

Notat om: Resume af punkter i Movia's Mobilitetsplan 2020		
Sagsbehandler: Hans Georg Hybschmann	Dato:	17-12-2019
Til: [Intern(e) modtager(e)]	J. nr.:	13.05.16-P19-1-19

Movia har den 20. november 2019 sendt deres trafikplan for de næste 4 år ud i høring – Mobilitetsplan 2020.

Mobilitetsplan er en fælles plan for Movia og kommuner og regioner. Planen viser, hvordan Movia sammen med kommuner og regioner vil arbejde for at nå fælles mål i de kommende år: Så flere bruger den kollektive transport, så den samlede transport bliver grønnere, så hele Greater Copenhagen understøtter vækst og udvikling gennem kollektiv grøn mobilitet.

Planen udarbejdes i henhold til lov om trafikselskaber, der fastlægger, at Movia mindst hvert fjerde år skal udarbejde en trafikplan. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag. Movia har siden Trafikplan 2016 valgt at foretage et skift fra trafikplan til mobilitetsplan begrundet i de seneste års erfaringer med strategisk fokus på at forbedre borgernes samlede mobilitet. Gennem en bred tilgang til, hvad der skaber god mobilitet for borgerne, er arbejdet med at forbedre den kollektive transport udvidet til også at omfatte, hvordan borgerne let kommer til og fra den kollektive transport på gåben eller med andre mobilitetsformer samt at forbedre skift ved stoppesteder og på de større busterminaler og stationer.

I forslaget til Mobilitetsplan 2020 lægges op til at fokusere på indsatsen om fire strategiske temaer:

- *Styrke det eksisterende strategiske net*
- *En mere ambitiøs klima- og miljømålsætning*
- *Styrke pendling med kollektiv transport*
- *Forbedre den kollektive mobilitet uden for de større byer*

De fire strategiske temaer indeholder flere delområder, hvor der være fokus på at udvikle for skabe bedre mobilitet og understøtte væksten af grøn mobilitet. Disse delområder kan læses nedenstående.

Styrke det eksisterende strategiske net

Forbedring af jernbanenettet

I løbet af de kommende 5 år udbygges jernbanenettet, hvilket vil give forbedret rejsetider for passagererne i togene på Sjælland, hvor der dog i perioder vil være øget gener i forbindelse med anlægsarbejder og omlægninger af tog og busser. Det øger behovet for liveopdatering af trafikinformation via de digitale kanaler.

BRT-løsninger

Ligesom bilerne er busserne særlig i Storkøbenhavn påvirket af trængslen på vejene, hvor busserne hænger fast i bilkøerne på vejene. Over de sidste 8 år er trængslen for busserne vokset med cirka 17 procent. Det rammer mobiliteten på hele Sjælland, og medfører et årligt samfundsøkonomisk tab vurderet til mere end 2 milliarder kroner. Løsningen på udfordringen med trængsel er videreudvikling af BRT-løsninger for busnettet. BRT består af bedre stoppe- og skiftemuligheder for busser og flere vejstrækninger med dedikeret busbaner til bustrafikken. På sigt kan sådan en vejindretning åbne for kørsel med førerløse busser. Udgangspunktet for et BRT-netværk er S-buslinjer, hvilket i Rødovre omfatter 200S og hele Tårnvej.

Troværdig trafikinformation

I Movia arbejdes der for at sikre tilgængelig og troværdig information både før og under rejsen. Movia vil forbedre Rejseplanen, så informationen på eksisterende digitale platforme styrkes. Flere stoppesteder i det strategiske net bør i de kommende år forsynes med digitale skærme til live-information, og det samme skal ske på centrale stationer, hvor information på tværs af transportformerne er relevant.

En mere ambitiøs klima- og miljømålsætning

Omstilling til fossilfrihed og elbusser

Movia arbejder ud fra målsætningen, at busdriften skal være som minimum fossilfri fra 2030. Denne målsætning passer med nye statslige regler, som fra 2020 tillader etablering af flere miljøzoner, krav fra EU i 2021 om, at der i offentlige udbud skal være mindre 45 % af busserne som er fossilfri og 22,5 % som er emissionsfrie busser. Ligeledes passer denne målsætning med Klimalovens målsætning om 70 % CO₂-reduktion i 2030. Emissionsfri busdrift (el-busser) er dog stadig mellem 6-22% dyrere end dieselbusser ved udbud. Movia anbefaler, at overgangen til emissionsfri busdrift ikke sker på bekostning af den eksisterende busdrift ved reduktion af antal busafgange eller busruter. Movia arbejder sammen med de andre trafikskaber for at modernisere reglerne for elafgifter, både på EU-plan og i dansk lovgivning. For at holde fast i skiftet til elbusser er det vigtigt, at elafgiften til busdrift gøres permanent lav.

Movia forventer, at 30 procent af busserne i 2025 er fossilfri, og yderligere 30 procent er elbusser. Derfor foreslår Movia, at kommuner og regioner sætter et fælles mål om, at alle busser i 2030 er fossilfri, og at halvdelen som minimum er elbusser eller andre nulmissions busser.

Bedre integration af forskellige grønne deleløsninger

Movia samarbejder med landets øvrige trafikvirksomheder i regi af Rejekortet og Rejseplanen for at udvikle én landsdækkende, digital mobilitetsløsning, som en dansk MaaS-løsning (Mobility as a Service) på tværs af private og offentlige transportudbydere. Udført rigtigt og med udgangspunkt i kollektiv transport kan kombinationen af tog, bus, delecycel og samkørsel blive et attraktivt og miljøvenligt alternativ til biltrafik, som den foregår pt.

Flextrafik i elbiler

Flextrafik er et supplement til den traditionelle buskørsel, hvor flextrafik koordinerer de forskellige lovpligtige kørsler på tværs af kommuner og regioner. Det er i sig selv miljøvenligt, da det er med til at sikre, at hver enkelt borger ikke kører alene, hvis det er muligt at koordinerer køreturen med andre ture. Mere end 20 procent af alle de kilometer, som Movia tilbagelagde i 2018, blev kørt af en flextrafik-bil, som samtidig tegnede sig for godt fem procent af CO₂-udledningen i Movia. Flextrafikken forventes at blive udbudt kontrakter på op til fire år, og for at holde fokus på den grønne omstilling foreslås et ambitiøst mål om, at alle flextrafik-køretøjer er eldrevne senest i 2030.

Styrke pendling med kollektiv transport

Planlægning af mobilitet ved fysisk planlægning

Mange arbejdspladser ligger i dag tæt på bus eller tog, og stationsnærhedsprincippet i hovedstadsområdet sikrer, at større kontorarbejdspladser lokaliseres tæt på en station. Der er dog stadig huller i dækningen: Hver fjerde virksomhed ligger uden for gangafstand til et stoppested eller en station i det strategiske net. Movia lægger derfor op til et tættere samarbejde med kommunerne for at dele erfaringer om, hvordan mobiliteten kan styrkes i såvel nye som eksisterende erhvervsområder.

Værktøjer som inspirerer til mobilitetsindsatser

Kommunerne efterspørger viden om, hvordan mobiliteten til virksomhederne kan øges. Movia har erfaringer fra samarbejde med en række virksomheder og kommuner og rådgiver derfor ud fra et mobilitetsperspektiv med afsæt i de bedste løsninger – både kollektiv transport, samkørsel, deleløsninger (delebiler, delecycler), cykler med mere. Det tværgående perspektiv er i høj grad efterspurgt, fordi mobilitet handler om mange forskellige løsninger tilpasset en lokal kontekst. Movia tilbyder at samle og udvikle erfaringer i en fælles vidensbank i samarbejde med kommuner og regioner. Vidensbanken vil indeholde de mest værdiskabende virkemidler til forbedring medarbejdernes mobilitet, samt give overblik over, hvilke tiltag der let kan igangsættes. Det, som er nemt at gøre operationelt, er første skridt i en kontinuerlig indsats for god og bæredygtig pendling til arbejdspladsen, og kan f.eks. være informationskampagner og tiltag for cykling.

Eksempler på værktøjer er, analyse af nye gangforbindelser mellem busstop og rejsemål, bedre skifte muligheder, bedre overblik over de lokale mobilitetsservicer (busser, tog, delebiler og delecycler).

Som nyt værktøj er det siden 1. juli 2019 blevet muligt for virksomheder at være med til at medfinansiere busdrift tilpasset deres medarbejders og kunders behov.

Forbedre den kollektive mobilitet uden for de større byer

Flextur og Plustur

Uden for de større byer, særlig i Region Sjælland, er der behov for løsninger ud over den klassiske bustrafik, hvor den kollektive trafik er udfordret af lav efterspørgsel uden for myldretiderne. Den lave efterspørgsel løses af kommunerne og Movia ved at tilbyde Flextur og Plustur. Flextur og plustur er ikke en del af tilbuddet i Rødovre kommune.

Førerløs teknologi

Ud over implementering af førerløs teknologi i særlige busbaner, forventes førerløs teknologi først at slå igennem uden for de store byer, i form af førerløse minibusser. Fordi trafikken er både mindre intensiv og mindre kompleks, og dermed beregnet til førerløs drift, og fordi en førerløs bus kan holde i beredskab i lokalområdet, til der er behov for den. Det vil gøre serviceopgaven billigere for kommunerne end rutebusser og Flexture, og samtidig øge attraktiviteten.

Bedre mobilitet for unge til gymnasier og erhvervsskoler

Danske Regioner pegede i 2015 på, at der er sammenhæng mellem afstanden til ungdomsuddannelse, og hvor mange unge der starter på eller gennemfører en ungdomsuddannelse i et område: Jo længere til en ungdomsuddannelse, desto mere sandsynligt er det, at de unge enten ikke starter på eller ikke gennemfører en ungdomsuddannelse, særligt for erhvervsuddannelserne.