til det nuværende Ungdomskort på Rejsekort.</p> <p>De regionale trafikselskaber i Vest, Arriva og BAT, har besluttet at lukke egne billetapps i 2024 og fremadrettet tilbyde kunderne RejseBillet, som deres eneste billetapp (prepaid billetter). BAT har skiftet den 1. februar 2024, og Arriva har skiftet den 29. februar 2024, mens de øvrige vestlige trafikselskaber forventer at skifte til RejseBillet i løbet af første halvår 2024.</p>
NOP-projekt (FlexDanmark)	Lukket efter aftale mellem Flexdanmark og leverandøren

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:

Ingen særskilt økonomi.

Åbent/lukket punkt:

Punktet er åbent.

Kommunikation:

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

Orientering om status på cybersikkerhed.

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 programmets eksekvering, og der gives en oversigt over hændelser.

Status på Movias cybersikkerhedsprogram

Programmet 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 ovenpå Movias allerede implementerede ISO27001 baserede sikkerhedsmodel.

I fase 1 arbejdes der med følgende:

- Movia sikrer, at der er nøje styr på al hardware i form af fysiske enheder som computere og printere. Dette gøres vha. af scanning og overvågning for at sikre, at kun godkendte enheder er i brug på netværket. Ligeledes scannes og overvåges anvendt software. Det kontrolleres, at der kun findes sikre programmer på Pc'erne.
- Movia arbejder på at indføre sikre konfigurationer for alle enheder og software ved at opsætte enheder og software på en måde, der minimerer risikoen for sikkerhedsbrud.
- I forhold til kontoadministration sørges der for, at kun autoriseret personale har adgang til vigtige Movia systemer og data. En del af indsatsen er at udvikle effektive adgangskontroller for at sikre, at følsomme oplysninger kun er tilgængelige for de rette personer. Arbejdet omfatter scanning efter sårbarheder for at identificere og imødegå sikkerhedstrusler.
- Movia fokuserer på at uddanne medarbejderne i digital sikkerhed og i at genkende forsøg på phishing. Se i øvrigt uddybende længere nede.
- Endelig består arbejdet i første fase også af styring af leverandører for at sikre, at Movias samarbejdspartnere overholder samme høje standarder for sikkerhed som Movias egen organisation.

Alle disse tiltag er afgørende skridt på vejen mod en mere sikker og effektiv digital hverdag hos Movia.

Gennemførte sikkerhedsaktiviteter i 2023 og 2024:

- Kontrol af CPR-opslag i Movia og flextrafik (kvartalsvis)
- Patch management/sikkerhedsopdatering af IT-systemer i eget serverrum (månedligt)
- Kontrol af databehandlers IT-sikkerhed (nov./dec.)
- Kontrol af Movias software og hardware aktiver jf. CIS programmet (fra sept. månedligt)
- Awarenessstræning og e-læring af medarbejderne gennem undervisningsvideoer og test
- Phishingtræning af Movias medarbejdere (fra okt. til d.d.)
- IT revision af Movia (nov./jan.)
- Opdatering af Movias informationssikkerhedspolitikker, retningslinjer og vejledninger. (dec./jan.)

Særligt om awarenessstræningen i Movia

Movias phishing træningskampagne er i gang. På baggrund af kampagneaktiviteten til og med 1. kvartal 2024 vurderes det, at Movia ligger på niveau med lignende organisationer. Klikraten for Movia er reduceret fra 19 pct. i oktober 2023 til 5 pct. i marts 2024. Træningen har således haft en stor effekt. Movias ansatte har adgang til en læringsportal, hvor man kan træne og forbedre cybersikkerhed efter behov. Samlet forventes initiativet at løfte Movias cybersikkerhed uden, at Movias medarbejdere bliver udstillet. På nuværende tidspunkt har kampagnen givet anledning til mange frugtbare diskussioner på tværs af Movia, og medarbejderne er blevet mere bevidste.

Hændelser, sikkerhedsbrud og målrettede cybersikkerhedsangreb

Movia udsættes for sikkerhedsbrud og IT sikkerhedsangreb, og bestyrelsen orienteres løbende. Samlet har Movia i den forgangne periode været udsat for følgende:

- Målrettede cybersikkerhedsangreb
Movia og andre organisationer rammes løbende af DDoS angreb, senest ultimo februar 2024. Det tog to dage over weekenden at kalibrere det cloudbaserede forsvar, hvorefter hjemmesiden var tilgængelig igen til trods for, at angrebet fortsatte i en uge.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Movia

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt

Kommunikation:

Der er ingen kommunikation knyttet til sagen

Orientering om status på Movia strategi 2023-2025

Indstilling

Det indstilles, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling:

Movias strategi fokuserer på udvalgte indsatser, der leverer services, der passer til alle geografier i Movias område, en langtidseffekt på passagervækst og indtægter, lavere omkostninger, øget bæredygtighed samt forbedrede kundeoplevelser. Movia igangsætter og implementerer løbende indsatser, der understøtter strategiens tre retninger, ligesom Movia arbejder for at ændre lovgivning, der er til hinder for bedre services, herunder f.eks. i landområder.

De tre retninger i Movia Strategi 2023-2025 er:

- **Retning 1** Movia udvikler mobilitet overalt på Sjælland
- **Retning 2** Movia skaber sammenhæng for alle
- **Retning 3** Movia prioriterer bæredygtighed og innovation

Der rapporteres ca. hvert halve år på strategien. Bestyrelsen blev 18. september 2023 orienteret om status for de tiltag, der er igangsat, besluttet eller implementeret i perioden fra strategien, blev vedtaget i december 2022 og frem til august 2023. Bestyrelsen forelægges nedenfor en status på arbejdet med Movia Strategi for perioden fra september 2023 til maj 2024. Strategien kan findes på: [movia-strategi-folder-disponerings-oplaeg-16-1-23-02.pdf \(moviatrafik.dk\)](#)

Et meget væsentligt element for strategien er Movias Mobilitetsplan. Bestyrelsen godkendte 15. december 2023 forslag til Mobilitetsplan 2024. Mobilitetsplanen indeholder fire temaer: Styr på sammenhængen på tværs, Nye mobilitetsløsninger på landet, Nye partnerskaber for flere kunder og Fortsat fokus på klima og miljø. Forslaget til Mobilitetsplan er nu sendt i høring frem til 31. maj 2024 blandt kommuner, regioner og relevante interessenter. På baggrund af høringen planlægges at bestyrelsen forelægges den endelige mobilitetsplan ved bestyrelsesmødet i september 2024. Administrationen vil have fokus på, at implementering af strategi og Mobilitetsplan tænkes sammen på tværs, når indsatser igangsættes og driftes.

Retning 1 Movia udvikler mobilitet overalt på Sjælland

Retning 1 sikrer, at Movia arbejder med innovative og skræddersyede indsatser, der forbedrer det strategiske net og udvikler værktøjer til fremtidens mobilitet i storby, købstæder, mindre byområder og landområder. Retningen tilsikrer, at der bliver taget højde for Movias områdes varierende behov gennem en sammenhængende planlægning på tværs af geografi og mobilitetsformer.

Siden sidste orientering har Movia inden for Retning 1 arbejdet med følgende:

- **Forsøg med Nærbus:** Movia har lanceret forsøget med fleksibel offentlig transport i Faxe Kommune–

Nærbus-forsøget i Haslev og omegnen. Nærbus blev lanceret ved et åbningsarrangement den 10. april 2024, hvor blandt andre Minister for byer og landdistrikter Morten Dahlin og borgmester i Faxe Kommune Ole Vive deltog. De første erfaringer viser, at Nærbussen er blevet godt modtaget, og der har i den første uge således været 688 passagerer.

- **BRT:** Siden efteråret har BRT-kommunerne haft en politisk dialog med regeringen med henblik på at opnå de nødvendige rammebetingelser. Dialogen kom som følge af, at transportministeren i efteråret meddelte, at regeringen ikke kunne imødekomme de af kommunerne forventede rammebetingelser, som fremgik af det fælles forståelsespapir. Rammebetingelserne er en forudsætning for, at kommunerne kan finansiere deres del. Movia er orienteret om, at der arbejdes på at finde en løsning, der kan imødesee kommunernes behov for rammebetingelser. Den igangværende dialog om rammebetingelserne har ikke påvirket samarbejdet med Vejdirektoratet eller fremdriften af de tekniske undersøgelser for henholdsvis udarbejdelsen af en MKV (BRT 400S) og forundersøgelse (BRT 200S).
- **Virksomhedsbusser:** Bestyrelsen er tidligere orienteret om de to cases med virksomhedsbusser (Bavarian Nordic & Fuji-film). I forbindelse med Forslag til Mobilitetsplan 2024 er der lagt op til virksomhedsbusser som et tiltag, der kan styrke samarbejdet om bæredygtig pendling mellem kommuner og virksomheder, og der er i marts 2024 sendt brev til borgmestrene fra bestyrelsesformanden herom.
- **Virksomhedsunivers på hjemmesiden:** Movia har 1. maj 2024 lanceret en ny fane på hjemmesiden målrettet virksomheder, hvor virksomhedsrelevante tiltag er samlet. Herunder mulighederne for virksomhedsfinansieret busdrift, pendlerkort til ansatte, skræddersyede afgangstavler, hjælp til mobilitetsplaner samt hvordan et skarpt fokus på medarbejderes pendling kan bruges i det bæredygtighedsregnskab.
- **Samkørsel:** Der er sendt et fælles brev fra Movia og KKR Sjælland i oktober til transportministeren vedr. samkørsel. I brevet opfordres til, at en del af de 100 mio. kr., som regeringen med finanslovsforslaget foreslår årligt afsat til udviklingen af den kollektive transport, kan bruges til et storskalaforøg med samkørsel. Det er i brevet efterspurgt, at der fra statslig side stilles de nødvendige lovgivningsmæssige og økonomiske rammer til rådighed for at kunne gennemføre forsøg med samkørsel.
- **Københavns Busterminal:** Københavns Busterminal åbner 6. juni 2024. Terminalen kan servicere ca. 1,4 mio. passagerer årligt, svarende til ca. 195 busser på et hverdagsdøgn. Movia har fået til opgave at stå for driften af den ubemandede terminal efter aftale med Københavns Kommune.

Retning 2 Movia skaber sammenhæng for alle

Retning 2 sikrer, at Movia arbejder for at gøre kollektive transportmidler tilgængelige for alle. Det handler om, at såvel transportmidler som billetsystemer og trafikinformation er tilgængelige for flest muligt, og om at etablere særlige løsninger for grupper i samfundet, der ikke har mulighed for at bruge fællesprodukter. Ambitionen er, at både kundeinformation og billetsystemer skal være nemme at anvende og orientere sig i.

Siden sidste orientering har Movia indenfor retning 2 arbejdet med følgende:

- **Rejsekort som app:** 9. april blev Rejsekort som app lanceret. For at sikre at lanceringen skaber den bedst mulige brugeroplevelse, er den i første omgang åbnet for 20.000 brugere i april med gradvis indfasning. Den første version af Rejsekort som app fungerer som gyldig billet, og kan benyttes af kundetype voksen. Planen er, at kundetype voksen vil være åben for alle danskere over sommeren. Øvrige kundetyper indfases gradvist. Modtagelsen har været positiv, og der har været stor interesse og meget omtale i medier. På lanceringsdagen var der 33.700 downloads af appen.
- **Værditilbud i regi af DOT:** Der er indenfor DOT-samarbejdet lanceret værditilbud i form af 12-timersbilletten. I perioden 2. december til 25. februar har DOT sat en ny billet til salg, hvor kunderne for 50 kr. har kunnet rejse frit med bus, tog og metro i 12 timer lørdag og søndag. Formålet med piloten på værditilbuddet var at finde effektfulde markedstiltag for at skabe vækst i antallet af passagerer. DOT har gennemført en evaluering af værditilbuddet i marts 2024. Der henvises til punktet ”Godkendelse af mandat til iværksættelse af værditilbud”.

Retning 3 Movia prioriterer bæredygtighed og innovation

Retning 3 sætter rammerne for udvikling af nye produkter og initiativer, der skal understøtte den grønne omstilling i Movia, samt innovation der skal sikre en effektiv drift og understøtte den langsigtet udvikling af forretningen. Ansvar for at medvirke til et grønnere samfund og til ordentlige arbejdsvilkår for medarbejdere i såvel Movia som hos leverandører, har høj prioritet.

Siden sidste orientering har Movia indenfor retning 3 arbejdet med følgende:

- **Bæredygtighed - Grøn omstilling på tværs af mobilitetsformer:** I perioden 10. december til 24. marts 2024 er der indsat yderligere 132 elbusser i kommuner og regioner i Movias område. Movias samlede andel af elbusser er nu 44 pct. Det er forventningen, at der ved udgangen af 2024 vil køre i alt 654 elbusser. Administrationen er gået over til at opgøre antallet af elbusser ud fra antallet af busser, som kører i myldretiden, hvor busantallet tidligere er opgjort ud fra det samlede antal busser inkl. reserwebusser. Der er pt. 29 elbiler registreret i Movias flextrafik. Det svarer til 2 pct. af alle flextrafikens biler. Det er ikke obligatorisk for operatørerne at registrere elbiler, hvorfor der kan være et mørketal. Lokaltog A/S er ved at gennemføre udbud af 14 batteritog til Region Sjællands baner. Udbuddet omfatter en mulighed for option på at tilkøbe 2-10 ekstra batteritog. Der er desuden markedsdialog frem mod sommeren 2024 vedr. skift til batteritog på Nærumbanen (Region Hovedstaden)
- **Bæredygtighed - Samfundsansvarsrapport 2023:** Movia har udarbejdet udkast til samfundsansvarsrapport 2023, som forelægges bestyrelsen til godkendelse på dette bestyrelsesmøde. Der er opstillet en række målsætninger for Movia, som sætter fokus på og øger ambitionsniveauet indenfor de tre ESG-dimensioner. ESG spiller en stor rolle i private virksomheder, og både flere af Movias datterselskaber og mange samarbejdspartnere er allerede omfattet af ESG-kravene. De vil derfor stille krav om, at Movias bæredygtighedsindsatser kan indgå i deres ESG-regnskaber. ESG-rapporten vil derfor i stigende grad udgøre et strategisk og kommercielt redskab. På sigt forventes, at Movias ESG-rapport skal leve op til de europæiske standarder, så den udgør en egentlig ESG-rapport, som revideres af Movias revisor.
- **Innovation – Discountdown:** Der er udviklet en prototype på et billigere Countdown-modul kaldet Discountdown. Modulerne er i april sat op på 12 udvalgte stoppesteder i Holbæk. Formålet er at give ventede passagerer præcis, digitale information ved stoppestedet, som understøtter den gode kunderejse. Movia har derfor i samarbejde med en ukrainsk leverandør udviklet en billigere version af den digital afgangstavle. Testen fortsætter året ud og evt. ind i 1. kvartal 2025 for at teste batteriet i vinterperioden.
- **Innovation – Udvikling af Flextrafik:** I Flextrafik arbejdes systematisk med optimering og effektivisering af både driften og de interne arbejdsprocesser. Der er hver uge møde i "Optimeringsprogrammet" (OTP), som er et internt innovativt driftsforum, hvor arbejdet med at forbedre driften og arbejdsprocesserne styres. Driften følges tæt, og optimeres på alle tilgængelige parametre i planlægningssystemet for at give den bedste driftsøkonomi, største grad af forsyningssikkerhed og bedste service til kunderne. Der udvikles og programmeres robotter til at løse interne arbejdsprocesser og til at give selvbetjeningsløsninger til kunder, operatører og chauffører. Det betyder, at Movias flextrafik i dag målt på omkostning pr. direkte rejseminut, er markant billigere for kommuner og regioner end øvrige trafiksel-skabers flextrafik, og at Movia har de bedste interne arbejdsprocesser og største udvalg af selvbetjeningsløsninger til eksterne og robotter til interne arbejdsprocesser i forhold til øvrige trafiksselskaber. Optimeringsprogrammet kan medføre direkte og indirekte besparelser på op til 100 mio. kr. til arbejdet i Optimeringsprogrammet, når der sammenlignes med starten af 2022. I slutningen af 2022 besluttede de øvrige trafiksselskaber i samarbejde med FlexDanmark at kopiere Movias Optimeringsprogram pga. de store gevinster, som Movias Optimeringsprogram har opnået.

Økonomi:

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Der er ingen selvstændig kommunikation på sagen