



Københavns Kommunes høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2024

Københavns Kommune har modtaget Movias Mobilitetsplan 2024 i politisk høring.

Københavns Kommune støtter op om Movias Mobilitetsplan 2024 og er overordnet positiv overfor mobilitetsplanen, som tager fat om nogle væsentlige trafikale problemstillinger, herunder bl.a. at sikre flere rejsende i den kollektive transport samt fokus på klima og miljø. Københavns Kommune arbejder aktivt for, at der skal flere passagerer i den kollektive transport og har en målsætning om, at minimum 25 % af alle ture i København skal foretages med kollektiv transport.

Københavns Kommune har følgende bemærkninger til Movias Mobilitetsplan 2024:

Tema 1: Sammenhæng på tværs

Københavns Kommune støtter op om tankerne bag det strategiske busnet og de udpegede buslinjer i nettet. Det er fortsat vigtigt, at Movia fokuserer på at optimere det strategiske net og gennemfører bustilpasninger og sikrer sammenhæng med den øvrige kollektive transport. Det er dog vigtigt, at det strategiske busnet tilpasses på baggrund af de ændringer, der bestilles i forbindelse med bustilpasning til Sydhavnsmetroen for linje 8A og 9A.

Københavns Kommune støtter op om, at rammevilkårene for BRT-projekter ændres, så kommunal medfinansiering er undtaget fra anlægsloftet. Det bemærkes, at Københavns Kommune endnu ikke har taget beslutning om, hvorvidt det ønskes at anlægge BRT-projekter i kommunen.

I tillæg til at sikre sammenhæng med den øvrige kollektive trafik er det vigtigt med fortsat fokus på udvikling omkring stationer **samt omdannelsen af større** knudepunkter på det strategiske net, bl.a. ift. at sikre bedre forhold for kombinationsrejser mellem cykel og bus. Dette kan bl.a. omfatte samarbejde med kommunerne om bedre adgangsveje for gående og cyklende til og fra knudepunkterne samt gode og trygge cykelparkeringsforhold ved knudepunkterne.

Københavns Kommune finder, at det fortsat er vigtigt, at Movia også har fokus på mindre busfremkommelighedsprojekter. Københavns Kommune har i samarbejde med Movia i 2023-24 udarbejdet en kortlægning af muligheder for busoptimering, som bl.a. har belyst mulighederne for at forbedre fremkommeligheden for busserne i København på en række strækninger, hvor den tilladte hastighed sænkes.

15-04-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 3406

Dokumentnummer i F2
4826322

Sagsnummer eDoc
2024-0051304

Sagsbehandler
Malene Frydenlund Jørgensen

Københavns Kommune er positive overfor, at der fra Movia udvises rettidig omhu ift. mulig indførelse af roadpricing, da den kollektive transport, hvis roadpricing gennemføres, forventeligt vil spille en endnu større rolle for københavnernes mobilitet. Derfor ønsker Københavns Kommune, ligesom Movia, at nogle af midlerne fra roadpricing bør tilbageinvesteres i mobilitetsløsninger for hovedstadsområdet, herunder den kollektive transport. Københavns Kommune samarbejder gerne med Movia om et fælles oplæg om, hvordan busdrift kan understøtte indførelsen af roadpricing.

Københavns Kommune bemærker, at Movias Mobilitetsplan 2024 ikke har fokus på DOT-samarbejdet. Københavns Kommune har ved høringen om den seneste mobilitetsplan i 2020 understreget, at samarbejdet mellem trafikskaberne i DOT - Din Offentlige Transport er centralt, og det er 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. Movias Mobilitetsplan 2024 bør derfor sætte fokus på DOT-samarbejdet. Det er ligeledes fortsat vigtigt for Københavns Kommune, at samarbejdet mellem trafikskaberne bredes ud til også at omfatte trafikskaberne i Sydsverige, så der også skabes bedre sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af Øresund.

Tema 2: Nye mobilitetsløsninger på landet

Københavns Kommune finder det interessant og relevant, at Movia ser ind i nye mobilitetsløsninger på landet, herunder FLOT.

Københavns Kommune har i 2023, sammen med KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, igangsat en regional mobilitetsanalyse. Arbejdet gennemføres i to faser, en kortlægningsfase som afsluttes i forsommeren 2024 og en scenariefase, som skal bidrage til at skabe en fælles strategisk ramme for evt. nye prioriterede infrastrukturprojekter og mobilitetsløsninger i hovedstadsområdet, når projektet afsluttes primo 2025. Københavns Kommune ser positivt på, at Movia bidrager til arbejdet.

Tema 3: Partnerskaber for flere kunder

Københavns Kommune støtter op om Movias arbejde med at få flere passagerer i den kollektive transport. Det bemærkes, at det fortsat er vigtigt at forbedre serviceniveauet for de eksisterende passagerer for at sikre deres fastholdelse som kunder.

Københavns Kommune ser positivt på Movias indsats for at styrke anvendelsen af kollektiv trafik ifm. med turisme- kultur og fritidsaktiviteter. København lægger hvert år jord til en lang række større og mindre events 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.

Københavns Kommune bakker op om Movias forslag til en ny ungdomsrabat. Det er vigtigt, at Movia har fokus på at sikre en attraktiv kollektiv transport, hvor der også er fokus på billetpriserne. Københavns Kommune ser gerne, at nye rabatordninger testes gennem forsøg, så der kan evalueres på, hvad effekterne er ved billigere billetter i hovedstadsområdet.

Tema 4: Klima og Miljø

Københavns Kommune finder det positivt, at Movia har skærpet sine målsætninger ift. den grønne omstilling, og at 94 % af alle busser skal være emissionsfrie i 2030. Ligeledes er det positivt, at Movia vil udfase CO₂-udledende køretøjer i flextrafikken i 2030. Københavns Kommune påpegede ved høringen af den seneste mobilitetsplan i 2020, at tempoet for omstillingen kan være mere ambitiøst. Københavns Kommune vil igen opfordre til, at omstillingshastigheden øges. Her tænkes særligt på personbilerne i flextrafikken, hvor teknologien har været til stede i en længere periode. En ny personbil har typisk en levetid på ca. 15 år - levetiden for personbiler i flextrafikken er nok kortere pga. øget brug - hvorfor fossile biler indkøbt i 2024 med en vis sandsynlighed stadig vil være i drift i 2030, hvor målet er nulemission i flextrafikken. Derfor opfordrer Københavns Kommune til, at alle nye personbiler i flextrafikken fra dags dato er elbiler - og ikke først fra 2025.

Københavns Kommune ønsker at indføre en nulemissionszone i København, når lovgivningen er klar på området. Det er vigtigt, at Movia er opmærksomme på, at reglerne kan have betydning for borgere, der skal benytte flexkørsel inden for en ny nulemissionszone.