



## Orientering

Til ØU

### Orientering vedr. Movias Mobilitetsplan 2024

#### Resumé

Økonomiudvalget orienteres om, at Movias bestyrelse d. 18. september 2024 har godkendt Movias Mobilitetsplan 2024. Økonomiudvalget har tidligere godkendt Københavns Kommunes høringssvar til mobilitetsplanen.

#### Problemstilling

Movia sendte i januar 2024 et forslag til en ny mobilitetsplan i høring. Mobilitetsplanen erstatter den tidligere Mobilitetsplan 2020. 42 kommuner, 2 regioner og 13 andre interessenter afgav høringssvar til mobilitetsplanen, heriblandt Københavns Kommune, som sendte et politisk godkendt høringssvar.

#### Løsning

Movia har nu orienteret om den endelige mobilitetsplan, der blev godkendt af Movias bestyrelse den 18. september 2024, jf. bilag 1, samt et høringssvar med Movias bemærkninger til de indkomne høringssvar, jf. bilag 2.

I Københavns Kommunes høringssvar blev det bemærket, at Movia ikke har fokus på DOT-samarbejdet i mobilitetsplanen. Movia har valgt ikke at medtage et afsnit om DOT-samarbejdet i den endelige mobilitetsplan, men skriver følgende i høringssvaret:

*Movia vægter samarbejdet i regi af DOT meget højt, og anskuer det som kontinuerlig og selvfølgelig arbejdsopgave. Strategien for DOT er fastlagt særskilt og kan findes i publikationen "Strategi for DOT 2023-2025 Flere skal transportere sig sammen", som kan findes på <https://dinoffentligetransport.dk/om-dot/dotsstrategi>. Gennem samarbejdet i DOT arbejder Movia for at gøre det attraktivt og enkelt at være kunde i den kollektive transport. Det omfatter blandt andet kontinuerligt at forbedre den digitale såvel som den fysiske trafikinformation på de fælles trafikknudepunkter - for eksempel i forbindelse med etableringen af den nye letbane samt stationen København Syd. Det er også en fælles opgave gennem DOT at udvikle billetprodukter og services. Det gælder for pendlere men også de mindre frekvente rejsende og turister i DOT-området. Ikke mindst har DOT i de senere år*

23-10-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 19466

Dokumentnummer i F2  
6356718

Sagsnummer eDoc  
2024-0339466

Sagsbehandler  
Malene Frydenlund Jørgensen

*udviklet samarbejdet med turistorganisationerne, under den fælles målsætning om at motivere flere turister til at vælge den kollektive trafik.*

I høringssvaret fra Københavns Kommune indgår det yderligere, at Københavns Kommune bakker op om Movias forslag til en ny ungdomsrabat og foreslår, at nye rabatordninger testes gennem forsøg, så der kan evalueres på, hvad effekterne er ved billigere billetter i hovedstadsområdet. Movias skriver i høringsnotatet, at de afventer delrapporten fra ekspertudvalget om kollektiv mobilitet, hvori ekspertudvalget skal afdække mulige modeller for, hvordan takststrukturen kan indrettes med henblik på at få flest muligt til at vælge kollektive transporttilbud. I den forbindelse skal der afdækkes mulige ændringer til Erhvervskort og produkter for unge og studerende.

Movia har ikke imødekommet Københavns Kommunes ønske, om at øge omstillingshastigheden af flextrafikken, så alle nye personbiler i flextrafikken fra dags dato skal være elbiler, ikke først fra 2025. Movia har i mobilitetsplanen fastholdt målsætningen om, at alle nye personbiler i flextrafikken skal køre på el i 2025, og senest i 2030 er alle personbiler elbiler, samt at alle nye større flexbiler kører på el fra senest 2030.

Københavns Kommune bemærkede i høringssvaret, at det er problematisk, at der ikke er garageanlæg i København længere. Dette forhold har Movia ikke kommenteret i høringsnotatet.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

### **Videre proces**

Ingen.

### **Bilag**

Bilag 1: Movias Mobilitetsplan 2024

Bilag 2: Høringsnotat Forslag til mobilitetsplan 2024



# Mobilitetsplan 2024

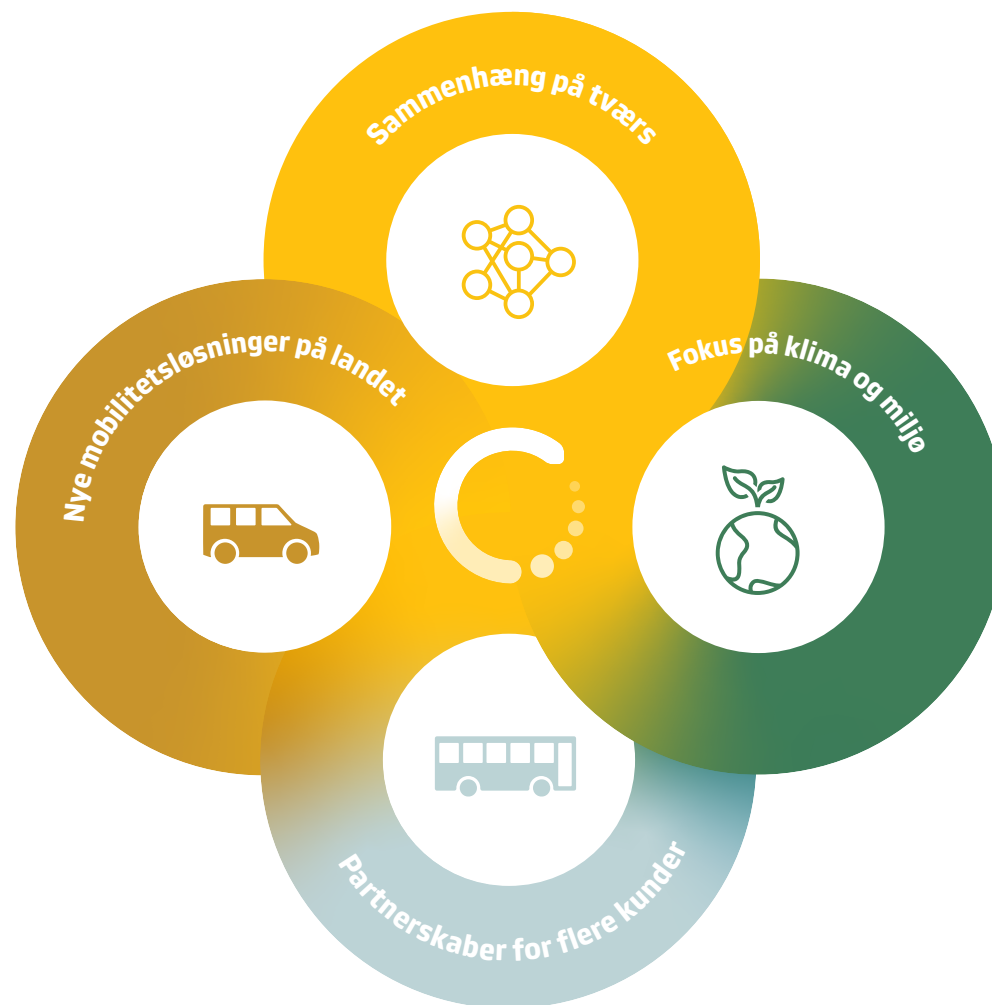
# Indledning

Vi har alle et behov for at kunne bevæge os rundt i hverdagen. Når vi skal på arbejde, i skole, til uddannelse eller til fritidsaktivitet, har vi brug for at transportere os. Den kollektive transport giver muligheder for mobilitet til alle. Særligt dem, der ikke har egen bil eller kan køre selv.

I byerne spiller den kollektive transport en rolle der, hvor de mange biler giver trængsel og der, hvor trafikken påvirker miljøet. Velfungerende kollektiv transport tiltrækker borgere og fungerer som en dynamo for by- og erhvervsudvikling. I landområder er der ofte store afstande, og den kollektive transport spiller her en vigtig rolle særligt i forhold til transport til og fra skole for børn, transport til og fra ungdomsuddannelse og for de unge.

Flere borgere i byerne og den stigende trængsel giver et behov for en mere effektiv prioritering af den kollektive transport, mens færre borgere på landet skaber behov for nye, fleksible kollektive transportløsninger.

For at fastholde eksisterende og tiltrække nye passagerer supplerer vi kerneprodukterne tog, bus og flextrafik med nye produkter og services, der skal udvikles og sættes i drift. Mobilitetsplan 2024 indeholder fire temaer, som tager fat på disse udfordringer.





## Sammenhæng på tværs

Rygraden i den kollektive transport på Sjælland og øerne skal optimeres løbende, så borgerne fortsat kan komme hurtigt og sikkert fra A til B. Vi forbedrer bustrafikken gennem prioritering af indsatser med fokus på betjening og fremkommelighed i R-nettet, såvel som optimering af knudepunkter, hvor forskellige mobilitetsformer mødes. Når tiltagene lykkes, kommer passagererne hurtigere frem, der kommer flere passagerer, og den kollektive transports økonomi forbedres.

Vi arbejder kontinuerligt for at få busserne på de største buslinjer hurtigere frem i og omkring København og i købstæderne, og i fællesskab udarbejder vi et forslag til, hvordan den kollektive bustransport kan styrkes i et scenarie med road pricing.

## Nye mobilitetsløsninger på landet

I landområder, hvor bosætningen er spredt og afstandene store, har det altid været en udfordring at levere effektiv kollektiv transport. I dag består det kollektive tilbud af lokale og regionale busser såvel som flextrafik og plustur.

Vi samarbejder for at skabe nye, fleksible løsninger, så paletten af mobilitetstilbud udvides med samkørsel og nærbus, som er en ny service, der kombinerer flextrafikens fleksibilitet med rutekørselens forudsigelighed.

## Partnerskaber for flere kunder

Vi sætter fokus på nye samarbejder og partnerskaber med virksomheder og ungdomsuddannelser såvel som foreninger og turisterhverv.

Det kan bane vejen for at få flere kunder i den kollektive transport, når for eksempel virksomheder i samarbejde med kommuner og Movia finansierer busdrift. Flere passagerer i busserne er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt. For at nå ud til nye kunder i virksomhederne, på uddannelser og til fritidformål skal vi samarbejde med flere og på nye måder. Dermed får vi flere til at køre kollektivt både i og uden for myldretiden.

## Fokus på klima og miljø

Den grønne omstilling af busserne er godt på vej og ligger foran de målsætninger, vi satte i 2016. Vi skærper målet for omstilling af busserne, fordi vi allerede i 2026 har opfyldt den del af den oprindelige målsætning, der drejede sig om nulemission.

Vi anlægger en tostregen tilgang i flextrafikken. Fra 2025 skal alle nye personbiler i flextrafikken være elbiler, og fra 2030 skal alle personbiler være emissionsfrie. Hvad angår de større flexbiler, er vi fortsat afhængige af udviklingen i markedet, men vi skubber på med forsøgsordninger og vil stille krav om, at nye, større flexbiler er emissionsfrie fra senest 2030. Når vi skal indkøbe nyt materiel til lokaltogsstrækningerne, vil de nye tog være eldrevne.

# Indsatser i Mobilitetsplan 2024

## Tema 1



### Sammenhæng på tværs

Vi får R-busserne hurtigere frem

Vi udbygger Fingerplanen med BRT

Vi forbereder os på, at roadpricing er en mulighed

## Tema 2



### Nye mobilitetsløsninger på landet

Vi tester og idriftsætter fleksibel offentlig transport – Nærbus

Vi arbejder for, at samkørsel bliver et tilbud på tværs af kommunerne

Vi skaber overblik over og forbedrer de mindre knudepunkter

## Tema 3



### Partnerskaber for flere kunder

Vi skaber forbindelse til turisme, kultur, fritids- og idrætsaktiviteter

Vi samarbejder om bæredygtig pendling med kommuner og virksomheder

Vi synliggør og målretter mobilitets-tilbud for unge

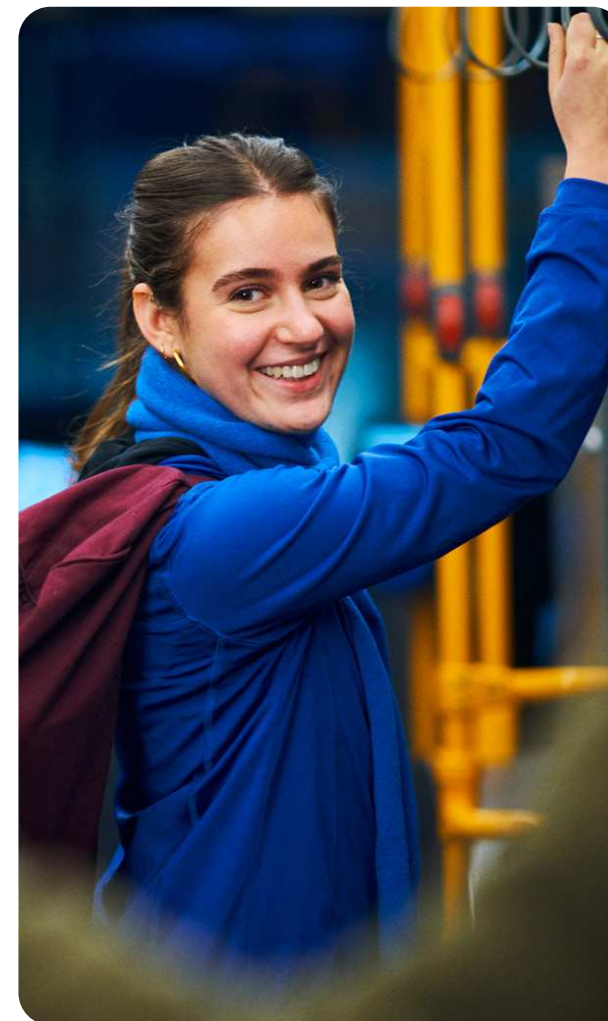
## Tema 4



### Fokus på klima og miljø

Vi omstiller til grøn transport

Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne



### Kendte mobilitetstilbud

DSB tog  
Metro  
Letbane

Bus  
Lokaltog

Flextrafik  
Plustur

### Nye mobilitetsløsninger

BRT  
Bus Rapid Transit

Nærbus  
Flexibel Offentlig  
Transport

Samkørsel

## Der er behov for de rette rammevilkår for BRT og samkørsel

Vi skal supplere tog, busser og flextrafik med nye løsninger, for at styrke mobiliteten for borgere og virksomheder på tværs af kommuner og regioner.

Hvor der er mange passagerer og stor trængsel, er der behov for tværgående BRT-løsninger. BRT-busser kører i egne vognbaner og kommer hurtigt og trængselsfrit frem. Staten har afsat 1,5 mia. kr. til at medfinansiere to BRT-linjer i hovedstadsområdet forudsat, at kommunerne bidrager med et tilsvarende beløb.

Kommunerne vil gerne medvirke og bidrage til BRT-projekterne, når de rette rammevilkår er til stede. Med låneadgang og undtagelse for anlægsloft kan BRT-projekterne realiseres på samme vilkår som metro- og letbaneprojekter.

Uden for de store byer kan samkørsel blive et godt supplerende mobilitetstilbud på tværs af Sjælland og øerne. Men hvor det i trafikskabsloven er fastlagt, at kommuner og trafikskaberer må støtte bus- og flextrafik, er det i dag ikke muligt for trafikskaberne at give støtte til samkørsel.

For at stimulere udbuddet af samkørsel som en del af et sammenhængende kollektivt transporttilbud, kan det være hensigtsmæssigt, at de private bilister får incitament til at tilbyde ture. Taxiloven begrænser dog muligheden for at kompensere de bilister, der tager passagerer med i deres private biler.

Det betyder, at selvom teknologien er på plads, udbydes så få samkørselsture, at det ofte ikke er muligt for passagerne at få en tur, når de har brug for det.

Derfor bør rammevilkårene for kommuner, regioner og trafikskaberer tilpasses, så det bliver muligt at gennemføre BRT-projekterne og storskalaforsøg med samkørsel. Dermed sikres sammenhæng til den samlede kollektive transport og sammenhængende løsninger på tværs af kommunegrænser. Storskalaforsøget skal vise om der er grundlag for en egentlig fast service med samkørsel.

# Sammenhæng på tværs

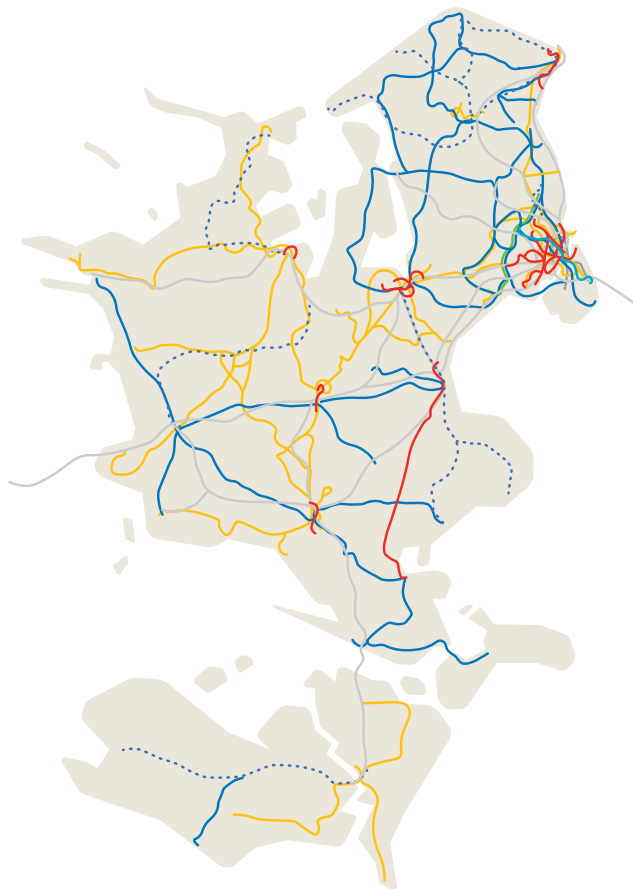
Vi skaber et stærkt busnet, som sikrer sammenhæng på tværs af Sjælland og øerne





# Et stærkt kollektivt transportnetværk

## Rygraden i den kollektive transport på Sjælland og øerne 2024



● A-bus ● C-bus ● R-bus ● S-bus ● Lokaltog ● Letbane ● Bus ● Tog ● Metro

Hver dag er der omtrent en halv million rejser i Movias busser og lokaltog fordelt på knap 400 linjer. To tredjedele af rejserne sker i det, som vi med afsæt i trafikselskabsloven kalder det strategiske net, der består af de godt 90 største buslinjer og lokalbanerne.

Det strategiske net aftales hvert fjerde år mellem kommuner, regioner og Movia som en del af trafikselskabslovens formelle krav om udarbejdelsen af et strategisk grundlag, der fastlægger de overordnede principper for rutenettet og sammenhængen til statens baner.

De linjer, som vi i fællesskab beslutter skal udgøre det strategiske net, er de mest passagertunge linjer, der sikrer sammenhæng i den kollektive transport på tværs af kommuner og regioner på Sjælland. Det er her, den mest effektive service prioriteres med flere afgange, bedre fremkommelighed samt forbedrede forhold på stoppestederne til gavn for både passagerer og busser. Det er her, hovedparten af køreplantimerne ligger: Det strategiske net tegner sig for godt halvdelen af det antal timer, busserne kører.

Vi optimerer det strategiske net løbende. Movia står for at opgradere trafikinformationen med digitale løsninger som realtid. I fællesskab udpeger vi de steder, hvor det bedst kan betale sig at forbedre fremkommeligheden, forny stoppesteder, indføre flere afgange, natdrift eller tilpasse busser og lokaltog til statens baner og stationer. Vi arbejder også med at etablere knudepunkter samt parkér og rejs-anlæg. Endelig arbejder vi også for, at Lokaltog får mulighed for at køre flere tog på statens baner og dermed skabe flere direkte forbindelser.



## Det strategiske net

Det strategiske net består af alle 11 lokaltogstrækninger, A-busser, S-busser, R-busser, vigtige lokalbusser og enkelte andre større buslinjer.

**A-busserne** kører ofte og giver passagererne en sikkerhed for, at der kommer en bus inden for kort tid. A-busser leverer højfrekvent betjening med kort rejsetid og kort afstand mellem stoppestederne.

**R-busser** har faste minuttal med halvtimedrift i dagtimerne og timedrift aften og weekend.

R-busser har sikre korrespondancer til andre vigtige bus- og togforbindelser. R-bussen tilstræber en direkte linjeføring mellem større byer.

**S-busserne** har direkte linjeføring, færre stop og god fremkommelighed vha. signalprioritering og busbaner. S-busserne skaber forbindelser på tværs af S-tognettet og langs omegnskommunerne og centrale dele af København hvor beboelses- og erhvervsområder forbindes med stationer og andre knudepunkter.

Det strategiske net er tilrettelagt for at skabe den bedste sammenhæng med fjern- og regionaltoget, S-tog og metro samt den kommende letbane i Ring 3. Det strategiske net besluttet af kommuner og regioner og aftales med Movia i forbindelse med Mobilitetsplanen.

Det strategiske net har været meget stabilt gennem årene og har derfor vist sit værd som et transportnetværk, passagererne kan regne med.

## Vi får R-busserne hurtigere frem

Vi har i den seneste mobilitetsplan arbejdet med bustilpasning i og omkring København samt set på muligheder for forbedringer for busfremkommeligheden i Helsingør, Hillerød, Holbæk, Køge, Ringsted og Roskilde. Vi udarbejdede mulighedsstudier for bedre fremkommelighed med inspiration fra BRT, og på denne baggrund har flere kommuner søgt og opnået statslig støtte gennem *Puljen til bedre busfremkommelighed 2022-2023*. I de kommende år vil kommunerne realisere infrastrukturprojekterne.

I de næste år fremmer vi betjeningen og busfremkommeligheden mellem købstæderne gennem forbedringer af forholdene for passagerer og busser på de regionale linjer (R-busserne), som er en væsentlig del af det strategiske net på Sjælland og øerne.

Virkemidlerne er prioritering i lyssignaler med korte busbaner, forbedrede stoppesteder, cykelparkering m.m. På denne måde bliver busserne i og mellem købstæderne samlet set både mere attraktive for passagererne og mere rentable for kommunerne og regionerne.

## Trafikplan for den statslige jernbane 2023

### 2024 Sydhavnsmetro åbner

#### Nye signaler Roskilde-Kalundborg

### 2025 Letbanen åbner i Ring 3

#### Øresundsperroner på Ny Ellebjerg st.

#### Elektrificering Roskilde-Holbæk

#### Elektrificering Køge-Næstved-Vordingborg

#### Fuld kapacitet på Ringstedbanen

### 2027 Ny Storstrømsbro åbner for togtrafik

### Tilpasninger til projekter

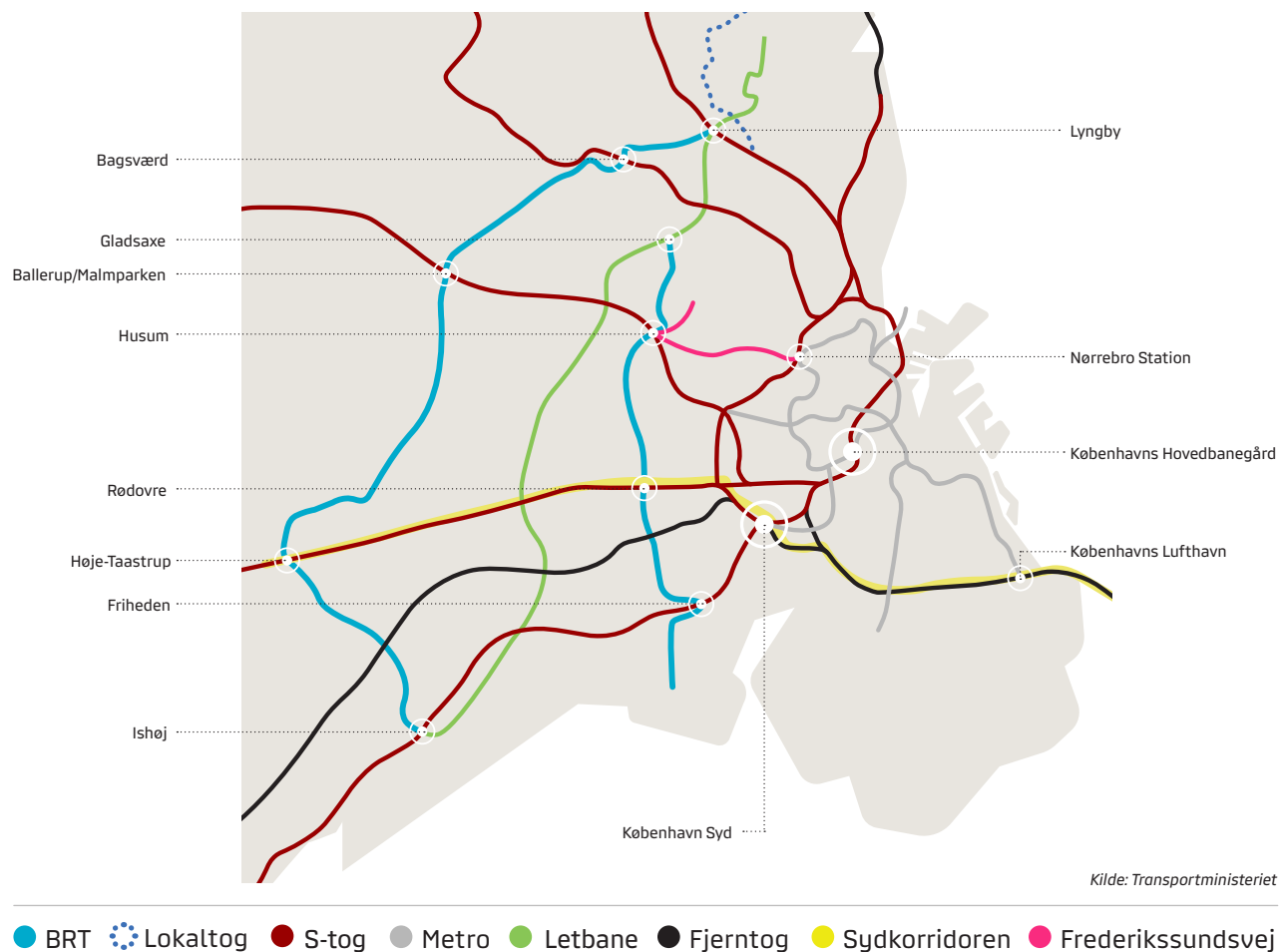
Vi fokuserer kontinuerligt på at optimere det strategiske net, så vi sikrer sammenhæng med den øvrige kollektive transport: S-tog, fjern- og regional tog, metro og den kommende letbane.

For eksempel gennemførte vi bustilpasninger til Metrocityringen, som betød ændringer af 33 buslinjer i oktober 2019. I disse år gennemfører vi bustilpasninger til den ny Sydhavnsmetro i 2024 samt til Letbanen i Ring 3 i 2025.

Vi tilpasser også busserne til de forbedringer, der kommer, når de besluttede projekter som fremgår af Trafikplan for den statslige jernbane idriftsættes i de kommende år. Det er baggrunden for BRT-inspirerede tiltag i en række købstæder, som forbedrer busturen til togstationen.

Når punktligheden og kapaciteten øges på banerne, sørger vi for, at busdriften følger med.

## BRT-linjer i Metropolnetværket



## Vi udbygger Fingerplanen med BRT

S-busserne blev i sin tid introduceret med det formål at skabe hurtige forbindelser på tværs af S-togslinjerne, hvor der er mange passagerer. Nu tages det næste skridt med opgradering af linje 300S til letbane samt 400S og 200S til BRT. Tilsammen bidrager de tre projekter til at etablere metropolnetværket.

I Mobilitetsplan 2020 lancerede vi BRT-nettet i hovedstaden. BRT – Bus Rapid Transit – er et højklasset busbaseret transportsystem med højt serviceniveau, der kører i egne busbaner og stopper ved stationslignende stoppesteder.

Metropolnetværket er en udbygning af Fingerplanen med letbane og BRT, som blev introduceret i den politiske aftale om udvikling af infrastrukturen i Danmark "Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035" fra 2021. Med mange afgange, kortere rejsetid, bedre skift, støjsvage elbusser samt bedre muligheder for at komme på tværs vil BRT styrke den kollektive transport i hovedstaden.

Staten gennemfører forundersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger i de kommende år. Det foregår i tæt samarbejde med de involverede kommuner, regionen og Movia for at fastlægge linjeføringer, stationer mv.

Det er en vigtig forudsætning for kommunernes og regionens medvirken i BRT-projekterne på 400S i Ring 4 og 200S mellem Ring 2 og 3, at de rette rammer er på plads.

## Vi forbereder til roadpricing

I november 2023 igangsatte staten et toårigt forsøg med roadpricing. Der er endnu ikke truffet politisk beslutning om at indføre roadpricing, men det forventes at være en effektiv måde til at reducere trængslen. Det forudsætter en velfungerende og udbygget kollektiv transport, som har kapacitet til at transportere dem, som stiller bilen og ønsker at undgå de nye trængselsafgifter.

Hvis forsøget munder ud i et permanent tiltag, kan vi relativt hurtigt tilpasse busserne til den forventede stigning i efterspørgslen. Vi foreslår i 2025-2026 at udarbejde et fælles oplæg til, hvordan busserne konkret kan understøtte en eventuel indførelse af roadpricing. Formålet er at få en fælles undersøgelse og forståelse af, hvordan og hvor meget busserne kan bidrage og hvad omkostningen vil være.

De miljøøkonomiske vismænd kom i 2021 med et gennemregnet forslag, som viste, at roadpricing kan skabe en årlig samfundsøkonomisk gevinst på 20 mia. kr. Heraf anbefales en andel investeret i at styrke den kollektive transport, hvilket kunne ske ved at styrke S-busserne og ved at etablere BRT-nettet, som blev lanceret i Movias Mobilitetsplan 2020.

Det forventes at tage 6-7 år at gennemføre analyse, træffe beslutninger samt gennemføre busudbud, tilpasse infrastruktur samt idriftsætte busserne, så det kræver rettidig omhu. Derved sikrer vi, at alternativet til at betale vejafgifter kan stå klar i 2030.



# Sammenhæng på tværs – indsatser

Vi arbejder kontinuerligt med fremkommelighedsindsatser. Udover BRT på 200S og 400S arbejder vi med f.eks. +Way konceptet, som er ved at blive anlagt til brug for 500S i Brøndby og Hvidovre. Anlægsarbejderne forventes færdige i 2025.

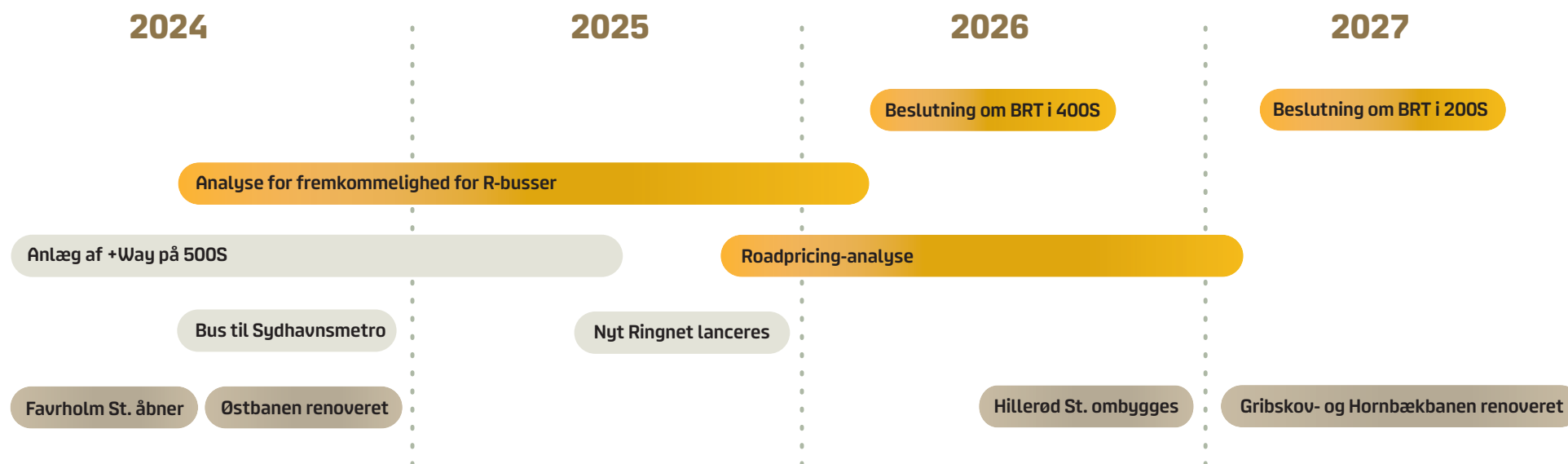
+Way-projektet vil gøre 500S mere attraktiv for kunder med hurtigere rejsetid og nye, opgraderede stoppesteder, som hænger sammen med de omkringliggende byrum og -funktioner.

Inspiration fra BRT-konceptet og erfaringer fra +Way arbejdet kan inkluderes i arbejdet med fremkommelighed på R-nettet i og mellem købstæder.

Erfaringerne kan også blive inddraget i arbejdet med roadpricing-analysen, som tilvejebringer et fælles grundlag for at se på, hvorledes den kollektive transport vil kunne understøtte indførelsen af roadpricing.

I de kommende år arbejder vi med klassiske bustilpasninger til Sydhavnsmetroen, som vil berøre 7 linjer, og den større bustilpasning til Letbanen, Nyt Ringnet, som vil berøre over 30 linjer i form af opsplittings, omlægninger, frekvenstilpasninger og oprettelse af nye linjer.

Ligeledes forventes tilpasninger i lokaltogsdriften, når forbedringerne af lokaltogsstationerne i Hillerød og Favrholm står klar.



# Nye mobilitets- løsninger på landet

Det skal være muligt at bo og  
arbejde i landområderne uden bil



# Mobilitet skal også hænge sammen på landet



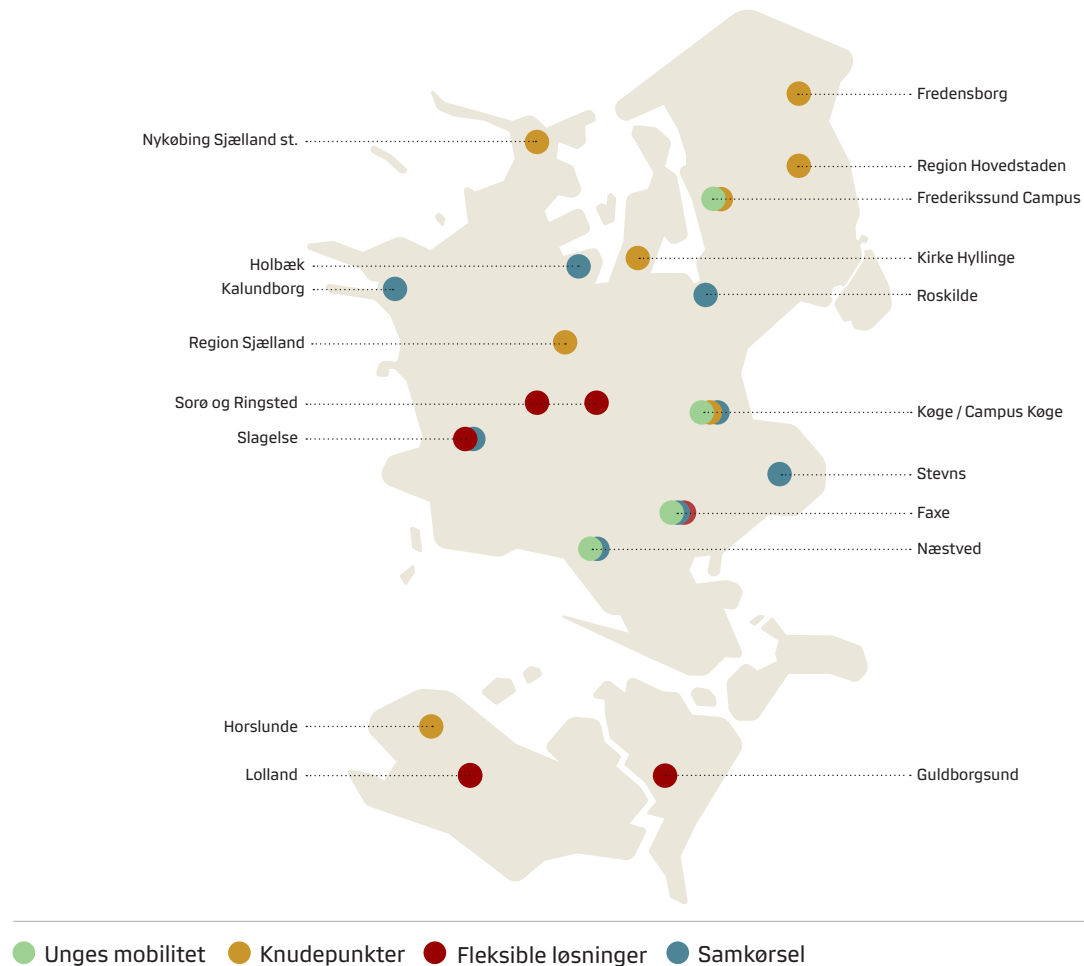
Når vi skal forbedre kollektiv mobilitet på landet, er det nødvendigt at kombinere både nye og kendte løsninger, så vi tilgodeser lokale behov og muligheder og samtidig forbinder til det strategiske net.

Det skal fortsat være muligt at bo og arbejde i landområderne, men på landet kan det være en udfordring at bevæge sig rundt, hvis der ikke er mulighed for eller ønske om at køre i egen bil – særligt for børn og unge. Vi skal levere mobilitet, der hænger sammen for alle, og det er både dyrt og svært at sikre kollektiv mobilitet i de mindre bysamfund og landområder, hvor der er langt mellem husene.

Med Mobilitetsplan 2020 som afsæt gennemførte vi 14 projekter med fokus på at udvikle nye og optimere kendte mobilitetsløsninger med en stærk opkobling til det strategiske net. Nu skal vi skridtet videre og sætte løsningerne i drift. Vi skal skabe et mere varieret og dækkende mobilitetstilbud og sikre mere effektiv kollektiv mobilitet, så det fortsat er muligt at bo på landet uden bil.



Forsøgsprojekter i landområder 2019-2024



## Erfaringer fra forsøg i landområder 2019-2024

Movia har sammen med kommuner og regioner gennemført en række forsøgsprojekter på Sjælland og øerne.

### Erfaring fra projekterne:

Mobilitet i landområderne kræver en bred vifte af løsninger

Mobilitetsløsninger skal have en stærk opkobling til det strategiske net

Knudepunkter styrker opkobling til det strategiske net

Samkørsel kan udnytte ledig kapacitet i bilerne, men er også vanskeligt at få til at virke

Unge til og fra uddannelse er en vigtig målgruppe

Lokal forankring og fleksibilitet er afgørende



## Nærbus – fleksibel offentlig transport

Nærbus er en ny betjeningsform, hvor den traditionelle rutetrafik erstattes af mindre busser, der bestilt af passageren kører frit mellem stoppesteder. I 2024-2025 idriftsætter Movia og Faxe kommune den første nærbus-service i Haslev. Passageren bestiller turen via en app og betaler med rejsekortet.

Nærbus-servicen er karakteriseret ved at køre direkte, men kun når den er bestilt. Der er kort tid mellem bestilling i app og opsamling ved stoppestedet. Hvor den traditionelle rutedrift består af store busser i fast rute med faste afgang, kan nærbus køre flere ture mellem bestilte stoppesteder, hvilket betyder en kortere rejsetid. Nærbus-servicen vil blive kørt i mindre busser, og muligvis vil der være behov for færre busser.

Nærbus erstatter busdriften på tre buslinjer. Stoppestederne vil blive betjent af mindre busser efter behov. I løbet af forsøget vil en udvidet aftenkørsel samt weekendkørsel blive testet samt en reduceret ventetid. Det skal afdækkes, om det er muligt at opnå besparelser og/eller en mere attraktiv betjening.

Nærbus har potentiale til at blive en af fremtidens faste betjeningsformer i landområderne og samtidig løfte mobiliteten på tider af døgnet, hvor traditionel rutetrafik ikke er hensigtsmæssig. Hvis nærbus i Faxe bliver en succes, planlægger vi, at nærbus kan indgå i den som en del af den ordinære trafikbestilling så hurtigt som muligt.

## Samkørsel skal være et mobilitets-tilbud på tværs af kommunerne

Interessen for samkørsel har været stigende de seneste år. Flere sjællandske kommuner ønsker, at Movia tilbyder samkørsel som et produkt på linje med andre kollektive mobilitets tilbud, og at det bliver integreret med den eksisterende kollektive transport.

Movia har sammen med flere kommuner og regionerne gennemført forsøg med organiseret samkørsel. Hertil har andre kommuner selv tilbudt samkørsel til borgerne. Erfaringerne indtil nu viser, at det særligt er til og fra ungdomsuddannelser og arbejdspladser, at samkørsel har vist sig som et relevant supplement til bussen.

Erfaringerne fra forsøgene peger også på særligt to udfordringer, som Movia kan bidrage til at løse. Tryghed og forsyningssikkerhed. Det gælder om at skabe tryghed både for passagerer såvel som de bilister, der tager passagerer med i deres private biler, så det bliver et tilbud, som borgerne vil bruge igen. Og så gælder det om at sikre, at det er muligt at få en tur, når der er brug for det. Forsyningssikkerheden skal skabes ved, at trafikskaberne får mulighed for at støtte samkørsel samt supplere med en flexitur, hvis samkørsel ikke er muligt.

For at samkørsel kan blive et reelt mobilitets tilbud, der kan tilbydes som produkt på tværs af kommuner og regioner, er der dog behov for en ændring af de nuværende rammevilkår.

## Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Transportministeren nedsatte udvalget i 2023, og det skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet.

Første delrapport udkom i 2024 og indeholder et idekatalog med input til løsninger, der kan binde landet bedre sammen.

Løsningerne flugter med indsatserne i Movias Mobilitetsplan og spænder fra mere fleksible løsninger, som bus-på-bestilling, mere lempelige rammer for privat betalt kørsel på landet og mulighed for at bruge samkørsel som en del af den kollektive transport.

Arbejdet afsluttes ultimo 2024.

## Fælles overblik over de mindre knudepunkter

Forbedringer af de større skiftsteder som togstationer og busterminaler er godt i gang og er gennem flere år løbende blevet opgraderet, men de små og mere uofficielle knudepunkter kan være sværere at få øje på.

Der er behov for at identificere, kommunikere, forbedre og skabe overblik over de knudepunkter, der kobler op til det strategiske net. De mindre knudepunkter kan med fordel opgraderes med for eksempel læskærm, skiltning, tilgængelighedstiltag og forbedret digital formidling af trafikinformation, blandt andet igennem opsætning af digitale nedtællingsskærme og QR-koder ved stoppestedet.

Det er også oplagt at se på om og i så fald hvordan de mindre skiftsteder bedre kan tilpasses og understøtte kombinationsrejser, der inkluderer cykler.

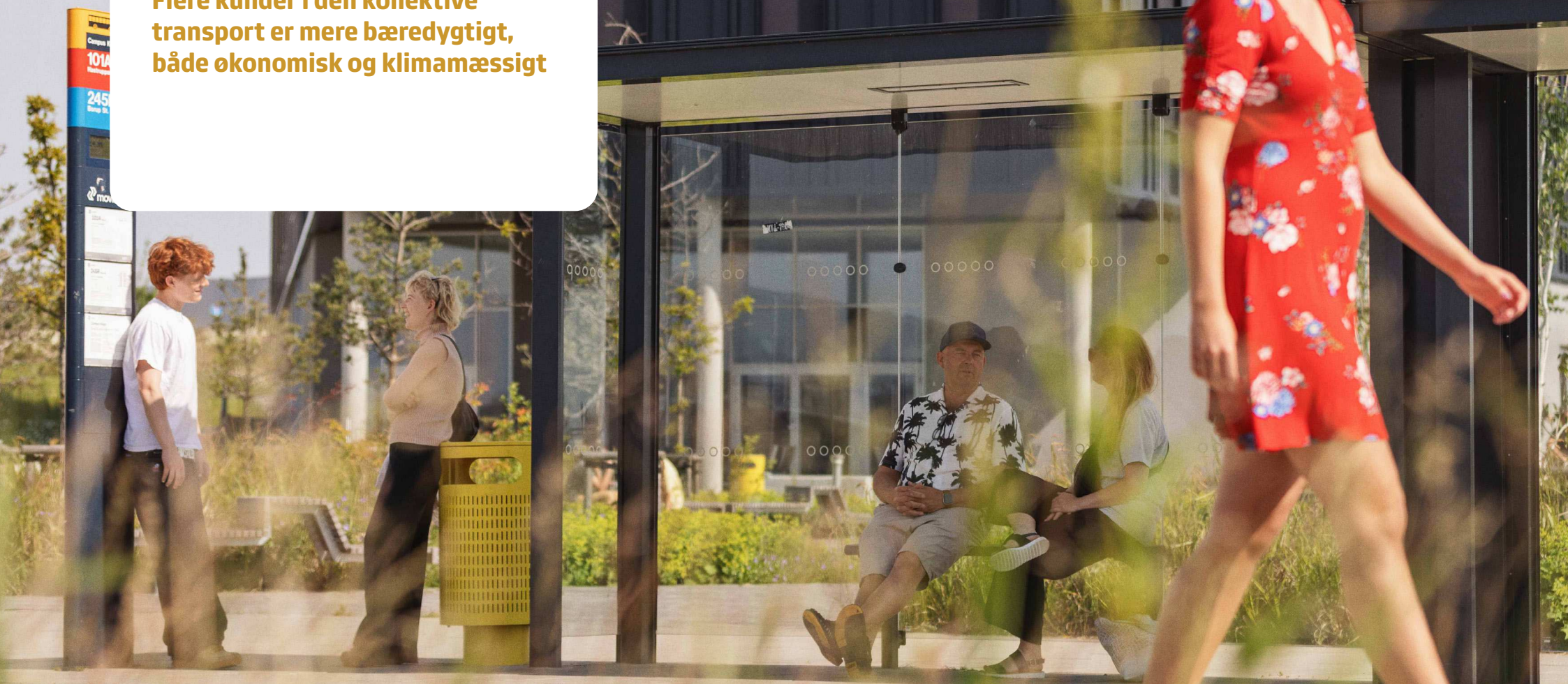
Det er de gode knudepunkter, der gennem et entydigt mødested synliggør de lokale transportmuligheder for borgerne. Dette gælder i særlig grad, hvor busserne møder plustur og samkørsel, og chauffører og passagerer skal finde hinanden.

# Zealand

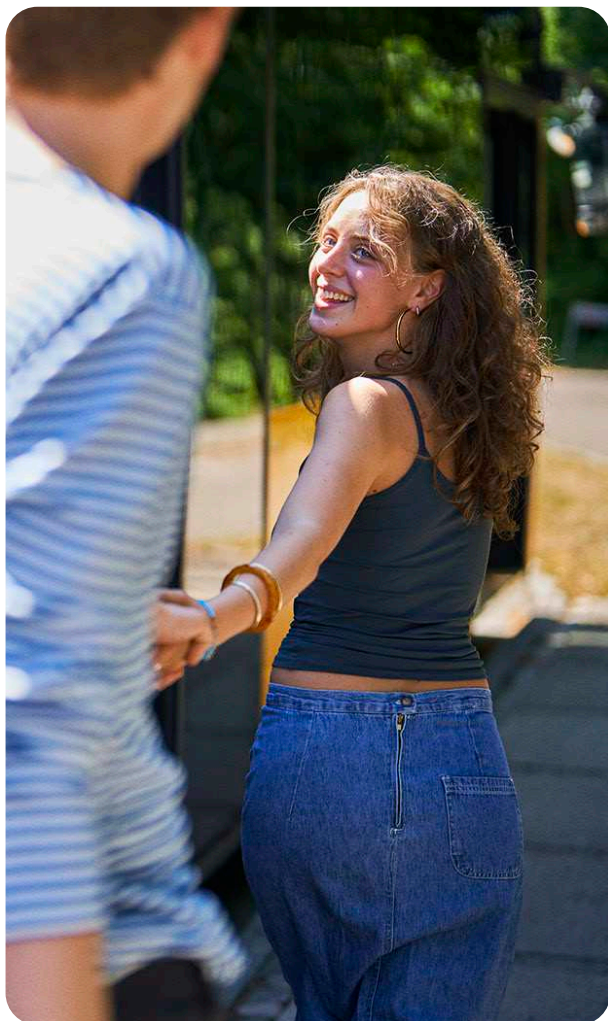
# Zealand

## Partnerskaber for flere kunder

Flere kunder i den kollektive  
transport er mere bæredygtigt,  
både økonomisk og klimamæssigt



# Bæredygtig vækst – flere der rejser sammen



Vi skal have flere passagerer i den kollektive transport. De eksisterende kunder skal rejse mere, og flere nye skal begynde at bruge bussen. Flere kunder i den kollektive transport er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt. For at nå ud til nye kunder i virksomhederne, på uddannelsen og i fritiden skal vi samarbejde med flere og på nye måder. Vi har brug for samarbejdspartnere for at få flere passagerer i den kollektive transport både i og uden for myldretiden.

## Guide for bæredygtig pendling

Movia har udviklet hjemmesiden **Bæredygtig Pendling**, der gør det nemt for virksomheder at få et hurtigt overblik over CO<sub>2</sub>-udledningen fra medarbejdernes transport til og fra arbejde.

Guiden er desuden udstyret med et bredt udsnit af værktøjer og cases, der viser, hvordan medarbejderne kan gøre turen til og fra arbejde mere bæredygtig.

[moviatrafik.dk/baeredygtig-pendling](https://moviatrafik.dk/baeredygtig-pendling)

## Vi skaber forbindelse til turisme, kultur- og fritidsaktiviteter

Der ligger et stort potentiale for at tiltrække flere passagerer ved at udvikle nye partnerskaber inden for turisme samt fritids- og kulturaktiviteter.

Turisme- og oplevelseserhvervet vokser og har nu flere medarbejdere end medicinalindustrien, landbruget og it-branchen tilsammen. Idrætsforeningerne har i 2023 oplevet den største tilslutning nogensinde. På Sjælland er der ca. 5.000 idrætsforeninger med over 1 mio. medlemmer. DIF – Danmarks Idrætsforbund – har udarbejdet gode råd til hvordan samkørsel og kollektiv transport kan anvendes i forbindelse med idrætsaktiviteter.

Både turister og medarbejdere skal til og fra turistdestinationerne og kulturtilbud, og borgerne skal til og fra træning og kamp. Vi vil styrke partnerskaberne med organisationer og foreninger, så flere kan rejse bæredygtigt i fritiden samt understøtte vækst i turisme- og oplevelsesvirksomhederne.

Vi vil gå i dialog med turismeorganisationer på tværs af Sjælland samt de store idrætsorganisationer for i fællesskab at udvikle konkrete koncepter og skabe mere bæredygtig mobilitet til og fra turistdestinationer samt fritids- og kulturaktiviteter.

## Virksomheder kan finansiere bustrafik

Virksomheder kan aftale med kommunen og Movia at yde et tilskud til nye eller ekstra afgange på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Det har Fujifilm i Hillerød gjort og finansieret ekstra afgange på buslinje 305 fra Hillerød Station, så bussen passer med skifteholdene.

Det kommer desuden også elever på handelsskolen og medarbejdere på rådhuset til gavn, som begge ligger tæt på Fujifilm.

Bavarian Nordic i Helsingør har også ønsket at gøre deres virksomhed mere attraktiv og tilgængelig. Derfor har de finansieret en ny buslinje til og fra Humlebæk St. for at tiltrække medarbejdere fra København, der ikke har bil.

Linjen 70E har fire morgen- og fire eftermiddagsafgange.

## Vi samarbejder om bæredygtig pendling

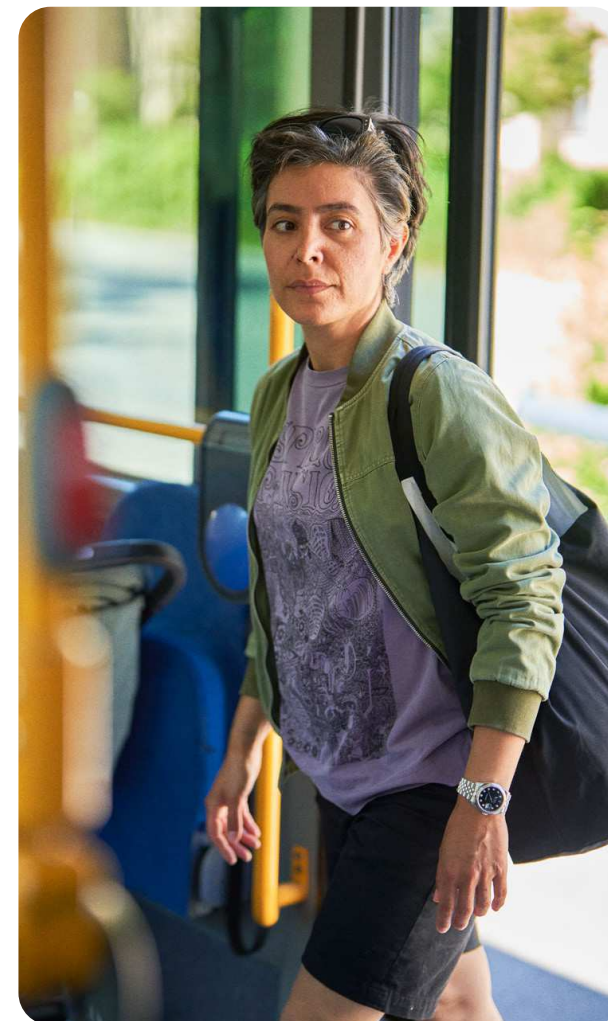
Virksomhederne efterspørger i stigende grad god adgang til kollektiv transport. Det er et konkurrenceparameter, når de skal fastholde og tiltrække medarbejdere.

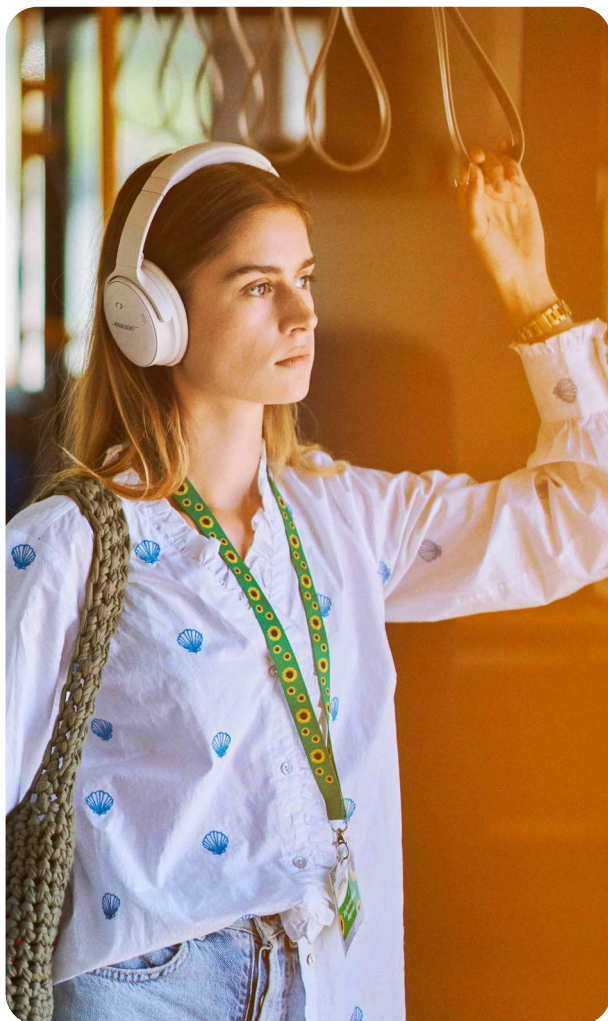
Vi arbejder tæt sammen med kommunerne om partnerskaber med virksomheder. Virksomheder kan for eksempel finansiere bustransport, hvilket er taget i brug i 2023. Vi har udviklet et koncept for, hvordan det kan gøres smidigt og nemt, så det bliver en mulighed, der er nærliggende for kommuner såvel som virksomheder.

En del af det arbejde handler om at synliggøre bæredygtige transportmuligheder for virksomhederne og deres medarbejdere. Derfor har Movia udviklet guiden Bæredygtig Pendling, der gør det nemt at få et hurtigt overblik over et bredt udsnit af værktøjer og cases, der viser, hvordan virksomheder og medarbejdere kan inspireres til at gøre turen til og fra arbejde grønnere.

Med guiden Bæredygtig Pendling stilles data og værktøjer til rådighed, som kan bruges af virksomheder og medarbejdere til at få grøn transport ind i dagligdagen. Guidens CO<sub>2</sub>-barometer viser udledningerne fra pendlingen, og data kan bruges i virksomheder og kommuners bæredygtighedsrapporter.

Vi vil udbrede guiden til kommuner og virksomheder, men også på ungdomsuddannelser samt hospitaler og sygehuse.





## Vi synliggør og målretter mobilitets tilbud for unge

Det er i overgangen til ungdomsuddannelsen, at mange unge møder den kollektive transport første gang. Det er i denne overgangsfase, at potentialet for at gøre dem til tilbagevendende passagerer er størst.

På Sjælland og øerne er der godt 180.000 unge mellem 15 og 20 år, der har et behov for at komme frem og tilbage til deres uddannelse, praktiksteder eller fritidsarbejde. For mange unge kan selve transporten til og fra uddannelsesstedet dog være en barriere for at gennemføre en ungdomsuddannelse. Ved at samarbejde med ungdomsuddannelserne søger vi i fællesskab at bryde den barriere.

Vi har arbejdet med at afholde årlige kontaktmøder for udvalgte kommuner og ungdomsuddannelser, hvor vi informerer om transportmulighederne og lokale tiltag, der gør transporten til og fra uddannelse lettere. Vi vil udbygge og udbrede samarbejdet til flere ungdomsuddannelser i de største uddannelsesbyer på Sjælland, som samlet set står for mere end 50.000 ungdomsuddannelsespladser.

Erfaringen er, at samarbejdet med uddannelserne giver kendskab til de unges transportvaner og udfordringer. Dette gør det muligt for Movia, kommuner og regioner at tilbyde målrettede løsninger.

Uddannelsesstederne får viden om transportmulighederne, som de kan give videre til de unge og deres forældre, ligesom de bliver opmærksomme på små konkrete forbedringer på egen matrikel, der kan gøre det nemmere for de unge, som f.eks. tryk cykelparkering og oplyste stiforbindelser.

## Ny ungerabat

Sammen med de øvrige trafikvirksomheder i Danmark har vi udarbejdet et forslag til nye ungdomsrabatter, der gør kollektiv transport attraktiv for flere unge.

Forslaget indebærer, at alle unge under 26 år får 25 pct. rabat på rejsekortet. Ungdomskortet, der gælder mellem hjem og uddannelse, gøres mere brugervenligt og fleksibelt. Desuden åbnes for, at ungdomskortet også gælder unge på erhvervsuddannelserne.

Vi arbejder i fællesskab for, at Folketinget skal støtte indførelsen af en ny ungerabat, der gør kollektiv transport billigere for mange unge.

# Fokus på klima og miljø

Vi har fortsat fokus på den grønne omstilling





# Effektiv drift baseret på el

Den grønne omstilling har været en fælles målsætning for kommuner, regioner og Movia siden 2016. Vi er nu nået så langt, at vi kan øge ambitionsniveauet.

I 2026 vil 86 pct. af busserne køre på el, hvilket bidrager til at reducere klimabelastningen fra den kollektive transport.

Med klimaplanerne har kommuner og regioner anlagt et bredere perspektiv for den grønne omstilling - flere skal lade bilen stå, hoppe på cyklen eller benytte sig af kollektiv transport.

## Skærpede mål for den grønne omstilling

Vores busser er fossilfri i 2030,  
og alle nye er elbusser

I 2025 kører alle nye personbiler i  
flextrafikken på el og senest i 2030  
er alle elbiler

Alle nye større flexbiler kører på el fra  
senest 2030

Vores nye tog er eldrevne

## Vi omstiller til grøn transport

Med Mobilitetsplan 2020 satte vi ambitiøse mål for den grønne omstilling. Med denne mobilitetsplan skærper vi målene. Det er kun muligt, fordi kommuner og regioner har prioriteret den grønne omstilling, og fordi markedet kan levere de rette løsninger effektivt.

### Alle nye busser skal være elbusser

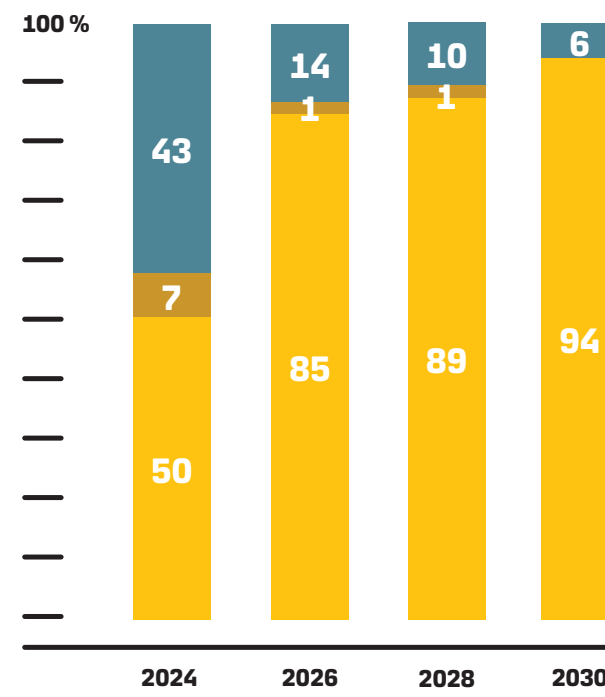
Movia har siden 2017 udbudt en stadig større andel af Movias busser med krav om emissionsfrihed. Erfaringerne viser, at elbusser nu er blevet så økonomisk konkurrencedygtige, at den almindelige rutekørsel fremover som udgangspunkt bliver udbudt med elbusser. Med de igangværende kontrakter forventer vi, at alle busser kører fossilfrit i 2030, heraf mindst 94 pct. elbusser.

Der har gennem mange år været stor fokus på at reducere støj og partikeludledninger fra dieselbusserne. Med de nye elbusser løses denne udfordring til gavn for lokalmiljøet.

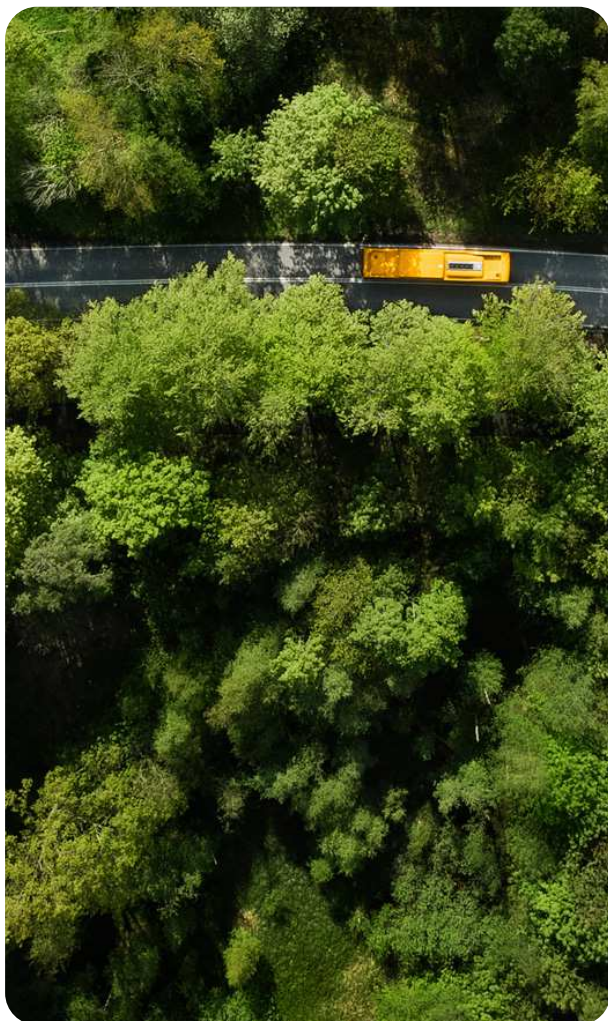
### Nye personbiler i flextrafikken skal være elbiler i 2025

Knap 40 pct. af alle ture i flextrafikken bliver kørt med almindelige personbiler. Det er nu muligt at omstille flextrafikens personbiler til el uden øget økonomisk belastning. Derfor foreslår vi, at det fra 2025 bliver et krav, at alle nye personbiler i flextrafikken er elbiler. Senest i 2030 skal al flexkørsel med personbiler være i elbiler.

Forventet omstilling af Movias busser i pct.



- Emissionsfri busser
- Fossilfri busser
- Fossile busser



De resterende ca. 60 pct. af alle flextrafikens ture bliver kørt med større biler, som kan medtage kørestole. Det er i dag ikke muligt at omstille disse biler til eldrift, fordi de eksisterende modeller har for kort rækkevidde og for lang ladetid.

Vi skubber på udviklingen med forsøg med dedikerede el-ladestandere på sygehuse samt forsøg med fire el-liftbiler. Vi stiller krav om, at alle nye større flexbiler kører på el fra senest 2030.

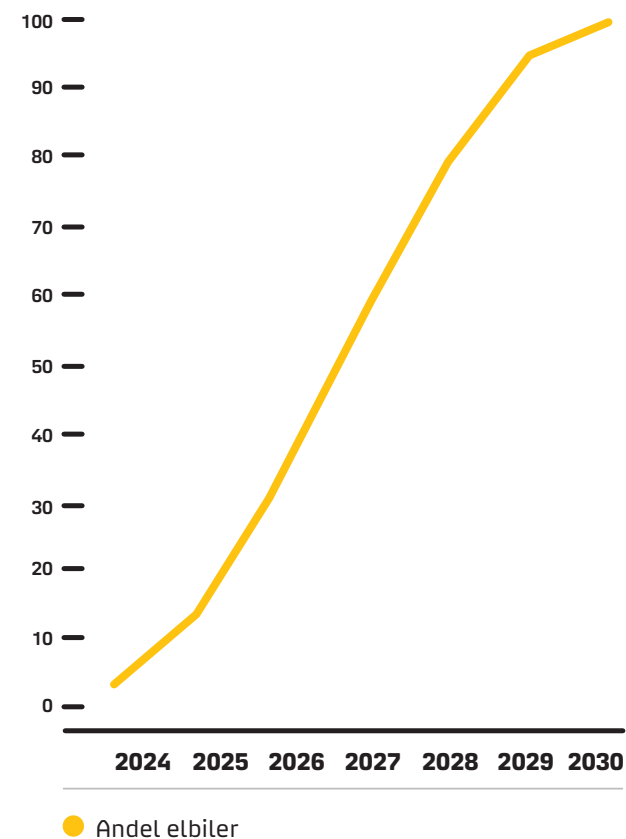
### Alle nye lokaltog kører på el

Omstilling til emissionsfrihed på lokalbanerne sker i takt med, at Lokaltog anskaffer nye tog.

Lokaltog har på vegne af Region Sjælland gennemført et udbud af 14 batteritog, med option på ti mere, i 2024. Beslutning om indkøbet skal ske i Region Sjælland. Disse tog forventes at blive leveret i år 2027-2029. Derudover forventes det, at nye tog til Nærumbanen i Region Hovedstaden kommer i udbud i løbet af 2024 med levering i 2029-2030. Beslutning om udbud skal ske i Region Hovedstaden. Lokaltogs øvrige tog forventes at blive omstillet til eldrift i perioden frem til 2035.

Udover at togene bliver emissionsfri, reduceres støjen fra togenes tomgang og accelerationer ved stationerne også, hvilket bidrager til et bedre nærmiljø.

Mål for omstilling af flextrafikens personbiler



## Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne

Klimadagsordenen har en høj grad af politisk bevågenhed, og alle kommuner og regioner har vedtaget klimaplaner med mål om at blive klimaneutrale i 2050.

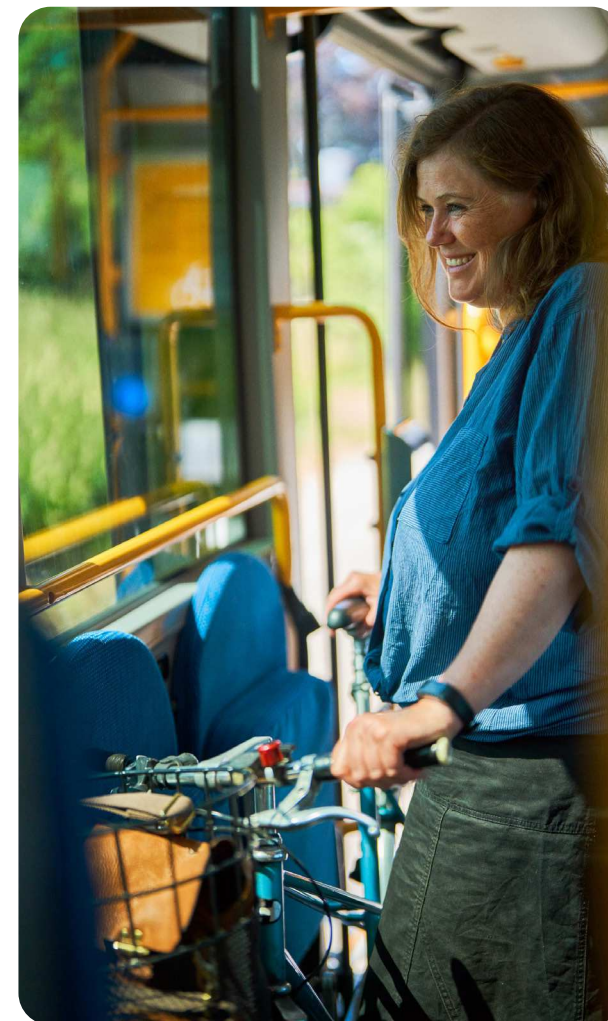
I klimaplanerne har hovedparten af kommunerne indarbejdet miljø- og klimamålene fra Mobilitetsplan 2020. Herudover er der ambitioner om grønne tiltag som f.eks. øget samkørsel, bedre forhold for cyklister, integration af stoppestederne i bymiljøet samt øget fokus på at fremme unges grønne transportadfærd hen over virksomhedernes muligheder for at understøtte grønne pendlervaner.

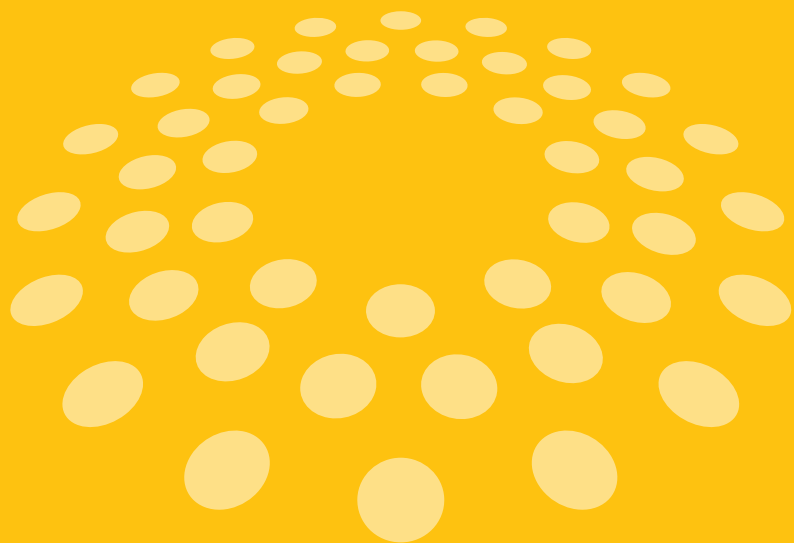
Vi vil understøtte implementeringen af klimaplanerne. Udgangspunktet bliver konkrete, tværgående mobilitetstiltag som f.eks. samkørsel, indarbejdelse af kollektiv mobilitet i kommune- og lokalplaner, så planerne understøtter grøn transportadfærd i bolig- og erhvervsområder.

### God planlægning giver grøn transportadfærd

Den rette placering af boliger og erhverv i forhold til den kollektive transport giver grøn transportadfærd.

For eksempel fremmer nærhed til den kollektive transport for boliger og især arbejdspladser brugen af både kollektiv transport, cykling og gang.





# Mobilitetsplan 2024

Udgivet af:

**Trafikselskabet Movia**  
Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby  
movia@moviatrafik.dk  
+45 36 13 14 00

**September 2024**



**Til bestyrelsen****Dokumentnummer**  
1866475**Dato**  
10 06 2024**Kopi til****Sagsbehandler**  
LHP**Direkte**  
+45 36 13 16 87CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798**Høringsnotat Forslag til mobilitetsplan 2024**

Movia har modtaget 56 høringssvar på Forslag til mobilitetsplan 2024: 41 fra kommuner, to fra regioner og 13 fra andre interessenter i løbet af høringsperioden fra 9. januar 2024 til 31. maj 2024.

De mange høringssvar og pointerne i dem har indgået i arbejdet med at udarbejde mobilitetsplanens endelige temaer og strategiske indsatser, som vil være retningsgivende for samarbejdet med kommuner, regioner og andre samarbejdspartnere i de kommende år.

**Overordnet fordeling af høringssvarene:**

- 47 høringssvar indeholder kommentarer til de overordnede linjer i mobilitetsplanen og/eller det strategiske net.
- 34 høringssvar omhandler mobilitetsplanens tema 1 Sammenhæng på tværs.
- 38 høringssvar omhandler mobilitetsplanens tema 2 Nye mobilitetsløsninger på landet.
- 36 høringssvar omhandler mobilitetsplanens tema 3 Partnerskaber for flere kunder.
- 29 høringssvar omhandler mobilitetsplanens tema 4 Klima og miljø.

Som en del af høringsprocessen har Movias administration tilbudt at komme på besøg i forbindelse med kommuner og regioners politiske behandling. Begge regioner samt 13 kommuner har ønsket at drøfte forslaget ifm. udvalgs- eller byrådsmøder. Hertil kommer oplæg for KKR Hovedstaden og Movias repræsentantskab.

Høringssvarene er i allerhøjeste grad positive. Kommuner og regioner udtrykker i høringssvarene generelt opbakning til temaerne samt planens overordnede struktur, som anskues som overskuelig og nemt tilgængelig. Det tilkendegives, at Movias bud på en strategisk plan, der indeholder både fortsatte initiativer fra den foregående plan og nye indsatser, der adresserer de stadige udfordringer, er en god ramme for det fortsatte samarbejde om udviklingen af den kollektive transport og mobilitet.

**Behandlingen af høringssvar**

Høringssvarene dækker en række forhold, som både er af konkret karakter, angår lokale forhold samt vedrører fælles, strategiske indsatser. En række af de konkrete forslag til teksten har ført til tilføjelser og præciseringer i Mobilitetsplan 2024. En del høringssvar indeholder desuden bemærkninger og forslag, der omhandler lokale forhold i konkrete kommuner. Disse vil blive behandlet direkte mellem Movia og de enkelte

kommuner, og eventuel relevant region, i en fortsat, særskilt dialog. En række kommuner og interessenter har ønsker til emner og områder, som Movia kan arbejde med fremadrettet. Disse er behandlet i nærværende høringsnotat under overskriften Emner udenfor Mobilitetsplan 2024 på side 6.

Slutteligt stiller nogle høringsparter sig desuden til rådighed for dialog og samarbejde med afsæt i Mobilitetsplan 2024. I forlængelse af bestyrelsens godkendelse af Mobilitetsplan 2024, vil Movia kontakte de relevante interessenter for at drøfte mulige samarbejder.

### **Det strategiske net**

Det strategiske net består af de godt 90 største buslinjer og lokalbanerne, der kører på tværs af kommunerne og sikrer sammenhængen til statens baner. Med Mobilitetsplan 2024 aftales det strategiske net mellem kommunerne, regionerne og Movia for de kommende fire år, som trafikselskabsloven foreskriver. Aftalen om det strategiske net er en vigtige planlægnings forudsætning for sammenhængende bus- og lokaltogtrafik på Sjælland og øerne.

De linjer, som Movia sammen med kommuner og regioner aftaler skal udgøre det strategiske net, er de mest passagertunge buslinjer samt alle lokalbaner, der sikrer sammenhæng i den kollektive transport på tværs af kommuner og regioner på Sjælland og øerne. Her prioriteres den mest effektive service med flere afgang, bedre fremkommelighed samt forbedrede forhold på stoppestederne og stationerne til gavn for både passagerer og driftsøkonomi. Movia arbejder særligt med at sikre digital trafikinformation ved de største stoppesteder og stationer i det strategiske net. Det strategiske net transporterer flest borgere, to tredjedele af de daglige rejser sker i denne del af Movias transportnetværk og er derfor noget, som virksomheder, borgere og nabokommuner skal kunne regne med, ligger fast. Det strategiske net har derfor stor betydning for bl.a. bosætnings- og uddannelsesmuligheder samt arbejdspladser.

Kommuner og regioner har i deres respektive hørings svar meldt tilbage om, hvorvidt de ønsker justeringer til de linjer, som Movia lægger op til skal inkluderes i det strategiske net i den kommende periode. Den endelige version af det strategiske net er fremkommet i en bilateral dialog mellem Movia og den enkelte kommune, hvorfor det strategiske net betragtes som fastlagt i forbindelse med Mobilitetsplan 2024.

Det er særligt åbningen af nye metrostrækninger i 2019 og 2024 der afstedkommer ændringer til en række buslinjer i og omkring København, fordi det afstedkommer nye rejsemønstre og forandret brug af den kollektive transport. Det drejer sig om linje 8A, 11, 18, 19, 21, 31, 68 og 164 der alle anses for at være instrumentale for at binde nettet sammen og sikre betjening af de store rejsestrømme i deres korridorer. Linjerne kører i Københavns Kommune samt Hvidovre, Frederiksberg, Gentofte, Glostrup, Rødovre, Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk, Ballerup og Herlev kommuner. Yderligere medtages linje 330R, der er en ny R-linje i Allerød og Hørsholm kommuner, ligesom linje 207 (Roskilde - Lejre) medtages efter ønske fra Roskilde Kommune. Endelig sker der ændringer i Sorø Kommune, hvor linje 422 og 425 udgår af det strategiske net. Linje 422 er nedlagt og linje 425 udgår, da linjen ikke længere har betjening aften og weekend. Tilsvarende tages linje 902 i Slagelse ud efter ønske fra Slagelse Kommune som konsekvens af reduktioner på linjen.

### **Tema 1 – Sammenhæng på tværs**

34 hørings svar omhandler mobilitetsplanens tema Sammenhæng på tværs. Hørings svarene bakker op om Movias forslag til de tre indsatser for dette tema, og flere lægger megen vægt på det tværgående samarbejde, som Movia kan facilitere. Det gælder f.eks. Ballerup, Frederiksberg og Frederikssund kommuner.

#### *Vi får R-busserne hurtigere frem*

Flere kommuner og begge regioner tilkendegiver, at de støtter op om en analyse, der ser på fremkomme-

ligheden for R-busserne og mulighederne for at forbedre dem. Region Hovedstaden bemærker, at også S-busser i den regionale bustrafik bør prioriteres, og Køge Kommune opfordrer til at se på R-bussernes korrespondance mellem bus og tog. Ishøj Kommune finder det vigtigt, at et fokus på R-busser ikke sker på bekostning af den øvrige bustrafik.

#### *Vi udbygger Fingerplanen med BRT*

Særligt Region Hovedstaden og kommunerne, der er direkte berørt af anlægget af BRT-linjer, kommenterer på indsatsen. Albertslund, Ballerup, Furesø, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre, Ishøj, Københavns og Rødovre kommuner samstemmer i opbakningen til Movias arbejde med BRT og er ligeledes optagede af Movias fokus på statens tilvejebringelse af de rette rammevilkår. Gladsaxe Kommune har ønsket en præcisering af afsnittene om rammevilkår for så vidt angår BRT (side 7 og 12), hvorfor denne er omformuleret til at afspejle den aktuelle situation. Vejdirektoratet kvitterer for et godt samarbejde om BRT.

Region Sjælland, Dragør, Frederiksberg, Halsnæs, Helsingør, Hillerød, Næstved og Rudersdal kommuner bakker ligeledes om BRT, BRT-inspirerede tiltag eller det beslægtede koncept for +Way. Næstved, Vallensbæk og Vordingborg kommuner ser ikke relevansen af BRT-koncepter i deres hovedbyer.

#### *Vi forbereder os på, at roadpricing er en mulighed*

Begge regioner støtter Movias forslag om at udarbejde en analyse af, hvordan busserne bedst kan understøtte en indførelse af roadpricing, hvilket ligeledes hilses velkomment af kommunerne Dragør, Frederiksberg, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Greve, Herlev, Ishøj, København, Rudersdal og Køge. Disse udtrykker også samstemmende et ønske om at arbejde for, at en del af provenuet fra roadpricing geninvesteres i den kollektive transport. Region Sjælland ser gerne, at Movia inddrager Parker & Rejs-anlæg i analysen. Movia ser frem til samarbejdet med Region Sjælland

## **Tema 2 – Nye mobilitetsløsninger på landet**

38 hørings svar omhandler mobilitetsplanens tema Nye mobilitetsløsninger på landet. I hørings svarene udtrykker kommuner, regioner og andre interessenter tilfredshed med, at Movia arbejder med både nye og kendte løsninger for at tilgodese lokale behov og muligheder for at forbinde landområder med det strategiske net.

#### *Vi tester og idriftsætter fleksibel offentlig transport - nærbus*

Movia har i april 2024 idriftsat forsøg med fleksibel offentlig transport, som har fået det kunderettede navn nærbus. Begge regioner ser potentiale i nærbus som en del af svaret på de udfordringer, som mindre bysamfund og landområder står overfor. Det er primært kommuner, der har behov for at betjene landområder, der udtrykker interesse for nærbus-servicen, som f.eks. Egedal, Faxe, Furesø, Gribskov, Halsnæs, Holbæk, Kalundborg, Sorø, Stevns, Vordingborg og Lolland kommuner. Sorø kommune udtrykker beklagelse over, at de eksisterende kontraktlængder på busser umiddelbart begrænser mulighederne for at undersøge Nærbus nærmere. En del andre kommuner ser potentiale for, på sigt, at betjene bysamfund med Nærbus eller ønsker i det hele taget at støtte op om behovsstyrerede mobilitetsløsninger; det er for eksempel Ballerup, Dragør, Helsingør og Solrød kommuner samt Københavns Kommune. Dansk Idrætsforbund (DIF) ser mulighed for, at Nærbus også kan tilgodese idræts- og fritidsaktiviteter i naturen, mens Nordian stiller sig til rådighed for videre samtale om eventuel samordning af Nærbus-konceptet med Flex-trafikken.

#### *Vi arbejder for, at samkørsel bliver et tilbud på tværs af kommunerne*

Region Sjælland, Guldborgsund, Allerød, Lolland og Næstved kommuner bakker op om Movias fokus på at undersøge mulighederne for at samtænke flextrafik og samkørsel. Albertslund, Ballerup, Hillerød, Halsnæs og Vallensbæk kommuner ønsker samkørsel tænkt ind i en bredere indsats med andre delemobi-

litetsløsninger og Egedal, Fredensborg, Frederiksberg, Furesø, Gentofte, Halsnæs, Helsingør, Ishøj, Kalundborg, Ringsted, Roskilde, Rudersdal, Slagelse og Solrød kommuner stiller sig positive og udtrykker tilfredshed med Movias fokus på indsatsen. Forbrugerrådet Tænk, Dansk Idrætsforbund samt Vejdirektoratet bifalder, at Movias samkørselsindsats falder fint i tråd med de tre organisationers tanker og arbejde i den retning.

Region Hovedstaden anerkender samkørsel som et område i udvikling og med potentiale, men er ikke overbevist om, at Movias måde at gribe det an på er den mest hensigtsmæssige, mens Faxe og Gribskov kommuner sætter spørgsmålstegn ved, om samkørsel fungerer i praksis. Movia anerkender, at udviklingen af samkørsel til et reelt mobilitetstilbud i landområder, der supplerer de eksisterende kollektive transporttilbud, kommer med udfordringer og vanskeligheder, som skal løses. Det er netop derfor Movias bestyrelse den 30. juni 2023 besluttede, at Movia skal arbejde for et storskalaforsøg, og i fællesskab med KKR Sjælland i oktober 2023 fremsendte et brev til ministeren for at fremme et forsøg.

Faktaboksen på side 17 om samkørselsprojektet i Køge Bugt er i den endelige Mobilitetsplan 2024 erstattet af en kort omtale af Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark, da de tre kommuner bag forsøget - Køge, Stevns og Faxe - besluttede ikke at gå videre med det.

Derudover støtter kommuner, der i øvrigt er positive, op om Movias ønske om ændrede rammevilkår, der muliggør et storskalaforsøg med samkørsel, som sikrer sammenhæng til den samlede kollektive transport og sikrer sammenhængende løsninger på tværs af kommunegrænser.

*Vi skaber overblik over og forbedrer de mindre knudepunkter:*

De kommuner, regioner og interessenter, der kommenterer indsatsen, forholder sig alle positivt til den, dog ønsker en række kommuner i deres høringssvar større ambitioner fra Movias side, og ser også gerne, at Movia kigger på de større knudepunkter og/eller samtænker knudepunkterne med anden mobilitet – det være sig cykler og parkering af dem, *first* og *last mile* løsninger og anden delemobilitet - begge regioner, Albertslund, Ballerup, Dragør, Egedal, Furesø, Gentofte, Helsingør, Ishøj, Køge, Slagelse, Vallensbæk og Vordingborg kommuner hører i denne kategori, Torup Ting fremhæver Dyssekilde station som driftes af lokale kræfter som en måde at gøre det på, mens supercykelstisamarbejdet taler varmt for et meget større fokus på kombinationsrejser, Vejdirektoratet tilslutter sig også dette. Beskrivelsen af indsatsen er derfor tilpasset for at imødekomme inklusion af kombinationsrejser der inkluderer cykler.

Furesø, Gribskov og Helsingør kommuner ønsker desuden, at staten i højere grad støtter arbejdet økonomisk f.eks. ved at etablere puljer, da dele af indsatsen forudsætter, at kommunerne finansierer visse forbedringer.

### **Tema 3 – Partnerskaber for flere kunder**

36 høringssvar omhandler mobilitetsplanens tema Partnerskaber for flere kunder. I høringssvarene stiller kommuner og regioner sig positive over for Movias tema om partnerskaber – alle, der har kommenteret, bakker op om initiativer, der kan medvirke til at tiltrække flere passagerer i den kollektive transport. En række interessenter udtrykker ønske om et styrket samarbejde. Region Hovedstaden opfordrer til at prioritere etablerede samarbejder med f.eks. DSB, Hovedstadens Letbane og Metroselskabet bl.a. i regi af DOT-samarbejdet, mens Region Sjælland viderebringer erfaringen, at det giver bedre løsninger, hvis løsninger udvikles og implementeres i fællesskab. Boligselskabet KAB stiller sig til rådighed for et generelt samarbejde, som f.eks. kan omfatte etablering af nye eller optimering af eksisterende ruter, der forbinder boligområder med vigtige destinationer som f.eks. sundhedscentre og indkøbsmuligheder, adgangen til den kollektive transport, der kan øges via nye forbindelsesveje, stier mv. til stoppesteder samt hjælp til at



gøre beboerne opmærksom på ændringer, der bliver gennemført i samarbejde med virksomheder, kommuner og regioner.

#### *Vi skaber forbindelse til turisme, kultur, fritids- og idrætsaktiviteter*

Ballerup kommune værdsætter indsatsen højt og vil gerne deltage i videreudviklingen af at få skabt partnerskaber med organisationer inden for kultur og fritid. Ligeledes stiller Egedal kommune sig bag indsatsen, i det de har mange borgere, der har behov for at transportere sig mellem hjem og fritidsaktiviteter. Frederiksberg, Gentofte, Halsnæs, Gribskov, Fredensborg, Herlev, Allerød, Næstved, Stevns, Vallensbæk og Vordingborg kommuner ser også positivt på samarbejde med turismeerhverv og idrætsorganisationer og f.eks. Ishøj Kommune antager, at der her er et stort uudnyttet potentiale i kommunen.

Københavns Kommune ser også positivt på Movias indsats for at styrke anvendelsen af kollektiv trafik i forbindelse med turisme-, kultur og fritidsaktiviteter. København lægger hvert år jord til en lang række større og mindre arrangementer inden for kultur og sport, som kræver transport af mange mennesker, og Københavns Kommune ønsker, at publikum til disse har gode muligheder for at bruge busser og anden kollektiv trafik.

Fredensborg kommune henviser i øvrigt til Visit Nordsjælland, som også har afgivet hørings svar, der hilser tiltaget velkomment. Lollands Ældreråd bifalder, at Movia vægter forbindelse til kultur- og fritidsaktiviteter, og opfordrer til at inddrage organisationer, der varetager de ældres interesser i arbejdet. Supercykelstisamarbejdet ser stort potentiale, hvis indsatsen kombineres med kombinationsrejser, og Wonderful Copenhagen støtter op om indsatsen.

#### *Vi samarbejder om bæredygtig pendling med kommuner og virksomheder*

Albertslund, Ballerup, Frederiksberg og Vordingborg kommuner roser Movia for guiden Bæredygtig Pendling, mens Hillerød, Holbæk og Vallensbæk kommuner bemærker, at Movias indsats spiller godt ind i kommunens eget strategiske arbejde. Hvidovre, Ishøj og Køge kommuner tilkendegiver generel opbakning til arbejdet, og Herlev Kommune kvitterer for Movias deltagelse i kommunens egne indsatser med bæredygtig pendling for virksomheder.

Ift. virksomheders mulighed for at finansiere busdrift udtrykker mange kommuner interesse for denne løsning – bl.a. Gentofte, Gladsaxe, Greve, Helsingør, Hillerød, Roskilde, Rudersdal og Slagelse kommuner mens Furesø Kommune kvitterer og udtrykker ønske om at samarbejde tættere med Movia om at afsøge mulighederne. Ballerup Kommune tilkendegiver, at nogle virksomheder allerede har henvendt sig for at høre om mulighederne, og kommunen efterlyser i regi heraf konkrete retningslinjer. Forbrugerrådet Tænk udtrykker bekymring for, om virksomhedsbetalte busser risikerer at skævvride ruteplanlægningen.

#### *Vi synliggør og målretter mobilitetstilbud for unge*

Det er vigtigt for regioner såvel som kommuner at sikre, at de unge fortsat har gode muligheder for at transportere sig bæredygtigt til ungdomsuddannelserne, og at de i videst muligt omfang bruger den kollektive transport. Derfor bakker de også op om Movias indsats på området; det gælder f.eks. Albertslund, Ballerup, Egedal, Fredensborg, Frederiksberg, Furesø, Gribskov, Holbæk, Ishøj og Vallensbæk kommuner. Holbæk Kommune sammenkæder indsatsen for de unge med billigere takster i den offentlige transport, mens Albertslund Kommune anerkender Movias begrænsede indflydelse herpå. Endnu andre kommuner anerkender Movias arbejde for en ny ungerabat (Gribskov, Hørsholm, Holbæk, Københavns og Helsingør kommuner). Forbrugerrådet Tænk støtter særligt initiativer, der tilgodeser de unge.

## **Tema 4 – Klima og miljø**

29 høringsvar omhandler mobilitetsplanens tema Klima og miljø. De høringsvar, der beskæftiger sig med temaet om klima og miljø, udtrykker bred opbakning til den grønne omstilling af bus, tog og flextrafik, og Movias initiativ til at se på hvorledes Movia kan understøtte kommunernes implementering af klimaplanerne.

#### *Vi omstiller til grøn transport*

Albertslund, Allerød, Ballerup, Egedal, Fredensborg, Frederiksberg, Gentofte, Ishøj, Hørsholm, Køge, Næstved, Ringsted, Slagelse, Solrød, Sorø, Stevns og Vordingborg kommuner bifalder indsatsen, eller noterer at de enten har eller er i færd med omstillingen til elbusser i eksisterende eller fremtidige udbud.

Region Hovedstaden forslår, at Movia justerer indsatsen om at omstille til grøn transport med udfasning af brugen af biobaserede brændstoffer, særligt HVO og lignende brændstoffer, der baseres på fødevarer. I Movias ny elbuskontrakter anvendes biobrændstoffer alene til supplerende kabineopvarmning i el-busser. Movia stiller bæredygtighedskrav svarende til de krav, som EU og Energistyrelsen stiller til biobrændstoffer, således følger Movia myndighedernes standarder. Supplerende kabineopvarmning kan alternativt ske ved brug af konventionel diesel. Brug af konventionel diesel vil stride mod en målsætning om fossilfrihed i 2030. Det er ikke et mål at anvende HVO for at opnå fossil- og emissionsfri drift, men muligheden sikrer en driftsfleksibilitet, så driften i meget kolde perioder kan opretholdes.

Trafikselkabet Ruter i Oslo oplevede i vinteren 2024 store driftsudfordringer med elbusser pga. ekstraordinær kulde. Hertil kommer, at krav om el-opvarmning vurderes at kunne indebære en merpris på 2-3 pct., som få kommuner eller regioner indtil videre har været villige til at betale. Det bemærkes, at Movia har fulgt op på sammensætningen af den HVO, der anvendes. Operatørerne anvender HVO, der er produceret på basis af slagteriaffald og brugt fritureolie. Dermed anvendes der ikke HVO udvundet af fødevarer i Movias elbusser. På denne baggrund fastholder Movia målet i indsatsen *Vi omstiller til grøn transport*, om at, at busserne er fossilfri i 2030, og at alle nye busser er elbusser.

Region Sjælland er involveret i et forsøgsprojekt vedrørende omstilling til el af de mere vanskeligt omstillelige liftbiler. Københavns Kommune ønsker desuden, at Movia afsøger mulighederne for at accelerere flextrafikkens overgang til el.

DIF, Banedanmark, Nordian, Supercykelstisamarbejdet samt Forbrugerrådet Tænk bakker alle op om Movias indsats for at omstille til elektrificerede transportmidler. Forbrugerrådet Tænk opfordrer til, at Movia ikke anvender udtrykket "grøn transport", da udtrykket er for generelt og upræcist, og bemærker desuden, at anvendelse af ordet "grøn" i markedsføringen alene på basis af en sænket klimabelastning formentlig også vil være i modstrid med det kommende EU-direktiv om styrkelse af forbrugerne i den grønne omstilling. Movias mobilitetsplan er et planværktøj og kan ikke betragtes som markedsføring eller kundevendt kommunikation, hvorfor Movia finder, at det er forsvarligt at anvende grøn transport.

Slutteligt er passus om lokaltogs udbud og indkøb af batteritog opdateret med seneste information. Beslutning om indkøb af batteritog skal ske i Region Sjælland. Tilsvarende skal beslutning om udbud af nye tog til Nærumbanen ske i Region Hovedstaden

#### *Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne*

Regionerne kvitterer for, at Movia engagerer sig i implementeringen af klimaplanerne. Mange kommuner konstaterer med tilfredshed, at Movias mål for omstilling af bus, tog og flextrafik til el, passer ind i kommunernes klimahandleplaner. Og for eksempel Gribskov, Herlev, Køge, Ringsted, Slagelse og Vallensbæk kommuner er meget positive over at Movia ønsker at understøtte implementeringen af klimaplanerne,

mens Herlev kommune allerede har inddraget Movia i et initiativ desangående.

### **Emner udenfor Mobilitetsplan 2024**

En række af høringsparterne berører emner i deres hørings svar, som ikke direkte omtales i Mobilitetsplanen. Nogle af disse emner er berørt i ovenstående, men ekspliciteres herunder.

#### *Deletjenester, mikromobilitet, first & last mile, kombinationsrejser:*

Særligt i forbindelse med indsatsen om knudepunkter udtrykker mange høringsparter, at Movia bør arbejde mere med at koble flere forskelligartede deletjenester som f.eks. cykel, løbehjul og samkørsel sammen med den kollektive transport, som Movia står for. Region Hovedstaden og Albertslund, Ballerup, Egedal, Halsnæs, Greve, Holbæk, Ishøj, København, Rudersdal, Vallensbæk, Gribskov, Helsingør og Furesø kommuner berører emnet i en eller anden form – særligt Furesø kommune har gode forslag til cykeldelingsprogrammer efter hollandsk forbillede. Også supercykelstisamarbejdet taler for et sammenhængende transportsystem, der inkluderer cykelmuligheder.

Movia arbejder med at inkludere cykelperspektivet og samkørsel i den kollektive transport – f.eks. er det gratis at medbringe cykel og løbehjul i alle Movias busser og i alle lokaltog. Imidlertid er der ikke i trafikskabsloven hjemmel for at arbejde med deletjenester.

#### *Takster, zoner, prisstruktur og billetter*

Flere høringsparter opfordrer til, at Movia arbejder for at sætte taksterne ned. Det gælder f.eks. Albertslund, Egedal, Furesø, Gladsaxe, Gribskov, Helsingør, Holbæk, Hvidovre og Helsingør kommuner samt Forbrugerrådet Tænk. Forbrugerrådet Tænk fremhæver Passagerpulsens befolkningsundersøgelser, som viser, at høje priser er den væsentligste hindring for at bruge kollektiv transport mere. Der foreslås blandt andet omstrukturering af taksterne, så prisen sænkes på de længere rejser, samt billigere års- eller månedskort og muligheder for gruppebilletter for busser. Mange parter der kommenterer på dette, kæder også de stigende billetpriser sammen med de vigende passagertal – det gælder f.eks. Albertslund og Faxe kommune, mens Københavns kommune ønsker at nye rabatordninger testes via forsøg for at evaluere på hvad effekterne er. Frederikssund Kommune opfordrer til at arbejde for at delemobilitetsløsninger kan indgå i en samlet billetstruktur med den øvrige portefølje, mens Nordian her fremhæver muligheden for at benytte Rejsekort som app som fælles billetsystem også indenfor Flextrafik og Nærbus. Hertil kommer Egedal kommune der plæderer for at se på om den eksisterende zoneinddeling er hensigtsmæssig, samt opfordrer til at undersøge om ordningen med Erhvervskort kan gøres mere attraktiv for flere.

Faxe Kommune ønsker forbedrede vilkår og priser for uddannelsessøgende, hvilket suppleres af bl.a. Forbrugerrådet Tænk samt Frederiksberg, Frederikssund, Furesø, Gribskov, Helsingør, Holbæk, Hørsholm og Københavns kommuners støtte til arbejdet med nye ungdomsrabatter. Frederikssund og Køge Kommune ser her Movia som en god facilitator i samarbejderne mellem trafikskaber, myndigheder, uddannelsessteder og erhvervsområder. Der opfordres også til at revidere rabatordningen for rejser uden for myldretiden. Fra Lolland Ældreråd lyder en påmindelse om, at også ældre er storforbrugere af og ofte helt afhængige af offentlig transport.

Region Hovedstaden ønsker, at Movia søger og styrker samarbejder med øvrige trafikskaber, myndigheder og staten i en bred opfattelse, herunder også med henblik på billetprodukter. Ballerup Kommune foreslår, at der igangsættes en revision af det eksisterende produktkatalog. Supercykelstisamarbejdet kvitterer for den store forbedring, at det nu er muligt at medtage cykel gratis i stort set alle Movias offentlige transportmidler.

Movia afventer delrapporten fra ekspertudvalget om kollektiv mobilitet, hvori ekspertudvalget skal afdække mulige modeller for, hvordan takststrukturen kan indrettes med henblik på at få flest muligt til at vælge kollektive transporttilbud. I den forbindelse skal der afdækkes mulige ændringer til Erhvervskort og produkter for unge og studerende.

#### *Samarbejder på tværs, bl.a. i regi af Din Offentlige Transport (DOT) og Rejsekort & Rejseplan*

Ballerup og Gladsaxe Kommune med flere opfordrer til generelt at prioritere samarbejde på tværs, og Ballerup samt Helsingør ytrer ønske om et fælles trafikskelskab for Østdanmark. Region Hovedstaden taler for, at det eksisterende samarbejde på Sjælland og øerne i regi af DOT forsat prioriteres, ligeledes også det landsdækkende samarbejde i regi af Rejsekort & Rejseplan, mens Københavns Kommune bemærker at DOT-samarbejdet slet ikke omtales i Mobilitetsplanen. Københavns Kommune bemærker at samarbejdet mellem trafikskelskaberne i DOT er centralt, og at det derfor vigtigt med fortsat fokus på at styrke DOT-samarbejdet som omdrejningspunkt for arbejdet med at skabe større sammenhæng i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Slagelse Kommune plæderer for, at DOT-samarbejdet inkluderer skiftsteder, hvilket Helsingør Kommune ligeledes taler for. VisitNordsjælland kvitterer for det konstruktive samarbejde.

Movia vægter samarbejdet i regi af DOT meget højt, og anskuer det som kontinuerlig og selvfølgelig arbejdsopgave. Strategien for DOT er fastlagt særskilt og kan findes i publikationen "Strategi for DOT 2023–2025 Flere skal transportere sig sammen", som kan findes på <https://dinoffentligetransport.dk/om-dot/dots-strategi>. Gennem samarbejdet i DOT arbejder Movia for at gøre det attraktivt og enkelt at være kunde i den kollektive transport. Det omfatter blandt andet kontinuerligt at forbedre den digitale såvel som den fysiske trafikinformation på de fælles trafikknudepunkter - for eksempel i forbindelse med etableringen af den nye letbane samt stationen København Syd. Det er også en fælles opgave gennem DOT at udvikle billetprodukter og services. Det gælder for pendlerne men også de mindre frekvente rejsende og turister i DOT-området. Ikke mindst har DOT i de senere år udviklet samarbejdet med turistorganisationerne, under den fælles målsætning om at motivere flere turister til at vælge den kollektive trafik.

I de kommende år vil DOT have fokus på at sammenlægge salgskanaler med Rejsekort & Rejseplan i takt med at de digitale salgskanaler udvikles på tværs af landet.

#### *Lokaltog*

Lolland og Stevns kommuner udtrykker i deres høringssvar opbakning til Lokaltog. Lolland kommune opfordrer til at nattogskørsel på Lollandsbanen fredag og lørdag gøres til en integreret del af Lokaltogs drift hos Region Sjælland. Herudover plæderer Lollands kommune for direkte tog mellem Nakskov og København, på udvalgte tidspunkter af døgnet. Stevns Kommune gør i høringsbrevet opmærksom på udfordringerne ifm. enkeltsporet mellem Køge station og Køge Nord station, samt udfordringer med perronkapaciteten på Køge station.

Movia bemærker, i tråd med Stevns Kommune, at der med afsæt i Infrastrukturplan 2035 er bred enighed om at gennemføre en forundersøgelse af et dobbeltspor Køge - Køge Nord samt en ekstra perron på Køge Station. Movia imødeser resultatet af forundersøgelsen.

Lokalbanerne i Region Hovedstaden er en del af det strategiske net og sammen med R- og S-busserne rygraden i den kollektive transport i Nordsjælland. Region Hovedstaden har 18. juni 2024 sendt "Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035" i offentlig høring frem til 1. oktober 2024. Udviklingsplanen er et mulighedskatalog med forslag til forbedringer og investeringer i lokalbanerne i perioden 2026-2035. De enkelte tiltag kan besluttes enkeltvis, men nogle af tiltagene hænger sammen, hvorved de fulde fordele for ét tiltag først opnås efter andre tiltag er gennemført. Udviklingsplanen skal sætte retningen

for udviklingen af lokalbanerne de næste 10 år. Målet er at gøre lokalbanerne mere attraktive ved at mindske rejsetiden og skabe bedre forbindelser til og mellem banerne. Dermed kan lokalbanerne gøres endnu mere attraktive og det foretrukne transportmiddel for borgerne.