

Movias Mobilitetsplan 2020

Hvidbog med høringssvar til
forslag til Movias Mobilitetsplan



Forord

Der har været stor interesse fra kommuner, regioner og interessenter i forhold til at fremsende høringssvar til forslaget til Movias Mobilitetsplan 2020.

Movia har modtaget 61 høringssvar – 44 fra kommuner, to fra regioner og 15 fra andre interessenter. Vi har samlet alle høringssvarene i denne hvidbog.

En del kommentarer er indarbejdet direkte i den endelige udgave af Mobilitetsplan 2020, nogle vil blive drøftet i den videre dialog med kommuner, regioner og samarbejdspartnere, og endelig er nogle kommentarer taget til efterretning og vil indgå i Movias fremadrettede arbejde.

Movia vil gerne takke for den store indsats som høringsparterne har ydet i forbindelse med arbejdet med forslaget til mobilitetsplanen.



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
movia@moviatrafik.dk

Kære Movia

Hermed Albertslund Kommunes høringssvar til Mobilitetsplan 2020.

Dato: 12. marts 2020

Sags nr.: 05.01.00-A00-2-19

Movia har udarbejdet en mobilitetsplan med fokus på temaer som alle er centrale for Albertslund Kommune. Albertslund Kommune vil særligt rette Movias opmærksomhed på, at der i forbindelse med styrkelsen af det strategiske net, ønskes et fokus sammenhængen med det eksisterende og planlagte Supercykelstinet. Albertslund Kommune vil samtidig henlede Movias opmærksomhed på, at der i 2020 udarbejdes en cykelstrategi for Greater Copenhagen.

Som del af temaet som handler om at styrke pendling fremgår det, at Movia på forskellige vis vil bidrage til virksomhedernes og pendlernes viden om mulighederne med den kollektive transport. Albertslund Kommune vil gerne henlede Movias opmærksomhed på, at Supercykelstisekretariatet, i samarbejde med kommunerne og Region Hovedstaden, er meget aktivt i forhold til at adressere erhvervslivet, og at et stærkt samarbejde mellem Movia og Supercykelstisekretariatet kan bidrage til en øget grøn mobilitet og mere sundhed for den enkelte.

Albertslund Kommune har et særligt fokus på at øge borgernes tilgængelighed til de kollektive transporttilbud. For Albertslund Kommune vil det være interessant, at udfordringerne med tilgængelighed bliver behandlet mere indgående i regi af Movia. Dette kunne fx ske gennem vidensdeling mellem kommunerne i Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Albertslund Kommune ønsker, at der arbejdes for at gøre busproduktet attraktivt for alle, hvilket fx kan ske ved, at viden om eksisterende passagerer og potentielle passagerer øges.

Albertslund Kommune ønsker desuden, at der arbejdes målrettet for at omstille til emissionsfri busdrift.

Med venlig hilsen

Steen Christiansen
Borgmester

BORGMESTEREN

Albertslund Kommune
Nordmarks Allé 2
2620 Albertslund

www.albertslund.dk
albertslund@albertslund.dk
T 43 68 68 68

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Sagsnr: 19/12151

Punkttype

Beslutning

Tema

Movias Mobilitetsplan 2020 er i høring frem til den 20. marts 2020.

Udvalget anmodes om at tage stilling til forslag til høringssvar.

Kompetence

Teknik-, Erhvervs-, Plan- og Miljøudvalget har kompetence til at træffe beslutning i sagen.

Sagsbeskrivelse

Movias mobilitetsplan 2020 behandler fire overordnede temaer:

1. Sammenhænge på tværs
2. Grøn og bæredygtig omstilling
3. Pendling til og fra arbejdspladserne
4. Kollektiv trafik uden for de større byer

Forslag til høringssvar til den samlede plan er vedlagt.

Høringsvaret forholder sig overordnet positivt til Movias målsætninger inden for de fire områder.

Vedrørende målet om sammenhænge på tværs fremhæves i høringssvaret, at Allerød Kommune fortsat ønsker, at linje 55E gøres til en del af det strategiske net. Det strategiske net er sammen med tog og Metro grundstammen i den kollektive trafikbetjening på Sjælland.

Vedrørende målet om grøn og bæredygtig omstilling tilkendegives i høringssvaret, at Allerød Kommune er positivt indstillet på at arbejde med at realisere målsætningen om at gøre den samlede busdrift fossilfri senest i 2030. I de kommende udbud vil dette være målsætningen, dog stadig med opmærksomhed på at sikre en balance mellem ambition, teknologisk udvikling og godt købmandskab.

Administrationens forslag

Forvaltningen foreslår, at høringssvaret godkendes og sendes til Movia.

Beslutning Teknik, Erhverv, Plan og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-03-2020

Udvalget godkendt høringssvar.

Afbud:

Rasmus Keis Neerbek



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
sendt til: mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

Rådhuset
Hold-an Vej 7
2750 Ballerup
Tlf: 4477 2000
www.ballerup.dk

Dato: 10. marts 2020

Sagsid: 05.00.00-P17-1-17

Ballerup Kommunes politiske høringssvar til Mobilitetsplan 2020
Vi har med stor interesse læst og drøftet Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020. Mobilitetsplanen skal sikre, at Movia bliver drevet på en økonomisk effektiv måde. Vores kommentarer er struktureret i forhold til de fire strategiske temaer.

Styrkelse af det strategiske net.

Ballerup Kommune støtter Movias anbefaling om at fastholde og styrke de eksisterende linjer og knudepunkter i det strategiske net, samt forbedre den digitale information på de største stoppesteder. Kommunen er tilfredse med, at linjerne 350S, 400S og 500S fortsat skal være en del af nettet.

Kommunen bakker op om Movias forslag til et overordnet BRT-net. Det ligger i tråd med Ballerups visioner om at få styrket ringforbindelserne. I lyset af at der nu etableres en letbane i Ring 3, vil det være oplagt at etablere en BRT i Ring 4 gennem Lautrupgård, som er et af regionens største erhvervsområder. Movia og Ballerup Kommune har i 2019 gennemført en analyse af mulighederne for en BRT-løsning gennem Lautrupgård, og der er stor opbakning blandt områdets grundejerne og virksomheder til projektet, såfremt BRT'en rækker ud over det lokale erhvervsområde.

Når det gælder den konkret strækning mellem Motorring 4 og Hillerød motorvejen, må det forudsættes, at en BRT-løsning koordineres med Vejdirektoratets planer for at udvide vejens kapacitet for både kollektive trafik, privatbiler og supercyklister. Det er vores håb, at udbygningen af BRT-nettet vil kunne opnå opbakning og økonomisk støtte fra såvel Regionerne som Staten.

Ballerup Kommune ser frem til sammen med Movia at teste førerløse busser i Lautrupgård i 2022-23, som led i EU-projektet SHOW. Virksomheder og grundejere i erhvervsområdet følger med spænding projektet, som vil åbne nye muligheder for at øge mobiliteten i området.

Når man i den kommende periode tager fat på tilpasningen til den kommende letbane i Ring 3, er det vigtigt at planlægge fødelinjerne til BRT, letbanen og S-tog, således at der skabes størst mulig synergi og gavn af de store investeringer i kollektiv infrastruktur.

En mere ambitiøs klima- og miljømålsætning

Ballerup Kommune tilslutter sig den grønne og bæredygtige omstilling, idet der fra politisk hold i forbindelse med vedtagelsen af budgettet for 2020 er truffet beslutning om, at der som udgangspunkt skal sikres nulemissionsbusser i forbindelse med de kommende busudbud.

Kommunen støtter op om målsætningen om, at alle Flextrafik-køretøjer er el-drevne senest i 2030. Da den kommunale økonomi er under pres, kræver det, at der løbende foregår en dialog med markedet om, hvorledes denne målsætning kan opnås, uden at den kommunale nettoudgift øges markant.

For at sikre den grønne omstilling også i den kollektive trafik bør der indarbejdes delmål frem mod 2030. Det væsentlige mål er at opnå fossilfrihed og ikke nødvendigvis el-busser/-biler.

Styrke pendling med kollektiv transport

Ballerup Kommune har gennem en årrække haft et tæt samarbejde med kommunens større virksomheder om, hvorledes vi i samarbejde kan styrke mobiliteten, reducere trængslen og mindske CO₂-udledningen. Dette arbejde med mobilitetsnetværket for virksomheder vil vi fortsætte. Det er positivt, at Movia deltager som en aktiv medspiller og løbende udvikler værktøjer, som gør det nemmere at kommunikere de forskellige muligheder for grøn transport.

Forbedre den kollektive mobilitet uden for de største byer

Selvom der er et forholdsvis god busdækning i Ballerup Kommune, så synes vi, at det er positivt, at Movia fortsat vil arbejde med at udvikle alternativer til de store gule busser, bla. Flextur og Plustur. Der er i kommunens planlægning nu et større fokus på at tænke kollektiv transport ind både i forhold til funktioner, der kan gøre busstoppestederne mere multifunktionelle og sikre gode adgangsveje.

Med venlig hilsen

Jesper Würtzen
Borgmester

Carsten Riis
Direktør

Trafikskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Dato: 19-03-2020

Brøndby Kommunes høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Kommunalbestyrelsen i Brøndby Kommune har på deres møde den 26. februar 2020 drøftet en sag om Movias Mobilitetsplan 2020 og vil gerne komme med følgende høringssvar til planen:

- Brøndby Kommune støtter op om arbejdet med at styrke det strategiske net. Det er dog kun en meget lille del af det strategiske net, som kommunen betaler for, der ligger i Brøndby Kommune.
- Brøndby Kommune er enige i, at alle busser skal være fossilfri i 2030, og at halvdelen af disse bør være el-busser, samt at flextrafik-køretøjer skal være el-køretøjer i 2030.
- Brøndby Kommune ønsker udarbejdet en nærmere redegørelse for hvilke positive effekter, herunder CO2-besparelse, som omlægning af driften vil have samt hvilke omkostninger, både anlægsmæssige og driftsmæssige, som omlægningen vil afføde.
- Brøndby Kommune mener, at det er vigtigt at styrke pendlingen til og fra arbejdspladserne. Det er dog vigtigt, at Movia i sit arbejde med at udarbejde vidensbanken også får indarbejdet de mange gode løsninger, der allerede ligger rundt omkring, for eksempel i Gate 21.
- Brøndby Kommune imødeser en redegørelse i forhold til en eventuel opgradering af linje 200S til en BRT-løsning. Redegørelsen må gerne indeholde oplysninger om, hvilken tidsoptimering der forventes for linjen, om passagertallet på ruten forventes at stige, og hvilke omkostninger en sådan optimering forventes at ville have anlægsmæssigt og driftsmæssigt.

Venlig hilsen

Susanne Bislev Sonnenberg
Vejingeniør



Høring - Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

J.nr.: 13.05.16.G00
Sagsnr.:19/5082

RESUMÉ:

Movia har sendt forslag til Trafikplan (nu kaldet Mobilitetsplan 2020) i politisk høring. Planen er en fælles plan for Movia, kommuner og regioner. Planen viser, hvordan Movia sammen med kommuner og regioner vil arbejde for at nå fælles mål i de kommende år. Planen udarbejdes hvert 4. år.

INDSTILLING:

Administrationen indstiller, at Movias forslag til Mobilitetsplan 2020 tages til efterretning og meddeles Movia med bemærkninger i henhold til sagsfremstillingen.

BESLUTNING: KOMMUNALBESTYRELSEN DEN 27-02-2020

Anbefaling fra ØU:

Godkendt.

Ole K. Svendsen (A) var indkaldt som stedfortræder for Allan Holst (A)
Lars Kyrø (T) var indkaldt som stedfortræder for Annette Nyvang (T)
Ole H. Hansen (A) var indkaldt som stedfortræder for Nicolaj Bertel Riber (A)

BESLUTNING: ØKONOMIUDVALGET DEN 20-02-2020

Anbefales over for KB.

BESLUTNING: BY-, ERHVERVS- OG PLANUDVALGET DEN 04-02-2020

Anbefales over for ØU/KB. Udvalget ønsker en evaluering af planen efter 2 år fra start.

SAGSFREMSTILLING:

Movia har sendt forslag til Trafikplan (nu kaldet Mobilitetsplan 2020) i politisk høring. Planen er en fælles plan for Movia, kommuner og regioner. Planen viser, hvordan Movia sammen med kommuner og regioner vil arbejde for at nå fælles mål i de kommende år. Planen skal blandt andet fastlægge det strategiske net samt klimamål. Movia har valgt at kalde planen en mobilitetsplan som følge af de seneste års fokus på at forbedre borgernes samlede mobilitet, herunder også hvordan brugerne kommer til og fra den kollektive transport.

Mobilitetsplan 2020 indeholder fire strategiske temaer:

1. Styrkelse af det strategiske net



Det strategiske net består af 90 A-busser, C-busser, S-busser og R-busser (samt lokaltog) og er sammen med tog og metro grundstammen i den kollektive trafik på Sjælland.

I Dragør Kommune er alene den regionale buslinje 250S en del af det strategiske net.

Movia lægger op til at fastholde og styrke det strategiske net bl.a. ved at styrke S-busserne fx ved etablering af busbaner, trafiksignaler og tilpassede stoppesteder. Heri også ved forslag om at omdanne 4 S-linjer til egentlige BRT-baner. BRT står for Bus Rapid Transit og er busser, der kører i egne busbaner og derfor ikke er påvirket af biltrafikkens trængsel. Linje 250S er en af disse 4 linjer. Dog ikke den del af linjen, som kører på Amager. Movia foreslår en BRT-løsning for linjen på strækningen mellem Bagsværd og Nørrebro station. Det kan foreslås at fortsætte BRT-løsningen til Dragør Kommune. Alternativt kan foreslås, at opgradere linje 250S på den resterende delstrækning mellem Nørrebro og Dragør Stationsplads til en såkaldt +Way buslinje. +Way er en opgraderet buslinje, der ligesom A-busser i dag kører meget ofte, gerne i egen busbane og med bedre komfort på alle busstoppesteder.

Herudover er der i Mobilitetsplan 2020 fokus på at forbedre busterminaler samt forbedre digital information ved stoppestederne.

2. En grøn og bæredygtig omstilling

I Trafikplan 2016 gav parterne håndslag på, at Movias busdrift skal være fossilfri i 2030. Dog med konkret vurdering fra udbud til udbud. Siden hen har flere kommuner sat mere ambitiøse klimamål og investeret i emissionsfri busdrift i form af elbusser, der allerede er i drift.

Da kontrakterne løber over mange år, skal kommunerne og regionerne i fremtidige udbud som minimum stille krav om fossilfrihed for at leve op til fossilfri drift i 2030. Fossilfri busser er typisk busser, der kører på biobrændstof, og som ikke belaster klimaet med CO₂. Emissionsfri busser er typisk elbusser (men kan også være brintbusser). Emissionsfri busser belaster hverken klimaet med CO₂ eller det lokale miljø i form af partikler, NO_x og er desuden støjsvage.

Den teknologiske udvikling inden for elbusser går stærkt, og de bliver hvert år mere og mere effektive. Movia anbefaler derfor, at kommuner og regioner indgår korte kontrakter med fossilfri drift. Således kan der både tages højde for den teknologiske udvikling samt at nå målet i Trafikplan 2016 om fossilfri drift i 2030.

Elbusser er i dag dyrere end dieselbusser, og Movia anbefaler ikke, at omstillingen til elbusser finansieres ved at det kollektive transportudbud reduceres. Movia foreslår, at kommuner og regioner sikrer en grøn og bæredygtig omstilling ved at sætte et fælles mål om, at alle busser i 2030 er fossilfri (samme mål som i Trafikplan 2016) og samtidig skærper målsætningen, så mindst halvdelen af driften sker med elbusser.

Også Flextrafikken, som Dragør Kommune er del af, skal omstilles bæredygtigt. Ikke mindst som følge af nye EU-regler, der foreskriver, at 37,4 % af alle personbiler indkøbt af offentlige myndigheder skal



nedsætte CO2 udledningen fra 2021. Movia forventer, at alle flextrafik køretøjer er el-drevne senest i 2030.

3. Styrkelse af pendling med kollektiv transport

Movia vil gerne arbejde tættere sammen med kommunerne om, hvordan mobiliteten kan styrkes i nye og eksisterende erhvervsområder eksempelvis ved adgang til kollektiv transport, samkørsel, deleløsninger, cykler mm. Movia tilbyder at samle og udvikle erfaringer i en fælles vidensbank, som indeholder inspiration til, hvordan mobiliteten kan styrkes.

4. Forbedre den kollektive mobilitet uden for de større byer

Uden for byerne falder indbyggertallet, og traditionel busdrift er ikke altid en økonomisk god løsning. Derfor arbejder Movia på at finde alternative mobilitetsløsninger i landområderne.

Såvel de nuværende flextrafik ordninger, herunder den åbne flextur, som Dragør Kommune tilbyder, og andre nye løsninger vil Movia udvikle og udbrede. Herunder også det nye produkt Plustur, som Dragør Kommune sammen med Movia vil evaluere bl.a. efter Tårnby Kommunes 1. års brug af produktet.

Forslag til bemærkninger til høringssvar til Movia:

- Dragør Kommune støtter op om at styrke det strategiske net. Dragør Kommune skal opfordre til, at den foreslåede BRT-løsning på linje 250S fortsættes til Dragør ad Englandsvej og Kirkevej frem til Hartkornsvejskrydset, idet strækningen kort efter Hartkornsvej til Vestgrønningen formodentligt vil mangle plads til løsningen. Alternativt kan foreslås en +Way busløsning for linje 250S fra Nørrebro Station til Dragør Stationsplads.
- Dragør Kommune støtter op om det fælles mål om, at alle busser er fossilfri i 2030. Dog konkret vurderet i forbindelse med de omtalte udbud. Omstillingen til elbusser skal lige som andre klimatiltag finansieres ved en kommunal prioritering inden for de samlede økonomiske rammer.
- Dragør Kommune støtter op om en fælles vidensbank med mobilitetsfremmende initiativer.
- Dragør Kommune støtter op om tiltag til forbedring af den kollektive mobilitet også uden for de større byområder.

**LOVE/REGLER:**

Lov om trafikselskaber fastlægger, at Movia mindst hvert 4. år skal udarbejde en trafikplan.

ØKONOMI/PERSONALEFORHOLD:

Mobilitetsplan 2020 forventes ikke at have direkte økonomiske konsekvenser for Dragør Kommune.

Dog kan indsatsområdet Grøn og Bæredygtig omstilling på sigt bevirke øgede udgifter til busdriften. Heri indgår omstilling til fossilfrihed blandt andet ved øget brug af el-busser i kontrakterne. I dag er el-busser mellem 6 og 22 % dyrere end dieselbusser. Og dieselbusser er bedre for klimaet end benzinbiler.

Derfor anbefaler Movia, at kommuner og regioner aftaler med Movia, at der indkøbes på kortere kontrakter, når det handler om busser, som i dag kører på diesel.

Fra 2021 vil nye EU-regler betyde, at det offentlige i sine udbud skal stille krav om, at 45% af busserne skal være fossilfri. Staten dækker kommuner og regioners merudgifter som følge af ændrede EU-regler.

KOMMUNIKATION/HØRING:

Movias Mobilitetsplan 2020 er sendt i politisk høring frem til den 20. marts 2020.

RELATION TIL POLITIKKER:

Mobilitetsplanens indsatsområder spiller fint ind i Dragør Kommunes formulerede trafikpolitik om opmærksomhed på sammenhæng på tværs af kommunegrænser med gode skiftemuligheder mellem transportformer samt at fremme transportformer, som belaster miljø og klima mindst muligt. Dette ved dialog og samarbejde med andre parter om transportløsninger, samt at understøtte initiativer som fremmer blandt andet tilgængelighed, sundhed og miljø.

BESLUTNINGSPROCES:

By-, Erhvervs- og Planudvalget den 4. februar 2020.

Økonomiudvalget den 20. februar 2020.

Kommunalbestyrelsen den 27. februar 2020.

BILAG:

1	Åben Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020.pdf	39547/19
2	Åben Høringsbrev Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020.pdf	39548/19
3	Åben Forslag til strategisk net 2020-2023 Dragør Kommune.pdf	39550/19
4	Åben Flerårigt budget for strategisk net.pdf	39551/19

Egedal Kommunes høringssvar til Movias forslag til Mobilitetsplan 2020

Egedal Kommune er glade for muligheden for at komme med bemærkninger til Movias forslag til Mobilitetsplan 2020. Vi vil indledningsvist gerne complimentere det store arbejde, og det fokus der er lagt på en række emner, der er af væsentlig betydning for kommunen.

Egedal Kommune arbejder på mange forskellige områder med klimaproblematikken. I 2019 åbnede Egedal Kommunes første el-bus betjente linjer, og vi noterer på den baggrund med stor tilfredshed, at Movia lægger op til et fortsat stort fokus på dette med indsatsområdet Grøn og bæredygtig omstilling.

Vi noterer os, at der i forslag til Mobilitetsplan lægges et øget fokus på den grønne og bæredygtige omstilling, og at der er taget højde for produktionen af el i brugen af el-busser. Det er væsentligt at lægge vægt på produktionen, da det er herunder el har en post i det samlede klimamæssige regnskab.

Selvom vi er overordnet tilfredse med mobilitetsplanen bemærker vi, at den ikke er bindende for kommunen.

Grøn og bæredygtig omstilling, Mobility as a Service

Under indsatsområdet "Grøn og bæredygtig omstilling", nævnes Mobility as a Service. Egedal Kommune mener, at dette område med fordel kan indarbejdes i indsatsområderne "Pendlingen til og fra arbejdspladser" og "Kollektiv mobilitet uden for de store byer". I kommuner som Egedal, hvor busnettet kun i begrænset omfang er højfrekvent, er det vigtigt at arbejde videre med alternative løsninger. Egedal Kommune har i 2020 indført Plustur, hvilket er med til at øge mobiliteten. Helt generelt opfordrer Egedal Kommune Movia til at fortsætte arbejdet med nye mobilitetsløsninger.

Kommuner med flextur og plustur

Egedal Kommune er ikke markeret som kommune med både plus- og flextur, side 26.

Ændring af planloven, strategier for landsbyer og landområder

Under indsatsområdet Kollektiv mobilitet uden for de større byer nævnes det, at de seneste ændringer af planloven har betydet, at der skal udarbejdes strategier for landsbyer og landområder. Egedal Kommune foreslår, at Movia uddyber eller kommer med eksempler på, hvordan den kollektive mobilitet kan indarbejdes i planlægningen/strategien for landsbyer og landområder. Herunder hvordan dette arbejde kan foregå i dialog med landsbyerne.

Samkørsel

Movia beskriver integrerede, grønne deleløsninger som alternativ til biltrafik og skriver i afsnittet om mobilitet uden for de større byer, at der hver morgen kører mindst 2 millioner tomme bilsæder rundt på Sjælland.

NaboGo og FDM har søgt at løse denne udfordring ved at udvikle løsninger der gør det nemt for pendlere at samkøre. Nabogos løsning kræver, at kommunen bidrager økonomisk til driften af systemløsningen, mens FDMs løsning ikke kræver ekstern finansiering. En samkørselsløsning skal sænke kommunens udgifter til offentlig transport og det er således væsentligt, at løsningen ikke øger kommunens udgifter. Movia skriver i planen, at "det kan være løsninger, som ikke alene er kommunernes eller regionernes ansvar".

Egedal Kommune mener, at deleøkonomiens udvikling betyder en mere flydende overgang mellem offentlig transport og privat bilisme, hvorfor Movia bør tænke i samme udvikling som Nabogo og FDM. Egedal Kommune mener, at en samkørselsordning i Movia regi vil give rigtig god mening, da det formentlig vil kunne få flere kommuner med fra dag 1. Egedal Kommune vil også opfordre til at Movia aktivt arbejder videre med andre, nye tiltag der kan fremme mobiliteten, under paraplyen Mobility as a Service.

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Postadresse:
Frederiksgade 9 - 4690 Haslev

Telefon 56203040

www.faxekommune.dk

Kontoradresse:
Frederiksgade 9
4690 Haslev

trafik@faxekommune.dk

Dato 10. marts 2020
j./sagsnr. 13.05.10-A00-2-19

Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Trafikselskabet Movia har sendt forslag til Mobilitetsplan 2020 i høring i kommuner og regioner.

Movia har på Faxe kommunes Teknik & Miljøudvalgs møde den 26. februar 2020 fremlagt høringsforslaget for udvalget, som har følgende kommentarer til udkastet til Mobilitetsplan 2020.

I forbindelse med udarbejdelsen af Busnet 13, gjorde Faxe Kommune i december 2011 opmærksom på, at linje 440R mellem Ringsted og Haslev burde videreføres til Faxe By, for på den måde at skabe sammenhæng i den tværgående forbindelse i det daværende Pendlernet.

I Trafikplan 2016 foreslog Movia helt konkret linje 263 løftet til R-bus niveau, en forbedring, der efter Faxe kommunes opfattelse også var en del af aftalen, da Region Sjælland overtog driftsansvaret for ruten.

Vi kan nu konstatere, at ruten helt er gledet ud af udkastet til Mobilitetsplan 2020!

Det var Faxe Kommunes klare forventning, at dette tiltag var en del af aftalen, hvorfor Faxe Kommune bl.a. har forbedret stoppestedsfaciliteterne ud på ruten samt etableret en ny busterminal ved Haslev Station.
Ved ikke at inddrage 263/440R svigtes selve idéen bag det strategiske net, og borgerne i Faxe Kommune lades tilbage med en halv løsning.



Faxe Kommune kan derfor ikke godkende det fremsendte forslag til Mobilitetsplan 2020 med mindre linje 263/440R indgår i det strategiske net og løftes til R-bus niveau snarest muligt.

Endvidere foreslår vi, at der i flextrafikken gøres forsøg med andre energiformer som eksempelvis brint-drevne køretøjer i udvalgte landkommuner. Manglende lademuligheder i landområderne gør eldrevne køretøjer med mange daglige transportkilometre sårbare, hvorfor der bør ses på alternativer.

Vi foreslår, at der afsættes økonomi til en forbedring af Movias digitale turplanlægningssystem til Flextrafik, til gavn for såvel miljø som kommunernes økonomi.

Stadigt færre har kontanter på sig i det daglige. Vi foreslår derfor også, at der kreeres en APP der kan benyttes ved betaling af en Flextur – Alternativt, at Rejsekortet kan benyttes som betalingsmiddel.

Der tales meget om udfordringen med at få de unge i landområderne til at tage en uddannelse. Vi finder det i den sammenhæng uhensigtsmæssigt, at det stadig eksisterer zone-grænser, der hindrer unge i at købe et ungdomskort til brug i en anden zone.

Faxe Kommune anbefaler derfor, at der arbejdes på en hurtig ændring af lovgivningen omkring Ungdomskort, "Bekendtgørelse af lov om befordringsrabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser m.v."

Med venlig hilsen

Eli Jacobi Nielsen
Formand for Teknik & Miljøudvalget

Thorkild Lauridsen
Centerchef Plan & Miljø



ti 25-02-2020 15:05

Hermed Fredensborg Kommunes bemærkninger til Movias forslag til mobilitetsplan 2020.

Fredensborg Kommunen vil gerne kvittere for det gode arbejde der ligger bag mobilitetsplanen og den gode proces der har lagt til grund for arbejdet. Vi vil derfor gerne bakke op om planens gennemførelse og har derfor ingen bemærkning til planens mål og handlinger. Fredensborg Kommune ønsker dog at linje 353 bliver optaget i det strategiske net, da det er en buslinje, der efter vores vurdering i højgrad bruges til pendling på tværs af kommunegrænser. Kommunen er opmærksom på at linje kører parallelt med kystbanen, men hvor kystbanen primært servicere bymidterne så giver bussen forbindelse til de mange erhvervsområder i de tre kommuner.

**Notat**

J.nr.: 13.05.16-G01-11-18

Vej Park og Miljø

24. marts 2020

Sagsbeh.:SCS

Til Trafikselskabet Movia

Movia har sendt Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 i høring i kommuner og regioner med høringsfrist den 20. marts. Nedenstående er Frederiksberg Kommunes høringssvar med bemærkninger til Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020. Høringssvaret er politisk behandlet i By- og Miljøudvalget den 23. marts. 2020.

Frederiksberg Kommune skal indledningsvist bemærke, at der med forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 foreligger et godt udspil fra Movias side. Frederiksberg Kommune støtter op om ændringen fra Trafikplan til Mobilitetsplan. Det er i tråd med udviklingen mod at se bredere på transportformerne og deres fælles potentiale. Dette hænger godt sammen med kommunens eget arbejde, hvor der er igangsat udarbejdelsen af en Mobilitetspolitik for Frederiksberg Kommune.

Det er rigtig fint, at mobilitetsplanen bygger op omkring fire centrale politiske mål. Men mobilitetsplanen mangler nogle mere konkrete målsætninger i forhold til for eksempel antallet af passagerer per bustime eller andelen af "meget tilfredse" kunder, hvilket der var i Trafikplan 2016.

Sammenhæng på tværs:

Frederiksberg Kommune skal bekræfte, at det er linje 1A, 2A, 4A, 7A og 9A der i kommunen indgår i det strategiske net. Den endelige vedtagelse af det strategiske net for de næste fire år anbefaler Frederiksberg Kommune finder sted i forbindelse med den politiske fremlæggelse af erfaringerne med Nyt Bynet. Frederiksberg Kommune er enig i, at retvisende liveopdateret trafikinformation via digitale kanaler, også når der er ændringer på rejsen, er vigtig for at få flere til at benytte den kollektive trafik. Der skal dog samtidig være fokus på, at alle får god information, således at der ikke er nogen der lades i stikken. Ydermere er skifteforholdene mellem transportformerne afgørende for en god oplevelse med den kollektive trafik. Her er Frederiksberg Kommune enig i, at vi i fællesskab skal arbejde for bedre skiltning og gode gangveje til og omkring stoppesteder og stationer. BRT løsninger er svære i en tæt by som Frederiksberg, men kommunen er enig i, at der skal skabes bedre fremkommelighed for busser, hvor det er muligt med hensyntagen til andre transportformer. Frederiksberg Kommune forsøger, hvor det er muligt, at etablere fremrykkede stoppesteder og skabe busprioritering gennem signaltekniske løsninger.

DOT's strategi for 2020 nævnes i en faktaboks. Frederiksberg Kommune mener, at samarbejdet i DOT er centralt for den fremtidige udvikling af den kollektive trafik. Det er vigtigt, at Movia har fokus på, at styrke dette arbejde.

Grøn og bæredygtig omstilling:

Frederiksberg Kommune støtter op om det fælles mål om, at alle Movias busser er fossilfri i 2030 og at halvdelen heraf er elbusser eller andre nulemissionsbusser. Som Movia nævner har Frederiksberg Kommune i kommunens Elbilstrategi et eget mål om, at alle busserne i kommunen er emissionsfri i 2030. Frederiksberg Kommune ønsker ydermere en målsætning på Frederiksberg om omstilling til el-drift hurtigst muligt og gerne fra 2025. Frederiksberg Kommune vil gerne i dialog med Movia og de relevante kommuner om mulighederne herfor og de økonomiske og samlede miljømæssige konsekvenser herved, med henblik på at kommunerne som trafik købere kan tage konkret stillingtagen til muligheder og konsekvenser. Derudover er Frederiksberg Kommune enig i, at alle køretøjerne der benyttes til Flextrafik senest skal være omstillet til el i 2030.

Pendling til og fra arbejdspladser:

Frederiksberg Kommune er enig i, at der er behov for en målrettet indsats indenfor mobilitet og i, at der kan skabes merværdi, hvis der kommer et tættere samarbejde til kommunens virksomheder. Derfor ser Frederiksberg Kommune frem til Movias vidensbank. Her bliver det forhåbentlig nemmere, at få et overblik over mulige løsninger for kommunen, men også for virksomheder. Hvilket vil gøre det nemmere, at kontakte virksomheder og gøre dem opmærksomme på potentialet for at flytte bilture til gang-, cykel og kollektiv trafikure. Dette vil have en positiv effekt, både på mindre CO₂ udledning og for borgernes og medarbejdernes sundhed. Det er positivt, at Movia har fokus på mobilitetsløsninger på tværs af transportformerne i pendlingsrelationen, men det er også centralt, at der arbejdes på at planlægge på tværs af turformål, så fritidsrejser også bliver indtænkt. En stor andel af alle ture med relation til Frederiksberg er fritidsrejser og disse kan påvirke transportmiddelvalget til pendlerrejsen.

Kollektiv mobilitet uden for de større byer:

Frederiksberg Kommune støtter op om, at der skal arbejdes med supplerende løsninger til den kollektive trafik uden for de store byer. Kommunens placering betyder, at det på Frederiksberg i høj grad vil være løsninger med supplerende information eller for eksempel gang- og cykelstier og ser det derfor som positivt, at Movia arbejder med udgangspunkt i de konkrete mobilitetsudfordringer og med at skabe en højere grad af vidensdeling på tværs af kommunerne.

Med venlig hilsen

Frederiksberg Kommune

TRAFIKSELSKABET MOVIA
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Dato
27. februar 2020

Sagsnr.
13.05.16-K04-1-20

Høringssvar til Mobilitetsplan 2020

Movias Mobilitetsplan 2020 er behandlet af Frederikssund Byråd på Byrådsmødet den 26. februar 2020. Frederikssund Kommune har følgende bemærkninger til Mobilitetsplanen:

Frederikssund Kommune vil først og fremmest kvittere for mobilitetsplanens mange gode forslag.

Temaerne i Movias forslag til mobilitetsplan er i fin tråd med den retning Frederikssund Kommune har sat for grøn omstilling og for kollektiv trafik, og som kommunen på flere områder allerede arbejder konkret med. Dette arbejde kan styrkes endnu mere ved at indgå i en tættere dialog med Movia om, hvordan vi omsætter de mange gode løsningsforslag til konkrete handlinger og får forankret Mobilitetsplanen lokalt.

Frederikssund Kommune takker derfor ja til en tættere dialog om mobilitetsplanens mål og forslag og ønsker samtidig, at dialogen rækker ud over høringsperioden, så der er rigere mulighed for at drøfte de temaer, som er aktuelle for Frederikssund Kommune, og som kan indgå i det lokale plan og politik-arbejde i forhold til den grønne omstilling.

Frederikssund Kommune kvitterer endvidere for et øget fokus på de udfordringer, der er forbundet med at opretholde busdriften i tyndt befolkede områder. Der er fortsat behov for fladedækning og Flextur er ikke et fornuftigt alternativ for alle. Frederikssund Kommune savner derfor, at geografisk store land- og bykommuners udfordringer i større omfang indtænkes. I den forbindelse skal sammenhængende rejser prioriteres.

Frederikssund Kommune ser frem til, at Movia lægger op til et tæt samarbejde med kommunerne og de to regioner, om at udvikle alternative mobilitetsløsninger.

Frederikssund Kommune gør opmærksom på, at Vinge station og Kronprinsesse Marys Bro giver nye forbindelsesmuligheder, som bør tænkes ind i det strategiske net, herunder brug af lokale og regionale busforbindelser.

Med venlig hilsen

John Schmidt Andersen
Borgmester

FREDERIKSSUND
KOMMUNE

Postadresse:
Torvet 2
3600 Frederikssund

Besøgsadresse:
Kongensgade 18
3550 Slangerup

Telefon 47 35 10 00

www.frederikssund.dk

CVR-nr.: 29 18 91 29

Bank 4319-3430270303

Telefontid:
Mandag 09.00 - 12.00
Tirsdag lukket
Onsdag 09.00 - 12.00
Torsdag 09.00 - 12.00
Fredag 09.00 - 12.00

Se øvrige åbningstider
på www.frederikssund.dk

Til Movia

Furesø Kommunes høringsvar til Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Furesø Kommune har behandlet Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020, og fremsender hermed kommunens høringsvar.

Furesø Kommune støtter op om Movias Mobilitetsplan 2020, og anser den som et godt initiativ til at få videreudviklet den kollektive trafik, og at Movia har gjort den attraktiv at anvende. De fire præsenterede temaer behandler væsentlige aspekter, og kommer med gode løsningsforslag for at øge mobiliteten.

Furesø Kommune arbejder allerede målrettet med den grønne omstilling herunder at øge anvendelsen af den kollektive trafik. Furesø Kommune er i gang med at udarbejde en klimaplan, der skal være med til at understøtte regeringens målsætning om at reducere CO₂ udslippet med 70 % i 2030. En væsentlig faktor til at opnå dette mål er at skabe ændringer i Furesøborgernes transportvaner fra bil til kollektiv trafik og cykling.

Med den vision er temaerne og løsningsforslagene, som bliver behandlet i Movias Mobilitetsplan væsentlige at få implementeret. Furesø Kommune har herunder kommenteret på de fire temaer.

Sammenhæng på tværs

Furesø Kommune støtter mobilitetsplanens forslag om at indføre et BRT-net i Hovedstadsområdet for at forbedre sammenhængen på tværs.

Furesø Kommune efterspørger yderligere at Movia arbejder videre med at udvide BRT-nettet for at forbedre fremkommeligheden mellem Farum og Hillerød og videre mod knudepunkter som letbanen og København.

For at skabe sammenhæng på tværs via den kollektive trafik er det ydermere vigtigt at undersøge og stille skarpere fokus på forbedringspotentialer. Dette være sig både i at skabe gode adgangsforhold til stoppestederne og gode skiftemuligheder mellem cyklen og den kollektive trafik og internt mellem de forskellige kollektive transportmidler.

Furesø Kommune anbefaler i den forbindelse, at der sættes mere fokus på at skabe ældrevenlige adgangsforhold til og ind i bussen.

Dato: 20-03-2020

Sags nr.: 19/17421

Dok.nr.: 30532/20

Furesø Kommune

Center for By og Miljø

Tlf.: 7235 4000

Telefon åbningstider:

Mandag-fredag kl. 10-14

Torsdag kl. 10-17

Skriv til os via Digital Post fra
borger.dk og virk.dk

www.furesoe.dk

**Grøn og bæredygtig omstilling**

Furesø Kommune anser den grønne omstilling af den kollektive trafik, som et af de væsentligste midler til at opnå visionen om at reducere kommunens CO₂-udslip. Derfor arbejder Furesø Kommune målrettet med at opnå det aftalte mål om fossilfri busdrift i 2030.

I den forbindelse efterspørger Furesø Kommune, at Movia arbejder endnu mere målrettet for at forhandle miljømæssige og økonomisk bæredygtige indkøbsaftaler med udbyderne.

Pendling til og fra arbejdspladser

Videreudvikling af det strategiske kollektive net er væsentligt i forbindelse med at arbejdspladser og boligområder opstår og udbygges for at sikre at virksomheder er i nærhed af kollektive knudepunkter.

For at ændre medarbejdernes pendlervaner er det ydermere væsentligt at kommunerne og Movia er i tæt samarbejde med erhvervslivet for at udbrede viden om mulighederne for at øge medarbejdernes mobilitet.

Derfor støtter Furesø Kommune Movias forslag om at udvikle en vidensbank, så værdifuld erfaring deles og kan bidrage til at opnå dette.

Kollektiv trafik uden for de større byer

Furesø Kommune har fokus på at forbedre den kollektive trafik uden for byerne. Derfor er kommunen både tilmeldt flextur og plustur.

Furesø Kommune efterspørger, at Movia videreudvikler produkterne, så de bliver mere attraktive alternativer.

Der skal udvikles systemer, så det bliver let og forståeligt at anvende disse produkter. Furesø Kommune anbefaler, at der kommer fokus på at angive ankomsttidspunktet, når passagererne bestiller en tur, og at det bliver muligt at se turene på et kort.

Furesø Kommune har i denne forbindelse drøftet muligheden, for at Movia afholder 'kurser' i bestilling af flextur og plustur.

Furesø Kommune har yderligere et forslag om at Movia sætter fokus på, at der skal etableres tyverisikret cykelparkering ved trafikale knudepunkter, da det er en stor udfordring i kommunen.

Høringssvaret er tiltrådt af Udvalg for natur, miljø og grøn omstilling den 5. marts 2020.

Med venlig hilsen

Claus Torp
By- og kulturdirektør



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Den 25. februar 2020
Sagsnr.: EMN-2020-00181

Vedr. Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Movia har sendt forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 i høring hos de berørte kommuner og regioner med svarfrist den 20. marts 2020.

Hermed fremsendes Gentofte Kommunes bemærkninger til forslaget til Mobilitetsplan 2020.

Gentofte Kommune kan tilslutte sig mobilitetsplanens fokus på at forbedre borgernes samlede mobilitet, herunder betydningen af, at borgerne let kan komme til og fra den kollektive transport til fods eller med andre mobilitetsformer, samt at der er gode skiftemuligheder ved stoppesteder, stationer m.v.

Løbende opdateret trafikinformation er af stor betydning for brugerne af kollektiv trafik. Gentofte Kommune kan tilslutte sig den foreslåede indsats med opsætning af digitale skærme ved stoppesteder, som med realtidsinformation giver den mest præcise information om den enkeltes rejse og giver overblik over eventuelle forsinkelser eller andre ændringer. Gentofte Kommune finder, at sådan information ikke kun skal være tilgængelig ved de største stoppesteder, men også på en række mindre stoppesteder i kommunen med flest brugere. Gentofte Kommune skal opfordre Movia til at medtage dette i Mobilitetsplan 2020.

Movia foreslår som mål i Mobilitetsplan 2020, at Movias busdrift skal være fossilfri i 2030, hvoraf mindst halvdelen skal være elbusser. Gentofte Kommune finder, at ambitionen for den grønne omstilling bør skærpes, således at overgangen til elbusser fremmes yderligere. Overgangen til elbusser skal naturligvis ske i forbindelse med udløb af eksisterende kontrakter og udbud af busruter. En aktuel og konkret vurdering af markedsvilkår m.v. – bl.a. set i lyset af den teknologiske udvikling på det pågældende tidspunkt – kan indgå som et element i den dialog, der skal være mellem de berørte parter i forhold til en konkret buslinje.

Med venlig hilsen


Hans Toft


Torben Frølich

Til Movia

18-03-2020

J. nr. 19-40-05.00.00-P20

Høringssvar vedrørende Mobilitetsplan 2020

Gladsaxe Kommune mener, at der behov for, at kvaliteten og servicen i den kollektive transport øges. Hovedstadsområdet har brug for flere busser med flere afgange for at styrke det kollektive tilbud. Samtidig bør der arbejdes på, at gøre det strategiske net tættere. Som element heri kan indgå BRT-løsninger på motorvejene, for eksempel på Hillerødmotorvejen. Et andet vigtigt element er en sammenhængende og forståelig billetstruktur som led i en bedre service.

I Gladsaxe Kommune har vi en stærk vision og en strategi for en bæredygtig udvikling med udgangspunkt i FN's Verdensmål. Vi har netop igangsat et arbejde med henblik på at udforme en strategi for grøn omstilling, så vi kan gøre vores til at opfylde såvel lokale som de nationale mål i aftalen om en ny klimalov. Et væsentligt emne i vores strategi vil være trafik og mobilitet. Helt essentielt i denne sammenhæng er et stærkt sammenhængende kollektivt trafiksystem i hele Hovedstadsområdet.

Vi oplever hver dag, hvordan trængsel og trafikens miljøproblemer tager til. Det kalder på et tæt samarbejde mellem vejmyndigheder og udbydere af kollektiv trafik om at finde bæredygtige løsninger.

En meget stor andel af boligerne i Hovedstadsområdet er plaget af støj fra trafikken. En mere attraktiv kollektiv transport vil kunne bidrage til at flytte flere over i den kollektive transport, og samtidig vil en omstilling til el-busser kunne medvirke til at reducere støjniveauet i byerne.

Grundlæggende finder Gladsaxe Kommune derfor, at Movias beslutning om at udarbejde en mobilitetsplan fremfor en trafikplan er rigtig og fuldt i tråd med den tilgang, som såvel Byrådet som mange borgere og virksomheder i Gladsaxe Kommune har. Kun gennem at se helhedsorienteret på mobiliteten på tværs af udbydere og i dialog med myndigheder, borgere og virksomheder, kan vi skabe nogle gode og bæredygtige løsninger, som kan sikre god mobilitet for alle.

Herudover kan Gladsaxe Kommune tilslutte sig de fire temaer, som mobilitetsplanen fokuserer på, og finder, at alle temaerne er væsentlige i det videre arbejde.

Sammenhæng på tværs

Det er essentielt, at den videre udvikling af den kollektive transport sker i et tæt samarbejde med alle relevante aktører. Gladsaxe Kommune finder, at Mobilitetsplanen peger på relevante og vigtige indsatsområder for de kommende år. Vi kan således tilslutte os et stærkt fælles fokus på at styrke det strategiske net, øge bussernes fremkommelighed og sidst men ikke mindst styrke sammenhænge mellem transportformer og trafikinformation – også på tværs.

Her ser vi DOT som et vigtigt omdrejningspunkt og opfordrer til et endnu tættere samarbejde mellem parterne for at sætte yderligere fart på de fælles initiativer. Ikke mindst efterspørger vi en indsats for bedre trafikinformation på tværs af transportformerne ved stationer og andre knudepunkter samt øget fokus på driftssikkerhed i forbindelse med realtidsinformation.

Det strategiske net

Et stærkt sammenhængende kollektivt trafiksystem er væsentligt for at sikre god mobilitet i hovedstaden, og det strategiske net er et vigtigt element heri. Movia lægger med mobilitetsplanen op til at fastholde det strategiske busnet, som det ser ud nu. Vi efterspørger, at der fortsat arbejdes for at styrke et sammenhængende system gennem bl.a. flere forbindelser og opgradering af linjer til en mere højklasset betjening. Der er behov for en samlet plan for betjeningen i Hovedstadsområdet – på tværs af transportformer. Det er vigtigt, at den kollektive transport spiller sammen. Dette både på tværs af myndighedsgrænser og især mellem tog, bus og cykelpendling. Det skal være nemt for alle borgere, at kunne bruge det kollektive system som bæredygtigt alternativ til bilen.

I Gladsaxe Kommune tilslutter vi os således et fælles arbejde på at forbedre det strategiske net gennem bedre busfremkommelighed, gode skiftemuligheder samt aktuel og retvisende information. I forhold til at arbejde med fremkommelighedsprojekter og herunder BRT-løsninger er det vigtigt koble til den undersøgelse om udbygning med letbane eller BRT på Frederikssundsvej, der står for at skulle i gang. Undersøgelsen forventes udarbejdet i et samarbejde mellem Gladsaxe Kommune, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Transportministeriet.

Det strategiske net er ændret med Nyt Bynet, og vi finder, at det er for tidligt at lægge sig endeligt fast på nettet, før vi kender resultatet af den igangværende evaluering. I Gladsaxe Kommune er der et ønske om højt serviceniveau for betjeningen af Høje Gladsaxe. Pt. afventer vi evalueringen af Nyt Bynet for at vurdere ønsker til ændringer i den nuværende drift. En beslutning om ændringer kan involvere linje 4A og 250S.

Grøn og bæredygtig omstilling

Mobilitetsplanens fokus på klima og miljø er i tråd med Gladsaxe Kommunes vision og strategi for udviklingen. Planen understøtter således Gladsaxestrategiens mål og visioner for en Grøn og levende by samt en Klimavenlig by. I Gladsaxe står vi overfor udarbejdelsen af en ny, ambitiøs Strategi for grøn omstilling, hvor mobilitet og reduktion af trafikens støj- og miljøbelastning vil blive et vigtigt indsatsområde.

Movia foreslår, at der sættes et fælles mål om, at alle busser i Movias område i 2030 er fossilfrie, heraf skal halvdelen være elbusser eller andre nulemissionsbusser. Movia bemærker, at en så stor omstilling ikke er uden udfordringer og dilemmaer.

I Gladsaxe Kommune anerkender vi, at det ikke er uden dilemmaer at omstille til nulemissionsbusser i det samlede område. Mange parter skal blive enige, og det kræver, at nogen påtager sig at samle parterne. Vi opfordrer Movia til at påtage sig en væsentlig rolle i at gennemføre et samarbejde mellem kommunerne og regionen om en omstilling til en mere grøn transport.

Vi har selv skærpet målet for omstillingen af den kollektive trafik til mere bæredygtige drivmidler i forbindelse med vedtagelsen af det seneste budget. Her fremgår det, at Gladsaxe Kommune vil arbejde aktivt for, at alle buslinjer i kommunen fra 2025 betjenes med nulemissions busser. Vi efterspørger et samarbejde med Movia og nabokommunerne om en mere detaljeret plan for omstilling af busdriften.

Flextrafik har i de seneste år været i vækst i Gladsaxe Kommune. Det er derfor vigtigt også at se på Flextrafik i forhold til en omstilling til mere bæredygtig transport. Gladsaxe Kommune støtter op om Movias planer for, at alle flextrafikture køres i elbiler i 2030.

Pendlingen til og fra arbejdspladser

Movia peger på, at der fortsat skal være fokus på samarbejder med virksomheder om mobilitet. Konkret foreslås det, at Movia udvikler en vidensbank med inspiration til indsatser samt giver overblik over mobilitetsservicen i de enkelte kommuner.

I Gladsaxe Kommune har samarbejder med virksomhedsnetværk stor værdi og har givet gode resultater. Vi foreslår, at der i mobilitetsplanen formuleres mere konkrete mål for en fælles indsats mellem Movia, kommuner og virksomheder. Sammen med virksomheder bør der gennemføres pilotforsøg i forhold til f.eks. Mobility as a Service-løsninger.

I Gladsaxe Kommune er vi for eksempel optagede af at fremme samkørsel i samarbejde med virksomhederne, og vi efterspørger desuden et samarbejde om at udvikle og afprøve "First- and Last-mile-løsninger", der gør den sidste del af rejsen på arbejde lettere.

Kollektiv mobilitet uden for de større byer

Movia foreslår særskilte løsninger for områder udenfor de større byer på Sjælland.

Gladsaxe Kommune tilslutter sig, at der arbejdes med optimering af nuværende løsninger, og at der også uden for de større byer arbejdes innovativt med at udvikle og udbrede nye løsninger for mobilitet, som er tilpasset de lokale forhold.

Venlig hilsen

Trine Græse

Hej Movia

Mobilitetsplanen har været i politisk høring i Glostrup Kommune og blev behandlet på Kommunalbestyrelsesmødet onsdag den 12- februar 2020. Her blev følgende høringssvar besluttet:

- Glostrup Kommune støtter op om at styrke det strategiske net men mener ikke, at det bør gå ud over det resterende busnet.
- Glostrup Kommune støtter fortsat det fælles mål om, at alle busserne er fossilfri i 2030, uden der dog fastlægges konkret mål for andelen af elbusser. Omstillingen til elbusser skal lige som andre klimatiltag finansieres ved en kommunal prioritering indenfor de samlede økonomiske rammer.
- Glostrup Kommune arbejder i forvejen med at styrke pendlingen til og fra arbejdspladser og støtter også op om en fælles vidensbank med mobilitetsfremmende initiativer.
- Glostrup Kommune opfordrer Movia til at have et fortsat fokus på passagerer med handicap.

Vedhæftet er referatet fra mødet.



Movia

Rådhusholmen 10
DK-2670 Greve

Telefon: 43 97 97 97
www.greve.dk

Dato: 29. januar 2020

Greve Kommunes høringssvar til Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Sagsnr.: 253-2020-2971
Doknr.: 253-2020-13995

Indledningsvist vil jeg gerne på Byrådets vegne takke for et godt oplæg til Mobilitetsplan 2020.

EAN-nr.: 5798 007 855 758
Konto-nr.: 3191-3191110226
CVR: 44 02 39 11

Greve Kommune bakker fuldt ud op om de fire overordnede temaer om at forbedre det strategisk net med god sammenhæng i den kollektive transport, sikre den grønne omstilling til fossilfri drift, styrke samarbejdet med virksomhederne om pendlertransporten og endelig, at der også skal findes løsninger, der kan dække mobilitetsbehovet uden for de større byer, så vi sikrer et attraktivt liv i landsbyerne.

Telefontider:
Mandag – tirsdag 09.00-13.00
Onsdag Lukket
Torsdag 09.00-17.00
Fredag 09.00-12.00

Vi bakker også op om de tolv indsatser, der er formuleret i arbejdet med de fire temaer.

Abningstider:
Mandag-onsdag 10.00-14.00
Torsdag 10.00-14.00
Fredag Lukket

Vi bemærker særligt, at der er lagt op til et samarbejde om udvikling af værktøjer til god mobilitet for pendlere til og fra arbejdspladser, som fx kan understøtte pendlingen i erhvervsområder. Greve Kommune vil i den forbindelse gerne indgå i evt. forsøgsordninger om samarbejdet med virksomheder for at forbedre medarbejdernes mobilitet.

Tidsbestilling i Borgerservice
Mandag og onsdag 10.00-14.00
Tirsdag og torsdag 07.30-18.00

Vi ser frem til et fortsat godt samarbejde i den nye Mobilitetsplan.

Med venlig hilsen

Pernille Beckmann
Borgmester

Fra: Mobilitetsplan2020
 Til: [Michael Skov](#)
 Emne: VS: Høringssvar til Movias Mobilitetsplan - Gribskov Kommune
 Dato: 17. marts 2020 10:32:37
 Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Med venlig hilsen

Thea Storm Pedersen

Udvikling, Trafik og Planlægning



Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby
 Tlf. dir.: +45 36 13 17 66, Mobil: +45 91 16 81 61, tsp@moviatrafik.dk

Fra: Louise Andreasen [<mailto:louan@gribskov.dk>]
Sendt: 16. marts 2020 11:45
Til: Mobilitetsplan2020 <Mobilitetsplan2020@MOVIATRAFIK.DK>
Emne: Høringssvar til Movias Mobilitetsplan - Gribskov Kommune

Kære Movia

Her er høringssvar til Mobilitetsplanen som er besluttet af Byrådet på møde den 10.03.2020

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan

Gribskov kommune har haft Movias Mobilitetsplan i høring, og har følgende høringssvar.

Det Strategiske net.

Gribskops nuværende budget til kollektiv trafik er reduceret med 2,5 mio.kr. i 2023. Det er derfor nødvendigt at se på omlægning og optimering af kommunens buslinjer. Det er endnu ikke afklaret, om det får konsekvenser for linje 360R. Det skal dog bemærkes at 360R er den buslinje med flest passagerer, højest serviceniveau og bedste selvfinansieringsgrad af kommunens buslinjer og det er derfor sandsynligt at 360R vil beholde serviceniveauet også efter budgetreduktionen i 2023.

Samtidig skal det bemærkes at regionens finansiering af 320R, 380R, 390R, 940R, 950R, 960R, 90N samt natdrift på 360R er af helt afgørende betydning for sammenhængen i den kollektive trafik i Gribskov Kommune.

De 4 temaer i mobilitetsplanen

-

1. Sammenhæng på tværs

Det er vigtigt at sikre på sammenhænge på tværs, og det afhænger bl.a. af, at Regionens og Gribskov Kommunes trafikbestilling frem mod 2021, fastholder det nuværende serviceniveau på R-net og lokaltog.

2. Grøn og bæredygtig omstilling

Gribskov kommune peger på den markedsstyrede omstilling til fossilfri drift, og mener at det er fint, at de kommuner der ønsker det, kan tilkøbe grønnere tiltag.

-

3. Pendling til arbeidsplasser

Gribskov kommune tilslutter seg behovet for mere kollektiv pendling, og påpeger at det fordrer bedre sammenheng på tvers, for at det vil blive mere attraktivt for pendlere i Gribskov.

4. Forbedring af den kollektive trafik uden for de større byer.

Det er vigtigt at flextur og plustur utvikles i samarbejde med kommunerne og tilrettes til de lokale ønsker og behov.

Mvh.

Louise Andreasen

Center for Teknik og Borgerservice

Gribskov Kommune

Tlf.: 7249 6853

louan@gribskov.dk

www.gribskov.dk



Guldborgsund Kommune høringsvar vedr. Forslag til Movias mobilitetsplan 2020

Generelt virker Movias mobilitetsplan som et godt værktøj til muligheder for forbedring af løsninger for kollektiv trafik. Der er gode momenter, som via samarbejde kan skabe gode muligheder. Generelt virker det dog som om Lolland og Falster er glemt, både i italesættelse og i nærvær/konkretisering.

Økonomi

Det springer i øjnene at de eneste kommuner med stigning i budgettet er Lolland og Guldborgsund Kommune. Dette ønskes forklaret.

Er det korrekt forstået at Movia mobilitetsplan ikke har indflydelse på trafikbestilling og gældende budgetter?

Der ligger op til forbedringer, herunder fysiske tiltag, samarbejde og adfærdspåvirkning. Disse tiltag må forventes at have økonomiske konsekvenser. Hvordan forventes forbedringer og løsninger realiseret?

Forpligtelse

Der ønskes en forventningsafstemning af forpligtelser til samarbejde, ressourcer og økonomi i mobilitetsplanen. Hvor meget og hvilke ressourcer skal Guldborgsund Kommune bringe ind i samarbejdet i forhold til det nuværende ressourceforbrug?

Det nævnes at det strategiske net kræver et særligt serviceniveau mht. frekvens på hverdage, aftener og weekender. Hvordan efterleves dette "krav" i yderområder, hvor der ikke er mange med busserne på disse tidspunkter?

Hvor er Lolland og Falster i mobilitetsplan

Generelt opfattes at Lolland og Falster, dermed Guldborgsund Kommune, slet ikke nævnes i mobilitetsplanen. Det er kritisabelt i forhold til samarbejde omkring en fælles mobilitetsplan. Ordet "Sjælland" benyttes konsekvent om hele Movia området.

Der savnes "nærvær" i forhold til konkrete tiltag eller fokus på Guldborgsund Kommune. Det anerkendes at det er en fælles mobilitetsplan som ikke er individuel på kommuneniveau, men når der rettes henvendelse til Guldborgsund Kommune i bilag 1, synes det forkert at det kun er overskriften der er "målrettet". Igen benyttes ordet Sjælland som betegnelse og eksempler på forbedringer med BRT løsninger synes langt fra relevant for Guldborgsund Kommune.

Det anerkendes at der skal arbejdes med mobilitet uden for de større byer. Der savnes dog en fokus på den reelle løsningsmodel til transport for pendlere, hvor flex-produkter bliver for dyre og store gule busser både for dyre og for upolitiske i bæredygtighedens tegn.

Som eksempel på fleksible ordninger fremhæves Vordingborg Kommunes studieflex som et nyt koncept. Konceptet er allerede i gang i Guldborgsund Kommune.

Sendt pr. mail til:
Mobilitetsplan 2020@moviatrafik.dk

Høringssvar - Movias Mobilitetsplan 2020

Halsnæs Kommune kommer med følgende høringssvar til forslag til Movias Mobilitetsplan 2020.

De fire temaer, som mobilitetsplanen omhandler, er alle vigtige temaer for den samlede mobilitet – herunder ikke mindst den kollektive trafik.

Halsnæs Kommunes finder det vigtigt, at både linje 320R og Frederiksværkbanen (920R/920E) fastholdes i det strategiske net – og at driftsomfanget minimum fastholdes på nuværende niveau.

På kortere sigt ønsker Halsnæs Kommune, at der indføres natdrift nætterne efter fredage og lørdage på Lokaltogs strækninger. På længere sigt at dette udbredes til hele R-nettet.

Halsnæs Kommune har med sit nye busnet (pr. august 2019) valgt at fokusere på to velbetjente lokale buslinjer med timedrift hver dag i fuld driftstid. Denne driftsform støtter godt op om det strategiske net, da begge dele bygger på en fast struktur.

Fremkommeligheden er vigtig, men Movia skal også fokusere på løsninger, der er lokalt implementerbare, da mange kommuner har brug for løsninger, der er blot involverer enkelte konkrete tiltag – og ikke store BRT-løsninger (bus i reserveret bane med signalprioritering). Løsninger skal også fokusere på, at der med måske 2-3 busser i timen ikke er behov for store anlæg, der det meste af tiden ligger øde hen, men smarte løsninger, der sikrer de få busser en bedre rettidighed.

Digital information, der er korrekt og reel, er vigtig. Men fokus må ikke fjernes fuldstændig fra den helt simple ikke-digitale information. Det kan godt være, at faste køreplaner ikke ses som en god løsning, da de ikke tager højde for forsinkelser. Men når bussen kun kører en gang i timen, er det meget rart at vide, om bussen bør være der om 10 minutter eller om 50 minutter. Så her kan et papirtal give en større tryghed for dem, som ikke er så digitale – eller bare nemt vil have en simpel information.

Det er vigtigt, at selskaberne skal kommunikere indbyrdes ved forsinkelser, så f.eks. bus eller tog venter ved kortere forsinkelser.

Halsnæs Kommune ser positivt på en grøn omstilling af den kollektive trafik. Da kommunen selv kun driver linje 327 med en bus, vil det dog kræve en nøje samarbejde med Hillerød kommune – og eventuelt også Region Hovedstaden for at få linjerne 320R og 326 med, så der kan blive en rimelig volumen i kørslen.

Det strategiske net er en meget væsentlig faktor i forhold til pendlertrafikken – især i de områder, hvor der er knap så hyppig drift. Sammen med et lokalt fokus på pendling ved placering af nye byområder, arbejdskrafttrange arbejdspladser og justering af buslinjer, kan der arbejdes for at bedre pendlingen.

Det er vigtigt at fokusere på alternative mobilitetsmuligheder, herunder at Movia markedsfører disse for at skabe en øget bevidsthed om dem.

Halsnæs gør opmærksom på, at der forudses økonomiske udfordringer i regionens offentlige transport de kommende år, og at denne mobilitetsplan ikke bør binde ressourcer, der kan gå ud over den fremtidige offentlig transport i de mere tyndtbefolkede dele af regionen fremover.

Venlig hilsen

Steffen Jensen
Borgmester
Telefon 47 78 40 00
mail@halsnaes.dk
www.halsnaes.dk

Center for By Land og Vand
Trafik, Vej og Parkering
Prævestensvej 32
3000 Helsingør
Cvr nr. 64 30 20 18
Dato 27.04.2020
Sagsbehandler
Tlf. 49 28 24 78
cbo02@helsingor.dk
www.helsingor.dk

Høringssvar til Movias forslag til Mobilitetsplan 2020 fra Helsingør Kommune

Helsingør Kommune afgiver hermed høringssvar til Movias forslag til Mobilitetsplan 2020.

Helsingør Kommune bifalder Movias ambitiøse Mobilitetsplan og støtter op om forslagene i Mobilitetsplanen, som vi vil arbejde hen imod i vores planlægning. Ansvarsfordelingen i forhold til at løfte og finansiere opgaverne varierer i de 4 temaer og 12 indsatser, som Movia beskriver i Mobilitetsplanen. Nogle opgaver finansieres i kommunerne, mens andre opgaver kræver samarbejde og fælles finansiering fra både stat, regioner og kommuner.

Helsingør Kommune opfordrer Movia til at rette henvendelse til Transportministeren for at henlede opmærksomheden på, at det vil fremme den grønne omstilling af transportsektoren, hvis staten kompenserer kommunerne for ekstra udgifter til busdriften i forbindelse med omstilling til emissionsfri eller fossilfri busdrift.

Helsingør Kommune arbejder for en grøn og bæredygtig omstilling, jf. målsætningerne i Helsingør Kommunes Klimaplan 2020-2030 og Cyklistplan 2020-2030. Helsingør Kommune vil i forbindelse med kommende udbud af buslinjer konkret tage stilling til, om der skal stilles krav til fossilfrihed eller emissionsfrihed.

Helsingør Kommune vil fortsat have en a-bus i Helsingør, med forbehold for, at der kan være behov for justeringer af linjeføringen for a-bus 801a, jf. den busanalyse som Movia udarbejder for Helsingør Kommune i 2020.

Helsingør Kommune bemærker, at der på side 8 i Mobilitetsplanen mangler en indtegnelse af rute 801a, som er en del af det strategiske net.

Med venlig hilsen
Pia Holm Nielsen
Centerchef

Trafiksekskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

26-02-2020
Journalnr. 13.05.00K04-1-19

Høringssvar til Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Herlev Kommune har den 20. november 2019, modtaget Movias høringsbrev om forslag til Movias Mobilitetsplan 2020.

I forslaget til Mobilitetsplan 2020 er der lagt op til, at Movia, kommuner og regioner i de kommende år fokuserer på fire strategiske temaer. Herlev Kommune har efterfølgende bemærkninger til de fire temaer:

- **Sammenhæng på tværs**

Med letbanen, kommer der et nyt knudepunkt på broen over S-banen på Herlev Ringvej- Herlev Station. Men på nuværende tidspunkt er der ikke afsat midler i statens investeringsplan til en tilpasning af Herlev station og hermed flytning af perronerne i forhold til den kommende letbane. Dette tydeliggør vigtigheden af en koordinering af alle parterers trafikplaner herunder investeringsplan fra staten. Koordineringen skal netop bidrage til at sikre den ønskede sammenhæng i den kollektive transport.

Herlev Kommune har fokus på udvikling af busbetjeningen af det nordlige Herlev, så sammenhængen til Bymidten og Letbanen fremmes.

Der skal forsat være fokus på skiftemulighederne mellem forskellige transportformer. I denne sammenhæng skal der blandt andet forsat arbejdes med at sikre mulighed for cykelparkering så tæt som muligt ved centrale busstoppesteder og de kommende letbanestationer – inden for de økonomiske rammer, som stilles til rådighed.

- **Grøn og bæredygtig omstilling**

I forbindelse med udbud af buslinje 164, besluttede Herlev Kommune og de øvrige kommuner, at driften sker med elbusser fra december 2021. Det forventes, at denne udvikling forsættes, når der gennemføres nye udbud af buslinjer, der betjenes af Herlev Kommune.

Herlev Kommune opfordrer Movia til at arbejde for, at der kan ydes tilskud fra staten til busselskaber i forbindelse med omstilling af busdriften fra diesel til el-drift.

- ***Pendling til og fra arbejdspladser***

Arbejdet med at sikre servicefaciliteter så tæt ved busstoppesteder og stationer som muligt skal forsættes med blandt andet placering af læskærme, cykelparkering med mere – inden for de økonomiske rammer, der stilles til rådighed.

I Herlev Kommune arbejdes med byudvikling og hermed styrkelse af boliger og arbejdspladser i området langs den kommende letbane. I takt med denne udvikling vil en vidensbank kunne anvendes til at understøtte tiltag, der styrker den kollektive transport.

- ***Forbedre den kollektive mobilitet uden for de større byer***

Som udgangspunkt er indsatserne ikke så relevante for Herlev Kommune, der er byområde. Men det er vigtigt, at andre kommuner har fokus på at sikre god kollektiv transport uden for byerne. Derved sikres, at flere vælger den kollektive transport og trængslen minskes med personbiler i blandt andet Herlev Kommune.

Venlig hilsen

Helle Lagersted Jørgensen
Teamleder
Center for Teknik og Miljø

REFERAT 26. FEBRUAR 2020 KL. 18.30

byrådet - Byrådssalen

Udvalg: byrådet**Mødedato:** Onsdag den 26. februar 2020 kl. 18.30**Mødested:** Byrådssalen[Hent hele referatet](#)

PUNKT	TITEL	
1	Godkendelse af stedfortræder	...
2	Sang til byrådsmødet den 26. februar 2020	...
3	Spørgetid	...
4	Henvendelse fra Klaus Markussen om borgerforslag vedr. Hillerød Forsyningsbestyrelse	...
5	Huslejenævnet - udpegning af ny suppleant	...
6	Vurderingsankenævn - udpegning af medlemmer	...
7	Skatteankenævn - udpegning af medlem og suppleant	...
8	Evaluerings- og beslutning om opdatering af den finansielle strategi	...
9	Overførsel af drifts- og anlægsmidler fra 2019 til 2020	...
10	Opfølgning på undersøgelse om brandsikkerhed på plejecentre	...
11	Boligselskabet Domea Hillerød - fristudsættelse for indberetning af skema B vedrørende Sophienborg plejeboliger	...
12	Udmøntningsplan 2020 - Børn, Familie og Ungeudvalget	...

PUNKT	TITEL	
13	Energibesparende foranstaltninger 2020	...
14	Salg af erhvervsareal på 1.500 m2 i Rønnevangs Syd, bevilling	...
15	Orientering om § 17.4 udvalget for borgerinvolvering - 2019	...
16	Borgerdrevne forslag i byrådet - evaluering af ordningen	...
17	Evaluering af udviklingsmål 2019	...
18	Status 2019 på handleplan og forebyggelse 2019-2022 - sammen om sundhed	...
19	Redegørelse for underskud i Hjemmeplejen og Sygeplejen 2019	...
20	Forslag til nationalparkplan for Nationalpark Kongernes Nordsjælland	...
21	Forslag til ny klimastrategi - supplerende sagsfremstilling	...
22	Genudbud af driftskontrakt - grønne områder; renhold, sidearealer, afvanding og belægnings, vinter og vandløb - supplerende sagsfremstilling	...
23	Spildevandstakster 2020	...
24	Tillæg til drifts- og samarbejdsaftale - multihal Royal Stage	...
25	Forslag til parkering af turistbusser efter salg af Markedspladsen - supplerende sagsfremstilling	...
26	Markedspladsen, nedlæggelse af vejareal	...

PUNKT	TITEL	
27	Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 - i høring 19/21221	...
	Indstilling Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet, at mobilitetsplanen fremlægges til godkendelse og eventuelle bemærkninger indarbejdes i høringssvaret.	
	Sagsfremstilling Ifølge trafikselskabsloven skal Movia mindst hvert 4. år udarbejde en trafikplan sammen med de 45 kommuner og 2 regioner. Sidste gang Movia, kommuner og regioner aftalte en trafikplan var i 2016. Movia har denne gang udarbejdet et forslag til en mobilitetsplan, hvor der er lagt et bredere strategisk fokus på borgernes samlede mobilitet. Arbejdet med at gøre den kollektive transport mere relevant for borgerne er derfor udvidet til også at omfatte, hvordan borgerne let kommer til og fra den kollektive transport på gåben, med cykel eller bil, og nemt skifter ved stoppesteder, stationer og de større busterminaler. Klimakrisen, udfordringer med trængsel i og omkring de større byer, og mangel på mobilitet uden for byerne er områder, som optager stat, kommuner, regioner, erhvervsliv og borgere i hele landet. Sammen kan Movia, de 45 kommuner og 2 regioner levere stærke, langsigtede løsninger på de nationale klima, mobilitets- og trængselsudfordringer med god inddragelse af interessenter. Et obligatorisk element i mobilitetsplanen er, at der skal aftales et strategisk net af de vigtigste buslinjer og lokaltogsstrækninger med tilhørende flerårigt budget. Det strategiske net skal sammen med statens baner danne grundstammen i den kollektive transport de kommende år. Movia stiller forslag om, at holde fast i det nuværende strategiske net – og styrke det med højklassede busbaserede transportsystemer med højt serviceniveau (BRT-linjer) på udvalgte strækninger for at kunne håndtere den kraftige befolkningstilvækst i hovedstadsområdet frem mod 2030. Movia vil prioritere digitale skærme og sammenhæng på stationer og stoppesteder, der betjenes af buslinjer i det strategiske net og som har særlig stor betydning for flest rejsende. Movia er meget interesseret i dialog om forslaget til mobilitetsplanens mål og forslag, så det sikres, at der på baggrund af en fælles plan arbejdes med de rigtige ting i årene	

PUNKT**TITEL**

frem. Derfor får Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget besøg af Movias ledelse til en drøftelse af mobilitetsplanen og hvordan den kan forankres i en Hillerød-sammenhæng.

Mobilitetsplan 2020 stiller forslag til fire temaer:

Sammenhæng på tværs

Der er behov for at flere transporterer sig sammen. Mange er afhængige af bil, fordi der ikke er en kollektiv transport-service til rådighed inden for rimelig afstand. Færdiggørelsen af udbygningen og renoveringen af statens banenet vil forkorte rejsetider mellem de sjællandske købstæder og hovedstaden mærkbart. Det vil forstærke udviklingen i bosætningen uden for hovedstaden og øge graden af pendling. Derfor foreslås, at de største busstrækninger i det strategiske net skal styrkes med BRT-linjer i hovedstadsområdet, så vækst, uddannelse, beskæftigelse og bosætning i den vigtige sjællandske geografi sikres. I større købstæder og stationsbyer som Hillerød kan BRT-inspirerede tiltag afhjælpe trængsel og binde byer og baner bedre sammen. Stoppesteder og stationer skal udbygges, så det bliver nemt og trygt for gående, cyklister og bilister at bruge dem og opholde sig der.

Grøn og bæredygtig omstilling

Klimaudfordringerne er reelle, og der er bred politisk opbakning til et ambitiøst, nationalt klimamål. Kommuner og regioner skal naturligvis kunne følge med og levere på den nationale dagsorden. Transportsektoren står for knap 30 procent af den samlede CO₂-udledning og skal give sit bidrag. Derfor skal bus, flextrafik og lokaltogtrafik gøres bæredygtig hurtigt. Men den nationale 70 pct.-målsætning kan ikke nås, hvis ikke vi lykkes med at få flere til at bruge kollektiv transport. Derfor skal vi også have bæredygtige BRT-linjer til byer med mange mennesker og stigende trængsel og bedre first-/lastmile løsninger til områder, hvor der er langt til den kollektive transport. De 45 kommuner og 2 regioner har sammen med Movia sat meget ambitiøse mål for den grønne omstilling i trafikplanen i 2016. I forslaget til Mobilitetsplan 2020 foreslås, at busserne på Sjælland skal være fossilfri i 2030, heraf skal mindst halvdelen være elbusser. Flextrafikken skal køres i elbiler senest i 2030, og alle nye lokaltog skal være eldrevne.

Pendling til og fra arbejdspladser

Mange virksomheder er dybt optaget af den grønne dagsorden, som en del af virksomhedernes samfundsansvar. Samtidig er fremkommelighed – eller mangel på samme – vigtigt, når medarbejdere skal rekrutteres. Kortere afstand mellem

PUNKT**TITEL**

arbejdsplads og kollektiv transport kan få flere til at vælge bilen fra – og det kan reducere trængsel. I forslaget til Mobilitetsplan 2020 indgår forslag om, at kommuner, regioner går sammen med Movia om at styrke samarbejdet med erhvervslivet om bedre mobilitet for medarbejdere og varer til og fra arbejdspladser og erhvervsområder. Kollektiv transport skal tænkes ind tidligt i de kommunale planer – det gør det både nemmere og billigere at få gode kollektive transport løsninger. Der stilles også forslag om at Movia kan tilbyde at vise mobilitetsservicen i alle kommuner via kommunernes hjemmesider, så virksomheder og lokale arbejdspladser og borgere kan få et godt overblik over kommunens service.

Om at forbedre den kollektive mobilitet uden for de større byer
Hver femte borger på Sjælland bor i en landsby eller på landet. Men den enkeltes behov for mobilitet bliver ikke mindre af at bo længere fra en større by. Der er brug for flere løsninger, som kan supplere bus og tog. Det er vigtigt, at inddrage lokalsamfundet for at finde de løsninger, som passer netop der. Flextrafik og plustur sikrer transport fra havelågen til et stoppested eller en station – det stiller Movia forslag om udbredes til flere relevante geografier. De godt 2 mio. bilsæder, som kører tomme rundt hver morgen, kan også udnyttes bedre, så flere kører sammen. Det vil Movia gerne lave forsøg med sammen med kommuner og lokale ildsjæle. Det kan kræve nye lovgivningsmæssige rammer for transportsektoren, hvis opgaven skal løses. Adgangen til kollektiv transport har også indflydelse på, om de unge færdiggør deres uddannelser. I forslaget til Mobilitetsplan 2020 er der derfor forslag om at supplere busdriften til og fra de store uddannelsesinstitutioner på tværs af kommunegrænser med ny og mere målrettet information og konkrete mobilitetstiltag på campusområder.

Høringsfristen for forslag og bemærkninger til Forslag til Mobilitetsplan 2020 er den 20 marts 2020.

Retsgrundlag

Lov om Trafikselskaber.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-01-2020

Direktør Dorthe Nøhr og udviklingsdirektør Peter Rosbæk præsenterede mobilitetsplanen.

PUNKT

TITEL

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Beslutning i økonomiudvalget den 19-02-2020

Økonomiudvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til byrådet.

Afbud: Peter Frederiksen (V)

Stedfortræder: Dragan Popovic (V)

Beslutning i byrådet den 26-02-2020

Byrådet godkendte indstillingen.

Afbud: Peter Frederiksen (V), Thomas Elong (V)

Stedfortrædere: David Tokarski (V), Mathias Skarby (V)

[PDF](#) Bilag 1: Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

[PDF](#) Bilag 2: Høringsbrev - Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

28	Strategi for fysisk planlægning og Kommuneplan - proces og temaer - supplerende sagsfremstilling	...
29	Hillerød Event - anvendelse af midler 2020	...
30	Lukket: Ejendomssag	...
31	Lukket: Matr. nr. 5c Ø. Strødam - salg	...

Trafikskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Sendt til mail: mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

Dato: Marts 2020
Sagsnr.: 19/40810
Dir.tlf.: 72363636
E-mail: vaekstogbaeredygtighed@holb.dk

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Movias forslag til mobilitetsplan 2020 arbejder med fire overordnede temaer:

- 1) sammenhæng på tværs
- 2) grøn og bæredygtig omstilling
- 3) pendling til og fra arbejdspladser
- 4) kollektiv mobilitet uden for de større byer

Holbæk Kommune ser overordnet positivt på de fire temaer, og støtter Movias fælles mål om at flere skal bruge den kollektive transport, fordi det understøtter både den grønne omstilling og kan skabe vækst og udvikling.

Holbæk Kommunes kommunalbestyrelse har i budgetaftalen for 2020-2023 forpligtet sig på at:

"Aftaleparterne vil fremme arbejdet med en omstilling til grøn mobilitet i Holbæk Kommune. Det gør vi ved at omstille den kollektive transport til fossilfri eller nulemissions-transportmidler i takt med at ruterne udbydes på ny. Dette gælder ikke kun på busdrift men også på flextur og plustur og omfatter også eventuel relateret infrastruktur."

Movias tilsvarende ambitioner om en grøn og bæredygtig omstilling harmonerer således med Holbæk Kommunes, og dette anser vi som særdeles positivt. Holbæk Kommune vil dog samtidig opfordre til at Movia gennem hele den tiårige periode, frem til at målet om fossilfrihed skal være indfriet, sætter barren højt og arbejder for at nå i mål før tid, hvis det er muligt.

Samtidig vil en overordnet, regional strategi for en udbygget ladeinfrastruktur til de mange flere elbusser og biler være nødvendig at løfte i samarbejde mellem kommuner og regioner i det sjællandske område, hvis ambitionerne skal nås. Holbæk Kommunen opfordrer derfor Movia til at indgå i udviklingen af dette.

Holbæk Kommune har ligesom andre kommuner i Sjællands yderområder fået flere uddannelsessteder tilbage. Holbæk Kommune har også vækst i erhvervslivet, og virksomheder, der vokser og nye, der kommer til. Vi ser derfor positivt på ambitionen om at sikre god mulighed for pendling til og fra arbejdspladser og uddannelser. Et særligt fokus i den forbindelse må være en samtænkning af bus- og togtransport.

Dertil vil vi understrege, at vi som landkommune har brug for, at Movia går aktivt ind i udvikling af og viddensdeling om nye mulige mobilitetsformer uden for byerne. Takket være Movias mobilitetspulje har Holbæk Kommune i samarbejde med Kalundborg og Slagelse kommuner fået sat gang i udbredelsen af en samkørselsapp. Der kan være mange andre muligheder for dem, der er bosat uden for byerne, og her er det oplagt, at Movia tager teten på at styrke innovationen på området og følge op på effekten af de nye løsninger.

Med venlig hilsen
Udvalget for Klima og Miljø, Holbæk Kommune



Rådhuset, Hvidovrevej 278, 2650 Hvidovre

Til
Movia

Per Gellert, Plandirektør
peg@moviatrafik.dk

Peter Rosbak Juhl, Udviklingschef
prj@moviatrafik.dk

Rådhuset
Hvidovrevej 278
2650 Hvidovre

Kommunalbestyrelsen
Helle M. Adelborg
Borgmester

Telefon: 3639 3001

E-mail: borgmester@hvidovre.dk
www.hvidovre.dk

Sagsnummer: 20/3658
Dokumentnr.: 11

Dato 18-03-2020

Rådhusets åbningstider

Mandag-onsdag: 10:00-14.30
Torsdag: 13:00-17.30
Fredag: 10:00-13.30

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Tak for tilsendte forslag til *Movias Mobilitetsplan 2020*, som Hvidovre Kommunes Kommunalbestyrelse nu har haft i høring.

Hvidovre Kommunes strategi for at løse trængselsproblemer og klimaudfordringer tager afsæt i en styrkelse af de kollektive højklassetransportformer.

For at få flere borgere til at skifte fra privatbilisme til kollektive transportformer, skal de mødes af et kollektivt net, der er trygt, pålideligt og tilgængeligt og som har en *hyppighed, en hastighed og en pris*, der kan konkurrere med bilen. Lykkes dette, vil omstillingen til en grøn og bæredygtig transport blive den positive følge heraf.

Kommunalbestyrelsen vurderer, at der med afsæt i ovenstående strategi er mange gode ambitioner i Movias forslag til Mobilitetsplan for 2020, som Hvidovre Kommune kan bakke op omkring, men der er også et par alvorlige opmærksomhedspunkter, som vi ønsker at henlede Movias opmærksomhed på. Med udgangspunkt i Mobilitetsplanens fire indsatsområder opridses herunder Hvidovre Kommunes kommentarer.

Sammenhænge på tværs

De seneste udvidelser, opgraderinger og signaloptimeringer af de højklassede transportformer (metro, letbane, tog og S-tog) når ikke til - eller stopper ikke i Hvidovre og har derfor ikke umiddelbar effekt for Hvidovre.

Men busnettet i – og fra Hvidovre er ændret på grund af ovenstående højklassetransportopgraderinger i Hovedstadsområdet, og i særdeleshed i København med den nye Cityring. Derfor oplever Hvidovreborgerne nu langt hyppigere skift og flere spild-ventetider uden at høste fordele, når de skal på tværs af kommunegrænsen ind mod København.

Især er passagerer til bus 1A hårdt ramt. Rigtig mange borgere i Hvidovre samt medarbejdere, patienter og pårørende til Hvidovre Hospital fra København og Amager er hårdt ramt af omlægningen af ruten. Mange skift er både tidskrævende og stiller store krav til passagerenes psykiske og fysiske mobilitet og evne til at mestre udfordringer ift. tilgængelighed og gåafstande. Netop passagerer til Hvidovre Hospital kan være ekstra udfordrede ift. hyppige skift.

Og generelt for borgere i Hvidovre opleves hyppige skift som en ekstra usikkerhed i planlægning, en ekstra-hindring for ældre og gangbesværede og uattraktivt i det danske klima med regn og blæst, - og med en generel øget risiko for at komme for sent eller skulle bruge ekstra tid til skift ift. den lovede tidsplan. Derfor er Hvidovre Kommune stærkt utilfreds med de hyppigere skift. Det er et stort tilbageskridt for busservicen og oplevelsen af den offentlige bustransport for Hvidovreborgerne.

Derfor er det vigtigt for Hvidovre, at Movia aktivt understøtter en udvidelse af de højklassede transportformer også ud til Hvidovre for at reducere disse hyppige skift. Hvidovre udvikles og vokser i de kommende år, hvorfor der er behov for højklasset transportløsninger omkring de trafikale knudepunkter ved Hvidovre Hospital, Frihedens Station og ud til erhvervsområdet på Avedøre Holme.

Ligeledes er det afgørende, at Movia understøtter de lokale busforbindelser, så de har en hyppighed, således at ukoordinerede tidsplaner eller forsinkelser ikke bliver et problem i det sidste led ud til ankomststedet.

Tilgængelig, forståelig og relevant trafikinformation er ligeledes vigtig. Med en voksende aldrende befolkningsgruppe er Movias plan om at udbygge brugervenlig it-teknologi på lokale stoppesteder og tilbyde undervisning af den ældre del af befolkningen relevant og positiv. Ikke alle kan aflæse små displays på smartphones.

Den grønne og bæredygtige omstilling

Den grønne omstilling til fossilfri drift med fælles udbud af fossilfri bus- og flextrafik inden 2030 er i fuld overensstemmelse med Hvidovre Kommunes ambitioner og målsætninger, så dette kan ske koordineret og med færrest mulige ekstraudgifter for kommunerne.

Pendling til og fra arbejdspladser

For at få flere borgere til at vælge offentlige transportmidler til arbejde, er den sidste del fra busstop/station til arbejdspladsen vigtig. God tilgængelighed og sikre cykelparkeringer, trygge cykel- og gangstier er afgørende. Movia kan her være et naturligt bindeled og idebank for de gode lokale løsninger med funktionalitet i design m.m.

Kollektiv mobilitet uden for de større byer

Hvidovre og øvrige forstæder skal hægtes på hovedstadens højklasse transportnet gennem lokale trafikale knudepunkter, hvorfra bus- og flextrafikken understøtter lokalt.

Opsamling - Hyppighed, hastighed og pris

For borgerne i Hvidovre er flere busser og hyppige skift ikke et attraktivt alternativ til bilen. Borgerne ved reelt ikke, om køreplaner holder, og om de kommer frem til destinationen på den angivne tid. Det kan skyldes kapacitetsproblemer i busser, kø eller trafikprop eller mange andre årsager.

Hvidovre efterlyser derfor en helhedsplan for den kollektive mobilitet i hele hovedstadsområdet, som lever op til kravene om hyppighed og hastighed. Her er metro og S-tog - suppleret med BRT-løsninger – de eneste reelle muligheder for at løse trængslen i hovedstadsområdet og flytte bilister over i den kollektive transport.

Endelig er billetpriserne for høje. De skal nedbringes. Bilisterne skal også opleve, at der er et økonomisk incitament til at lade bilen stå. Samfundsøkonomien og klimaregnskabet vil fuldt ud kunne retfærdiggøre et øget offentligt tilskud til billetten. Movia har viden og erfaring fra nærområder og Hvidovre ser gerne, at Movia er en aktiv part i at få en sådan helhedsplan og incitamentsmodel realiseret.

Med venlig hilsen

Helle M. Adelborg
borgmester

Michael Skov

Fra: Michael Skov
Sendt: 1. april 2020 08:08
Til: Michael Skov
Emne: Høje-Taastrup Kommunes høringssvar til forslag til Movias Mobilitetsplan

Fra: Kristina Lyck Andreasen [<mailto:KristinaAn@htk.dk>]
Sendt: 31. marts 2020 10:38
Til: Thea Storm Pedersen <tsp@moviatrafik.dk>
Cc: Kristian Bothe <krb@moviatrafik.dk>
Emne: SV: Ang. Frist for indsendelse af høringssvar til forslag til Movias Mobilitetsplan

Hej Movia

Jeg undskylder den glemte tilbagemelding

Høje-Taastrup Kommunen har ingen bemærkninger til den fremsendte mobilitetsplan.

Venlig hilsen

Kristina Lyck Andreasen
Trafikingeniør



Driftsbyen
Lervangen 35 D

Telefon: 43591100
Direkte: 43591209
www.htk.dk
EANnr: 5790000400447
KristinaAn@htk.dk

Center for By og Miljø
Slotsmarken 13, 2970 Hørsholm

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Dato: 18.03.2020
Sagsnr: 18/16059

Center for By og Miljø
Team vej og park
horsholm.dk

Skal du på rådhuset? Bestil
tid på horsholm.dk/tid eller
ring 4849 0000

Ny adresse fra 18. februar
2020. Hørsholm Rådhus
flytter til Slotsmarken 13

Kontakt

Louise Hvingtoft Hansen
Projektleder
lhv@horsholm.dk
Direkte tlf.
4849 2061
2888 8652

Høringssvar til Movias mobilitetsplan 2020

Kære Movia

Hermed sender Hørsholm Kommune høringssvar til Movia i forhold til mobilitetsplanen. Høringssvaret er godkendt af Miljø- og Planlægningsudvalget d. 20. februar 2020.

Hørsholm Kommune vil rose Movia for at se kollektiv transport i et bredere perspektiv og for have udarbejdet en mobilitetsplan og ikke kun en trafikplan.

Det skal dog bemærkes, at anbefalingerne i mobilitetsplanen i flere tilfælde vil kræve et øget kommunalt budget enten til anlæg eller drift. Det vil dog altid vil være kommunernes og regionernes økonomi og rammer, der vil styre dette i sidste ende.

Sammenhæng på tværs

Movia ønsker at forbedre det strategiske net. I Hørsholm Kommune kører buslinje 354, 150S, 500S og 375R som en del af det strategiske net, og derfor anerkendes det fra kommunens side, at der arbejdes på, at der ønskes en forbedring af nettet.

Der er et ønske fra Hørsholm Kommunes side, at der indføres flere aftenafgange for 150S finansieret af Region Hovedstaden fra Holte station og til Kokkedal station. Borgere, der skal nord for Holte station strander på Holte station, da der kun er timedrift mellem Holte station og Kokkedal station efter kl. 22, mens der er 20 minutters drift til Holte station.

Der er endvidere forstået, at 150S bliver til en BRT-løsning fra Kokkedal station. Det vil dog medføre en del udgifter for kommunen til ombygning af vejanlæg som kommunen pt. ikke har budgetteret med. Kommunen ønsker mulighed for at finansiere disse anlæg gennem øremærkede statslige puljer, som kommunen tidligere har benyttet sig af.

Grøn og bæredygtig omstilling

Hørsholm Kommune arbejder for omstilling til fossilfrihed og nulemissionsudledning fra busserne. Det er politisk besluttet, at ved fremtidige udbud af buslinjer, skal der stilles krav til udledningen og dermed brændslet.

At få flextrafikken over på grøn og bæredygtig brændsel ser Hørsholm Kommune som en naturlig del af den grønne omstilling.

Pendling til og fra arbejdspladser

Hørsholm Kommune ser positivt på, at Movia ønsker at styrke samarbejdet i forhold til at dele erfaringer om, hvordan mobiliteten kan styrkes i såvel nye som eksisterende erhvervsområder.

Kollektiv mobilitet uden for de større byer

Hørsholm Kommune tilhører i nogle henseende en del af hovedstaden, mens den i andre henseender betragtes som uden for de større byer. Hørsholm Kommune er tilmeldt plustursordningen, men har kun været benyttet i meget begrænset omfang. Det er derfor svært at sige om det har en effekt i en kommune som Hørsholm, der har en relativt god busbetjening i det meste af kommunen. Til gengæld er vores flexkursordning velbenyttet.

Venlig hilsen

Louise Hvingtoft Hansen
Projektleder



Byrådet

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Sagsbehandler:
Tommy Søndergaard
Telefon: 4357 7768
Email: tohso@ishoj.dk

Journalnummer:
13.05.16-K04-1-20

Att.: mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

20. marts 2020

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Nærværende skrivelse er Ishøj Kommunes høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020, som er politisk behandlet i perioden fra februar til marts 2020.

Høringssvaret tager udgangspunkt i de fire strategiske temaer, samt en særindstilling fra Johna Stark (A), Annelise Madsen (A) og Ole Wedel-Brandt (Ø).

Sammenhæng på tværs

Styrkelsen af det strategiske net, bør som udgangspunkt ikke gå ud over det samlede busnet.

Regionens linjer i Ishøj, 300S og 400S, indgår i dag i det strategiske net og fra 2025 erstattes linje 300S af Letbanen. Potentialer for at 400S eventuelt kan opgraderes til en BRT løsning, vil være en klar styrkelse af forbindelsen som Ishøj Kommune støtter op om.

Letbanen får en endestation på Stationsforpladsen, som i dag er og fremover vil være et meget vigtigt trafikknudepunkt for udviklingen af Ishøj Kommune. I årene frem mod 2025 arbejdes der på at skabe en ny bymidte omkring stationen og derfor er det vigtigt at Movia inddrages i arbejdet, så man fra start får en station som er nem og overskuelig at navigere i.

En forudsætning for at det kan lykkes er at de fysiske rammer er til stede og derfor er det vigtigt at der også indtænkes plads til pendlerparkering og cykelparkering i området omkring stationen.

Grøn og bæredygtig omstilling

Ishøj Kommune støtter fortsat op om at alle busser skal være fossilfri i 2030. Og en skærping af målsætningen, om at halvdelen af busserne skal køre på el, er i tråd med den udvikling der sker lige nu, men det må være i det omfang økonomien i de enkelte kommune tillader det.

Pendlingen til og fra arbejdspladser

Ishøj Kommune støtter op om at der er fokus på pendlingen til og fra arbejdspladser.

Udvikling af boligområder og udbygning af det store erhvervsområde medfører en større efterspørgsel på kollektiv trafik og derfor vil der være et behov for at se på buslinjerne i Ishøj frem mod 2025, hvor Letbanen tages i drift.

I takt med byfortætning og fastholdelse af grønne arealer, er det vigtigt at den kollektive trafik bliver et attraktiv supplement til de øvrige transportformer, for at undgå nogle af de trængselsproblemer vi står over for i hovedstadsområdet.

Kollektiv mobilitet uden for de større byer

Ishøj Kommune støtter op om at optimere de transportløsninger som sikrer mobiliteten uden for de større byer.

I Ishøj er der tre landsbyer, hvor en betjenes af linje 127 og de to øvrige betjenes af flextur. Flextur er et fantastisk supplement til at nå ud i yderområder, hvor buslinjer kan være en dyr løsning. I arbejdet med at finde flere gode løsninger, der sikrer mobiliteten mellem "lands"byerne og til og fra det strategiske net, vil Ishøj Kommune gerne inddrages.

Særindstilling fra Byrådsmødet, 3. marts 2020

Ishøj station er et knudepunkt i de kommende trafikplaner ifølge Movia. Der er pt. S-tog og busser, men fra 2025 er der også Letbane endestation, samt som netop beskrevet i mobilitetsplanen endestation for en BRT linje, altså en stor el-baseret busløsning, som skal have eget tracé ligesom letbanen skal.

Dette giver nogle arealmæssige udfordringer, da det vil tage den plads der i dag benyttes til p-pladser. Ligesom i Slagelse og Aalborg kan vi være et oplagt sted for et pilotprojekt, der opsamler passagererne fra de tætbefolkede områder omkring stationen, og har minibusser kørende i rimelig ofte nok drift, til at være et ægte alternativ til familiernes bil nummer to.

De fleste indbyggere, skoler og aktiviteter kan nås indenfor et par km fra stationen. Alle bløde trafikanter er i et stisystem med tunneller under og over vejene, Der er ikke fortove og cykler og fodgængerovergange ret mange steder i bymidten, hvilket letter anlægsudgifterne, og mindsker faren ved evt. førerløse minibusser på sigt.

Det er oplagt, at vi kan tilbyde samarbejde i forsøg med el-minibusser i de tætbefolkede områder for almindelig opsamling til stationsområdet og tilbage igen, samt til erhvervsområdet fra stationen og tilbage igen. Vi bakker op om tankerne i mobilitetsplanen, og vil gerne finde den smarte måde i samarbejde med Movia til løsning af arealproblemet.

Med venlig hilsen

Ole Bjørstorp
Borgmester

Marie Louise Madsen
Direktør for teknik, miljø og byudvikling

Kalundborg Kommunes høringssvar til Movia's "Forslag til mobilitetsplan 2020"

Dette høringssvar er behandlet politisk i Kalundborg Kommune:

Trafik- og Kørselsudvalg d. 3. februar – 2020.

Teknik- og Miljøudvalget d. 6. februar – 2020.

Økonomiudvalget d. 19. februar – 2020.

Kommunalbestyrelsen d. 26. februar – 2020.

Generelt bakker Kalundborg Kommune op i forhold til indholdet i Movias "Forslag til Mobilitetsplan 2020".

Kalundborg Kommune har følgende bemærkninger:

- 1) Der støttes op om den grønne og bæredygtige omstilling. Dog skal det bemærkes at dette kan resultere i økonomiske udfordringer, der kan ramme kommuner når der skal stilles krav om fossilfri-/eldrift af de køretøjer der benyttes til busdrift og Flextur.
Derfor opfordres Movia til at arbejde for, at denne omstilling kan gøres indenfor nuværende økonomiske ramme, uden forringelse af serviceniveauet.
- 2) Samkørsel understøttes af Kalundborg, konkret med implementering af samkørsels-appen "NABOGO" i løbet af foråret 2020.
- 3) Vigtigheden i at forbedre den kollektive mobilitet uden for de større byer, understreges som et vigtigt område i Mobilitetsplanen. Kalundborg har stor opmærksomhed på dette, da en god mobilitet uden for de større byer, understøtter muligheden for at unge uddannelsessøgende kan blive transporteret til og fra deres uddannelsessted. Samtidig understøttes muligheden for at bo i disse områder uden en eller flere biler i husstanden, bosætningen i disse områder styrkes derved.
- 4) Det kan blive nødvendigt at lave justeringer af ruter i det strategiske net i Kalundborg Kommune, i forbindelse med eventuelle optimeringer og besparelser. En eventuel justering vil selvfølgelig ske i samarbejde med Movia.
- 5) Kalundborg Kommune understreger, at der fortsat er et mål om en hurtig og direkte togforbindelse fra Kalundborg til hovedstadsområdet herunder København, hvor de tidligere beslutninger om timemodel samt elektrificering af strækningen i 2024, gennemføres som planlagt. Strækningen København-Kalundborg ønskes fastholdt som en statslig strækning og en del af den landsdækkende trafikmodel, som det også fremgår af Kalundborg Kommunes indsigelser til Transport, Bygnings og Boligministeriet af 30. august – 2018. Kalundborg er meget optaget af, at togforbindelsen til København løbende forbedres, både i forhold til rejsetid og hyppighed af togaftage. Dette gælder også for perioden frem mod elektrificeringen af strækningen.

Københavns Kommunes høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Københavns Kommune har modtaget Movias Mobilitetsplan 2020 i politisk høring.

Københavns Kommune støtter op om Movias Mobilitetsplan 2020 og finder det positivt, at der med den nye mobilitetsplan er et bredt fokus på mobilitet på tværs af transportformer. Københavns Kommune har følgende bemærkninger til Movias Mobilitetsplan 2020:

Grøn omstilling af busserne

Københavns Kommune er positiv overfor, at Movia har skærpet sine grønne målsætninger i mobilitetsplanen til, at 100 % af alle busser i 2030 skal være fossilfrie og min. 50 % af disse skal være nulemissionsbusser. Københavns Kommune så dog gerne, at planen var endnu mere ambitiøs. Jo flere kommuner, som er i gang med omstillingen til nulemissionsbusser, jo nemmere og billigere er det at sikre den grønne omstilling af busserne. Københavns Kommune har en målsætning om, at alle dieselbusser i 2025 skal være støjsvage nulemissionsbusser. Københavns Kommune ser derfor gerne, at målet for omlægningen til nulemissionsbusser, i Movias område, hæves til mere end 50 % i 2030.

Københavns Kommune er tilfreds med det nuværende samarbejde med Movia om at nå vores målsætning for grøn omstilling af busserne og understreger vigtigheden af, at kommunerne fortsat kan få hjælp fra Movia til den nødvendige dialog mellem kommunerne i kommende udbudsprocesser.

Movia havde i Trafikplan 2016 en målsætning om, at den indvendige oplevede støj skal være reduceret med 15 pct., og den udvendige oplevede støj skal være reduceret med 25 pct. i 2030. Københavns Kommune finder det positivt, at målene ift. udvendig støj er nået. Men

31. marts 2020

Sagsnummer
2020-0044098

Dokumentnummer
2020-0044098-1

Center for Byudvikling
Team Mobilitet
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800176

Københavns Kommune finder det beklageligt, at målsætninger for støj helt er udeladt i Mobilitetsplan 2020, særligt da fossilfrie busser ikke, i samme omfang som nulemissionsbusser, bidrager til at reducere støjniveauet i og udenfor busserne.

Københavns Kommune støtter Movias fokus på at skabe gode skifteforhold mellem transportformerne ved store stationer og busterminaler og ønsker et endnu større fokus i mobilitetsplanen på at styrke koblingen mellem kollektiv trafik og cyklisme.

Strategisk busnet og BRT

Københavns Kommune støtter op om de udpegede buslinjer i det strategiske busnet. Det er dog vigtigt, at det strategiske busnet eventuelt kan tilpasses på baggrund af erfaringer med nye rejsemønstre efter gennemførelse af Nyt Bynet.

Københavns Kommune ønsker, at mobilitetsplanen også indeholder fokus på at øge antallet af fritidsture med bus og øvrig kollektiv trafik.

Københavns Kommune bakker op om Movias fokus på arbejdet med BRT, men har ikke taget stilling til de konkrete linjeføringer i mobilitetsplanen, der kan berøre København. Med Kommuneplan 2019 har Københavns Kommune besluttet, at mulighederne for en BRT-løsning mellem Nørrebro st. og Gladsaxe, via Frederikssundsvej og Tingbjerg, skal undersøges sammen med en letbaneløsning.

Københavns Kommune finder, at det fortsat er vigtigt, at Movia også har fokus på mindre busfremkommelighedsprojekter.

Mobilitetsplanens bilag 2 med flerårigt budget for busdriften bør opdateres med de endelige tal for budget 2020.

Gode skift for alle

Mobilitetsplanen har med rette fokus på at sikre det gode skift mellem de kollektive transportmidler. Københavns Kommune ønsker, at mobilitetsplanen i den sammenhæng har et større fokus på, at skift er udfordrende for de ikke helt så mobile og ikke så digitalt modne grupper, som f.eks. ældre

Digital trafikinformation

Københavns Kommune er enig i, at retvisende, liveopdateret trafikinformation via digitale kanaler er vigtig for at få flere til at benytte den kollektive trafik. Det er derfor vigtigt, at Movia fortsat arbejder med at udvikle den digitale trafikinformation, så den er troværdig, og så kunderne oplever en høj grad af pålidelighed i trafikinformationen.

Tværgående samarbejde og et styrket DOT

Københavns Kommune mener, at samarbejdet mellem trafikselskaberne 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. Det er samtidig vigtigt for Københavns Kommune, at samarbejdet mellem trafikselskaberne bredes ud til også at omfatte trafikselskaberne i Sydsverige, så der også skabes bedre sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af Øresund.

Returadresse:
Køge Kommune, Anlægsafdelingen
Torvet 1, 4600 Køge



Trafikselskabet Movia

KØGE KOMMUNE

Dato

Dokumentnummer

Teknik- og Miljøforvaltningen
Anlægsafdelingen

3. april 2020

2019-022878-6

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Køge Kommunes Teknik og Ejendomsudvalg har d. 2. april behandlet det høringsmateriale Movia har udsendt omkring Mobilitetsplan 2020.

Køge Kommune støtter op om Movias Mobilitetsplan 2020 og har følgende bemærkninger:

1. Der Kvitteres for mobilitetsplanens indhold og gode forslag. Temaerne i mobilitetsplanen er i fin tråd med den retning, som Køge Kommune allerede har sat for den kollektive trafik.
2. Der takkes ja til en tættere dialog om mobilitetsplanens mål. Hvis målene skal nås, er det vigtigt at styrke det fælles arbejde ved at indgå i en tættere dialog med henblik på at få gjort forslagene mere konkrete og handlingsorienteret, så mobilitetsplanen også bliver forankret lokalt.
3. Der bliver opfordret til at dialogen bør række ud over høringsperioden, så der er større mulighed for at drøfte temaer, som har relevans for Køge Kommune.

Køge Kommune gør opmærksom på at mobilitetsplanen kan anvendes i et mere langsigtet og strategisk arbejde frem mod K23, hvor Køge Nord st. er fuldt funktionsdygtigt. Dette giver nye forbindelsesmuligheder som bør tænkes ind i det strategiske net (Brug af både lokale og regionale busforbindelser). Derudover skal flere af buslinjerne i Køge Kommune genudbydes. Samlet set vil det give anledning til at evaluere og gentænke det samlede busnet i Køge Kommune og få sat den grønne og bæredygtige omstilling på dagsordenen.

Venlig hilsen

Teknik- og Ejendomsudvalget i Køge Kommune

Køge Rådhus
Torvet 1
4600 Køge

www.koege.dk

Tlf. 56 67 67 67

Kontakt:
Jakob Ladefoged Bommersholdt
Tlf. +45 21 19 04 84
Mail tmf@koege.dk



CTM Center for Teknik & Miljø

H www.lejre.dk

Nicky Petersen
Trafik
D 2933 6891
E nicp@lejre.dk

Dato: 12. marts 2020
J.nr.: 20/627

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Høringssvar til Mobilitetsplan 2020

Lejre Kommune takker for det tilsendte udkast til Mobilitetsplan 2020 som vi har læst med stor interesse. Kommunalbestyrelsens Udvalg for Teknik & Miljø har haft planen til behandling på møde den 2. marts, hvor indholdet blev drøftet indgående.

Konklusionen på mødet blev, at Mobilitetsplan 2020 stemmer godt overens med Lejre Kommunes egne visioner og strategier. Særligt målsætningerne på klima- og miljøområdet samt forbedret kollektiv mobilitet uden for de større byer er fuldt på linje med kommunens egne indsatser og prioriteringer. Blandt andet har Kommunalbestyrelsen selv overvejelser om at deltage i omstillingen til eldrevne busser ved kommende udbud af buslinjerne i kommunen. Mobilitetsplan 2020 kan således understøtte Lejre Kommunes indsatser og omvendt.

Lejre Kommune mener også, at de tre nuværende linjer (215, 230R og 240) i Det Strategiske Net bør fortsætte som en del af nettet. Linjerne betjener tre af kommunens største byområder (Kirke Hyllinge, Hvalsø og Østed) og giver vigtige forbindelser til større transportkorridorer på Sjælland. Vi ønsker ikke flere af vores egenfinansierede linjer indlemmet i Det Strategiske Net på nuværende tidspunkt.

Ovenstående betyder, at Lejre Kommune er meget positiv over for planen i sin helhed, og vi kan til fulde tilslutte os målsætningerne beskrevet i planen.

Med venlig hilsen

Nicky Petersen
Vejingeniør

Peter Østerbye
Centerchef



Movia
Gammel Køge Landevej 3,
2500 Valby

Dato: 16. april 2020
Sags ID: 67384

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed

Postadresse
Teknik- og Miljømyndighed
Fruegade 7
4970 Rødbby

Tlf.: 54 67 67 67

lolland@lolland.dk
www.lolland.dk

Kontaktperson
Anette Carlsson
Teknisk Sekretariat

aneca@lolland.dk
Tlf.: 54676437

Høringssvar til Movia`s Mobilitetsplan2020 fra Lolland Kommune.

På teknisk udvalgs møde i Lolland Kommune den 4. marts 2020, deltog Movia, hvor Mobilitetsplanen 2020 blev fremlagt.

Efterfølgende kunne Teknisk Udvalg tiltræde denne.

Lolland Kommune har dog fortsat et ønske om, at der arbejdes på, etablering af direkte togforbindelser mellem Nakskov station og Københavns Hovedbanegård, i begge retninger. Dette for at fremme den kollektive trafik – reducere rejsetiden og fremme servicen.

I Lolland Kommune produceres i dag langt mere grøn strøm end kommunen og borgerne selv kan anvende. Derfor ser Lolland Kommune frem til at kunne bruge denne grønne strøm f.eks. i transportsektoren.

Ligeledes ønsker Lolland Kommune at fremme mobiliteten i kommunen, ved at samarbejde med Guldborgsund Kommune og Region Sjælland, om at tilbyde rejsende "Gratis medtagning af cykler" i tog og busser på Lolland Falster (2-årig forsøgsperiode). Håber derved, at tiltrække nye kundegrupper og få flere passagerer i busser og tog.

Med venlig hilsen

Gert Mortensen

Formand for Teknisk Udvalg

28.02.20 Lyngby-Taarbæk Kommune

Til Trafikselskabet Movia

Lyngby-Taarbæk Kommunes Teknik- og Miljøudvalg har den 19. februar 2020 behandlet Movias fremsendte forslag til Mobilitetsplan 2020.

På udvalgs mødet er der ikke protokolleret kommentarer til Movias fremsendte forslag til Mobilitetsplan. Teknik- og Miljøudvalget besluttede at tage forslaget til Mobilitetsplan til efterretning.

Har I spørgsmål til den politiske behandling er I velkomne til at ringe til mig på 45 97 38 51 for yderligere oplysninger.

Sendes via mail til mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

Team Trafik

Næstved Kommune
5588 5588

www.naestved.dk

Dato
18-3-2020

Sagsnr.
13.05.16-K04-5-19

Sagsbehandler
Michael Stonor Nielsen
5588 6224
mivni@naestved.dk

Politisk høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Næstved Kommune takker for muligheden for at give høringssvar til Mobilitetsplan 2020, og har i den anledning nogle konkrete bemærkninger og anbefalinger til de fire overordnede temaer.

1. Sammenhæng på tværs

Movia foreslår, at det strategiske net, som følge af bl.a. udbygning af banenettet skal fastholdes i forhold til det nuværende valg af linjer og linjeføring, men også styrkes både hvad angår kortere rejsetid, bedre kvalitet og sundere økonomi. Næstved Kommune er enige i dette.

Vi har dog endnu til gode at se konkrete rejsetidsforbedringer som følge af udbygningen af banenettet, og ser derudover også frem til etablering af motorvejsforbindelse mellem Næstved og Rønnede, som et væsentligt aktiv i den fortsatte udvikling af Næstved Kommune og på Sydsjælland generelt. Både udbygning af banenettet og motorvejsforbindelsen vil tilføre en stor og afgørende værdi for alle rejsende i vores område.

For Næstved Kommune er det dog væsentligt, at styrkelsen af det strategiske net ikke sker på bekostning af mobiliteten uden for de større byer. I Næstved Kommune bor ca. halvdelen af kommunens borgere således uden for bygrænsen af Næstved by, hvorfor der er behov for en videreudvikling af fleksible løsninger, der kan understøtte og sikre attraktive lokalsamfund, hvor hverdagens mobilitet også kan hænge sammen uden for de større byer.

Vi forventer, at Movia vil medvirke til at finde gode alternative løsninger i de kommende byggeperioder på banenettet, hvor togdriften periodevis ikke vil leve op til passagerernes forventninger. De alternative løsninger skal mindske generne for passagererne mest muligt.

Næstved Kommune er enige i at gode skiftemuligheder på stationer og busterminaler, god trafikinformation i realtid samt rejsetidsforbedringer er vigtige faktorer for at gøre kollektiv transport attraktivt for de rejsende. Vi forventer dog hovedsageligt at rejsetidsforbedringerne skal opnås ved optimerede linjeføringer og bedre skiftemuligheder, mere end ved implementering af BRT-løsninger (Bus Rapid Transit). Trængsel i Næstved by opleves generelt kun som værende lejlighedsvis og af kortere varighed.

Næstved Kommune er enige i at trafikinformation til passagererne skal være tilgængelig og troværdig. Vi støtter således fuldt ud op om og roser initiativerne omkring udviklingen af nye digitale muligheder for mere målrettet trafikinformation, som f.eks. forsøg med beacon-teknologi.

Vi henstiller dog til, at der i forbindelse med udviklingen af nye digitale løsninger fortsat er analog trafikinformation bl.a. i de tilfælde, hvor de digitale løsninger svigter. Særligt turister og ældre kan have sværere ved at begå sig uden analog trafikinformation som sikkerhedsnet.

2. Grøn og bæredygtig omstilling

Næstved Kommune har ambitioner om at medvirke til en grøn omstilling under forudsætning af, at der kan opnås den rette balance mellem teknologi, gevinst og økonomi.

Næstved Kommune opfordrer derfor til, at Movia fortsat sørger for at have grønne og bæredygtige løsninger på hylderne, men lader det være op til kommunerne at beslutte deres egne niveauer for grøn og bæredygtig omstilling. Det er i sidste ende kommunerne, der skal finansiere de grønne tiltag, hvorfor hver kommune skal have mulighed for at kunne vælge den indsats, som giver mest værdi for pengene, herunder også evt. at prioritere andre grønne indsatsområder end kollektiv transport.

Når det er sagt, så støtter vi også op om målet om, at flextrafikken nedbringer miljøbelastningen og bliver grønnere.

3. Pendlingen til og fra arbejdspladser

Næstved Kommune indgår meget gerne i et tættere samarbejde med Movia omkring deling af erfaringer, der kan styrke mobiliteten i kommunen, herunder også betjeningen af både virksomheder, uddannelsesinstitutioner og landdistrikter.

I den forbindelse imødeser vi udarbejdelsen af en fælles vidensbank indeholdende råd og konkrete handlingsanvisninger til styrkelsen af mobiliteten. Vi byder ligeledes et overblik over kommunens samlede mobilitetsservice velkommen, som et værktøj til at formidle og markedsføre de valgte kommunale transportindsatser overfor både virksomheder, uddannelsesinstitutioner, landdistrikter og borgere.

4. Kollektiv mobilitet uden for de større byer

Næstved Kommune anerkender flextrafik som et godt supplement til den kollektive transport og mobiliteten, særligt i tyndt befolkede områder, hvor de almindelige busser har vanskelige vilkår.

De nye kørselsordninger, som flextur og plustur, tilbyder en mere fleksibel og individualiseret transport, men udfordrer også grundtanken om at kollektiv transport er tiltænkt de mange, der skal rejse samme vej.

Ordningerne gør det samtidig sværere at forudse og budgetlægge kørslen, da den er langt mere behovsstyret.

Næstved Kommune ser det derudover ikke som et mål i sig selv at have fuldstændig ensartede løsninger i alle kommuner i erkendelse af, at kommunernes udfordringer er så vidt forskellige, som de er.

Næstved Kommune stiller sig fortsat uforstående over for Movias beslutning om at droppe Næstved LandFlex, da det for Næstved Kommune var en god løsning, som havde bevist sin duelighed gennem flere års virke.

Næstved Kommune ønsker derfor, at der fortsat arbejdes med og udvikles værktøjer, der kan afstemme serviceniveau og pris i forhold til kommunens individuelle budget, så flexstur og plustur forbliver det supplement til den kollektive transport, som det oprindeligt er tænkt.

Venlig hilsen

Carsten Rasmussen
Borgmester

Helle Jessen
Formand for Teknisk Udvalg

Høringssvar ikke modtaget fra Odsherred Kommune

BYG - ANLÆG



Ringsted
Kommune

Trafikselskabet Movia

E-post: mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

Dato: 10. marts 2020

Høringssvar - Forslag til Movia's Mobilitetsplan 2020

Klima- og Miljøudvalget har den 20. februar 2020 behandlet høringsmaterialet for "Forslag til Movia's Mobilitetsplan 2020".

Mobilitetsplanen vurderes til at være et godt værktøj for Ringsted Kommunes fremadrettede arbejde med mobilitet for borgerne og erhvervslivet.

De fire overordnede temaer og tilhørende forslag til indsatser vil i stor udstrækning danne grundlag for Kommunens arbejde med mobilitet i tæt samarbejde med bl.a. Movia.

Udvalget har besluttet, at det strategiske bus-net udvides til at omfatte alle bybuslinjer (suppleres med linje 404) samt en delstrækning af linje 408, der har bybuslignende karakter.

Den politiske dagsordentekst findes her som punkt 8:

<https://ringsted.dk/dagsorden/klima-og-miljoedvalget-20-02-2020>

Med venlig hilsen

Frank Hagerup Rasmussen

Trafikingeniør

Ringsted Kommune

Vej- og Ejendomscenter

Byg - Anlæg

Rønnedevej 9
4100 Ringsted

Tel.: +45 57 62 63 20

Dir.: +45 57 62 67 75

Mail: fhra@ringsted.dk

vejogejendom@ringsted.dk

EAN: 5798007642501

CVR-nr.: 18957981

Åbningstid:

Man.-Torsdag 11-15

Fredag 11-13

Telefontid:

Man.-Torsdag 10-15

Fredag 10-13



ROSKILDE
KOMMUNE

Trafiksekskabet Movia

Klima- og Miljøudvalget

Roskilde Kommune
Rådhusbuen 1
Postboks 100
4000 Roskilde

Tlf.: 46 31 30 00

kommunen@roskilde.dk
sikkerpost@roskilde.dk
www.roskilde.dk

Høringssvar til forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

26. februar 2020

Roskilde Kommune ser gode takter i Movias forslag til Mobilitetsplan 2020 og kan støtte op om de fire fokusområder: sammenhæng på tværs; grøn og bæredygtig omstilling; pendling til og fra arbejdspladser og kollektiv mobilitet uden for de større byer.

Sagsnr. 327525
Brev. 3368295

Ref. MOCH

Dir. tlf. 4631 3722
Mortenhc@roskilde.dk

Sammenhæng på tværs

Roskilde Kommune ønsker at styrke det strategiske busnet. Vi har i Roskilde i de seneste 5 år investeret i at forbedre fremkommeligheden på strækningerne med busprioritering og opgraderet stoppestederne med realtidsinformation, cykelparkering og gode venteforhold på vores A-bus net. Vi har i de kommende år afsat yderligere midler til at forbedre busfremkommeligheden og stoppestedsforholdene – investeringer der især vil gavne de regionale buslinjer 600S og 123.

Vi støtter forslaget om at buslinjerne 201A, 202A, 215 og 220 skal indgå i det strategiske net jvf. bilaget til mobilitetsplanen. Vi foreslår samtidig, at linje 207 (Roskilde st. – Øst) inddrages i det strategiske net også. Linjen har over 250.000 passagerer årligt og har dermed næsten ligeså mange passagerer som for eksempel linje 215. Linje 207 vurderes til at have potentiale til at tiltrække flere passagerer fremadrettet i lyset af planerne om at udbygge Sankt Hans vest området med boliger på sigt.

Vi ser positivt på, at Movia også vil investere i realtidsinformation på de vigtigste stoppesteder på buslinjerne i det strategiske net og vi vil gerne samarbejde om dette. Vi vil i Roskilde også gerne sikre, at der generelt er god trafikinformation ved alle stoppesteder om fx afgangstider, også for de passagerer der ikke har en mobiltelefon. Vi vil derfor igen opfordre Movia til at genindføre de trykte køreplaner ved de stoppesteder, som ikke får realtidsinformation.

Grøn og bæredygtig omstilling

Roskilde Kommune støtter målsætningen om, at al busdrift på Sjælland skal være fossilfri senest i 2030. Vi ser gerne at mest muligt busdrift i Roskilde inklusiv de

Åbningstider	
Mandag-torsdag	10-15
Fredag	10-14

Telefontider	
Mandag-onsdag	08-15
Torsdag	10-17
Fredag	08-14



tværkommunale og regionale busser bliver støjsvage og uden lokal luftforurening (emissionsfrie) som fx vores nuværende elbusser på bybuslinjerne i Roskilde er.

Side2/2

Vi opfordrer til, at Movia snarest tager initiativ til at starte en dialog op om valg af drivmiddel i udbudsgrundlaget mellem Movia, Roskilde kommune og de nabokommuner, Lejre, Solrød og Egedal, som vi deler tværkommunale buslinjer med og hvor udbudsgrundlaget skal beslattes i 2020.

Roskilde Kommune har et ønske om at undersøge potentialet for at igangsætte forsøg med (eldrevne) førerløse busser i Roskilde.

Pendling til og fra arbejdspladser og kollektiv mobilitet uden for de større byer.

Vi vil gerne være med til at udbrede kendte og udvikle nye mobilitetsløsninger målrettet pendling og mobilitet uden for de større byer, og vi ser et potentiale i fx øget samkørsel, delebilsordninger i kombination med den kollektive trafik. Vi ser samtidigt positivt på arbejdet med en landsdækkende mobilitetsservice MaaS (Mobility as a Service) og vi stiller os gerne til rådighed for forsøg med dette i Roskilde.

Venlig hilsen

Karim Arfaoui

Formand for Klima- og Miljøudvalget

På vegne af Klima- og Miljøudvalget i Roskilde Kommune



Trafikselskabet Movia
Toftegårds Plads 2
2500 Valby

Sendt til: Mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

Teknik og Miljø

Vej
Øverødvej 2
2840 Holte
www.rudersdal.dk

Høringssvar til Mobilitetsplan 2020

Miljø- og Teknikudvalget i Rudersdal Kommune har på deres møder i februar og marts behandlet Movias forslag til Mobilitetsplan 2020. Forslaget har desuden været i høring hos kommunens handicapråd og seniorråd. Høringssvar fra de to råd er vedlagt. Kommentarer er struktureret i forhold til de fire centrale politiske mål.

Marts 2020

Sammenhæng på tværs

Rudersdal Kommune støtter Movias anbefaling om at fastholde og styrke de eksisterende linjer og knudepunkter i det strategiske net samt forbedre den digitale information på de største stoppesteder. Rudersdal Kommune bifalder, at linje 150 S samt linjerne 184 og 354 fortsat skal være en del af nettet.

Rudersdal Kommune bakker op om Movias forslag til et overordnet BRT-net. Den konkrete strækning på Helsingør Motorvejen forudsætter et koordineret samarbejde med Vejdirektoratet.

Rudersdal Kommune er allerede i samarbejde med Movia ved at kortlægge muligheder. Rudersdal Kommune og Movia analyserer muligheder og perspektiver ved implementering af BRT-infrastruktur langs 150S-linjen. Netop på denne strækning er passagerpotentialet højt, og linjen betjener områder med væsentlige udviklingsmuligheder.

Det overordnede BRT-net ligger i tråd med Rudersdal Kommunes igangværende arbejde med helhedsplan for Nærum samt ny lokalplan for DTU Science. Der er stor opbakning til projektet blandt udviklingsområdernes grundejere og virksomheder.

Grøn og bæredygtig omstilling

Rudersdal Kommune tilslutter sig den grønne og bæredygtige omstilling. I Mobilitetsplan 2020 fremgår: *At elbusser er mellem seks og 22 procent dyrere brutto for kommuner og Regioner.* Det kræver løbende dialog om, hvornår tidspunkt samt valg af drivmiddel er rigtigt således, at de kommunale udgifter ikke øges markant uden ændring i serviceniveau.

Åbningstid

Mandag-tirsdag kl. 10-15
Onsdag lukket
Torsdag kl. 10-17
Fredag kl. 10-13

Derudover opfordrer Rudersdal Kommune til, at der arbejdes for muligheden for, at statslige puljer kan medfinansiere den grønne omstilling. Dette for i højere grad at sikre, at den grønne omstilling ikke sker på bekostning af ringere serviceniveau.

Pendling til og fra arbejdspladser

Rudersdal Kommune integrerer i dag pendling i den fysiske planlægning. Det er planlagt at udvide stationsære parkeringspladser i Vedbæk, og der er dialog med erhvervsområder – herunder i helhedsplaner for områder.

Kollektiv trafik uden for de største byer

Rudersdal Kommune har en forholdsvis god fladedækning. Disse linjer er dog samtidig omkostningstunge for at sikre god busdækning til alle bysamfund i kommunen. Rudersdal Kommune er derfor positiv overfor at udvikle og teste løsninger som alternativ til de store busser og bakker fortsat op om flextur.

Venlig hilsen



Court Møller

Formand for Miljø- og Teknikudvalget

Bilag

Høringssvar fra Rudersdal Kommunes handicapråd

Høringssvar fra Rudersdal Kommunes seniorråd

Til: Rudersdal Kommune, Teknik og Miljø, Vej

Handicaprådet
Rudersdal Kommune
handicapråd@rudersdal.dk

Att.: Maj-Britt Tinglev

Høringssvar vedrørende Movias mobilitetsplan

21. februar 2020

Handicaprådet er meget tilfredse med at modtage forslag til Movias mobilitetsplan i høring.

For mennesker med funktionsnedsættelse er det af afgørende betydning, at omgivelserne på bedst mulig vis afhjælper funktionsnedsættelsens konsekvenser og dermed mindsker borgerens handicap. Dette gælder ikke mindst for mange handicappede menneskers behov for at færdes med kollektiv trafik til arbejde og fritid, idet mange ikke har anden mulighed for at færdes.

I disse tider, hvor der spares på kollektiv trafik, er flekstrafik, flekstur og plustur meget vigtige elementer for mennesker med handicap. Når de almene kollektive løsninger bliver færre er det vigtigt, at der er god dækning med handicapkørsel og andre ikke for dyre individuelle løsninger.

Det foreslåede BRT net sammen med S-togslinjer og den kommende letbane ser interessant ud, men vi savner den yderste ring, som linje 500S giver i dag mellem Kokkedal og Ballerup. Det er af yderste vigtighed, at BRT nettet suppleres med et så fintmasket lokalt trafiknet, som det er muligt.

Handicaprådet kan kun se positivt på at gøre den kollektive trafik så grøn og fossilfri, som det er muligt, men trafikdækningen må alligevel være vigtigere for os.

Med venlig hilsen

Formandskabet v/

Søren Grotum
Formand

Jens Darket
Næstformand



Seniorrådet

Rudersdal, den 12. februar 2020

Til

Miljø & Teknik, Rudersdal Kommune

Attn: Maj-Britt Tinglev

Høringssvar om Movias forslag til mobilitetsplan 2020

Seniorrådet i Rudersdal takker for muligheden for at udtale sig om Movias forslag til mobilitetsplan 2020. Planen har været behandlet på et møde i Arbejdsgruppe Trafik & Tilgængelighed under Seniorrådet den 6. februar 2020.

Udgangspunktet for Movias mobilitetsplan er, at en stærk kommunal og regionalt forankret kollektiv transport skal understøttes af fire centrale politiske mål:

- Sammenhæng på tværs
- Grøn og bæredygtig omstilling
- Pendling til og fra arbejdspladser
- Kollektiv mobilitet uden for de større byer

Seniorrådet er principielt ikke uenigt, i de tiltag Movia gerne vil fremme og prioritere. Det gælder naturligvis, hvor den kollektive trafik har indflydelse på samfundsmæssige forhold som økonomi, forurening, sammenhængskraft i samfundet osv.

Men rådet vurderer også - med nogen bekymring - at der er en overvejende fokus på "pendlertrafikken". Vel vidende at der kommer en opfølgning senere på året om "lokal kollektiv trafik", så finder Seniorrådet, at det er uheldigt, at man ikke kan se alle elementer af trafikplanlægningen i mobilitetsplanen.

Det anbefales derfor, at der tilføjes et femte element i de centrale politiske mål:

- Lokal kollektiv trafik

Dette femte element kunne beskrives kort og overordnet i mobilitetsplanen og henvises til den detaljerede efterfølgende planlægning og forhandling med kommunerne.

For seniorer er det afgørende, at der er sammenhængende muligheder for at benytte kollektiv trafik. Ældre mennesker skal kunne færdes trygt for at komme til læge, undersøgelser, behandlinger etc, etc. Det kræver, at den kollektive trafik er tilgængelig, forståelig og gennemskuelig, samt at den tilbydes til en rimelig pris. Det er også et væsentligt element for seniorer, at man kan færdes trygt; dvs. at man ikke henvises til lange ventetider ved transportskifte på tilfældige steder og med uvished for den videre transport. Dette forhold vurderes at have stor indflydelse på mange ældres sociale liv.

Seniorrådet noterer sig mulighederne for, at der etableres flex- og plustrafik. Disse elementer bifaldes i høj grad i trafikudbuddene, fordi de imødekommer de ældres individuelle behov.

På rådets vegne



Ib Hedegaard Sørensen

Formand

Trafikselskabet Movia
 Gammel Køge Landevej 3
 2500 Valby

30-01-2020

Høringssvar til Movia's Mobilitetsplan 2020

Movia har den 20. november 2019 sendt deres Mobilitetsplan 2020 i høring, som skal danne grundlag for Movia's videre arbejde de næste 4 år.

Rødovres Kommunalbestyrelse har på sit møde den 28. januar 2020 behandlet høringsversionen af Mobilitetsplanen.

I Rødovre har vi følgende bemærkninger til Movia's mobilitetsplan.

BRT-løsninger

Ligesom i høringsversionen af Movia's Trafikplan 2016 er der i Mobilitetsplan 2020 inkluderet udbygning af de strategiske net med BRT-løsninger, som blandt andet går igennem Rødovre langs Tårnvej. Udpegningen af Tårnvej som del af udviklingen for busnettet er interessant for Rødovre, da vejstrækningen indgår som del af kommunens planstrategi. Her skal der ses på at udvikle Tårnvej, så den indgår mere som en del af byrummet og give mere værdi for kommunens borgere. Tårnvej ved Tæbyvej, Egegårdsvej og Rødovre Parkvej er også vigtigt, da der her foregår byudvikling af Bykernen. Mobilitetsplanen forholder sig ikke til om der er plads til BRT-løsninger på Tårnvej eller hvad de økonomiske konsekvenser er ved at anlægge BRT-løsninger på vejstrækningen. Der mangler derfor i mobilitetsplanen en reel kortlægning af, hvad der er af muligheder for BRT på Tårnvej i Rødovre. Mobilitetsplanen bør derfor indeholde et oplæg om, at der i planperioden skal foretages forundersøgelser, herunder en konkret kortlægning af konsekvenserne ved anlæggelse BRT-løsning på Tårnvej i forhold til trafik og økonomi, samt fordelingen af omkostninger til sådanne større vej- og fremkommelighedsprojekter. Siden fremkommelighedsprojekterne kun tager udgangspunkt i regionens S-buslinjer, bør fordelene for andre strategiske buslinjer af Tårnvej også undersøges. Rødovre vil også kunne opnå gavn af projektet, hvis det er med til at sikre fremkommeligheden for andre strategiske buslinjer som indgår i det nuværende busnet, men også de buslinjer, som indgår i de kommende bustilpasninger ved åbningen af letbanen.

Mere digital information ved stoppestederne

Der lægges op til bedre digital information ved stoppesteder i form af count-downmoduler, som løbende viser nedtælling for ankomsten af de næste busser. Denne investering i bedre trafikinformation står kommunen selv for normalt. Det er derfor positivt, at Movia selv står for at forbedre stoppestederne og stationer med mange brugere. Rødovre foreslår, at Movia fremover fast øger antallet af count-downmoduler, så alle stoppesteder på sigt har et count-downmodul som del af den almindelige del af informationsservicen ved stoppestederne. Det vil forbedre brugeroplevelsen og give brugerne bedre direkte trafikinformation ved stoppet. Prioritering

Borgmesteren

Rødovre Parkvej 150
 2610 Rødovre
 Telefon 3637 7003
 Fax 3637 7778
 Email: en@rk.dk

Kontakt

Sagsbehandler
 Hans Georg Hybschmann

Reference

Sag ID: 139820

af opsætningen af count-downmoduler kan tage udgangspunkt i Movia's egne tællinger af antal brugere pr. stoppested i kommunerne, alternativt kun alle stoppesteder for det strategiske net i første omgang. Med denne tilgang vil forbedringerne komme flest mulig passagerer i bustrafikken til gode, og den prioritering vil ikke stride imod prioriteringen af det strategiske net.

Omstilling til elbusser og elbiler

Rødovre har den 31. oktober 2018 allerede taget stilling til at udbud af buslinjer skal udbydes efter princippet emissionsfri buskørsel. Målsætningen med mere emissionsfri buskørsel fra Movia og EU flugter derfor med Rødovres målsætninger om, at busserne skal overgå til emissionsfri drift. Hertil kommer, at Rødovre i budgettet for 2020 har vedtaget at undersøge muligheden for at servicebussen også gøres emissionsfri.

Med venlig hilsen



Erik Nielsen
Borgmester

/



Anders Agger
Kommunaldirektør



POLITIKER WEB

Slagelse Kommune
Rådhuspladsen 11
4200 Slagelse
Tlf. 58 57 36 00
slagelse@slagelse.dk

Politiker Web

[Introduktion](#)[Udvalg](#)[Abonnement](#)

Her er du: [Mødeoversigt \(Byrådet\)](#) - Referat

Referat 04-05-2020 (Erhvervs- og Teknikudvalget) ↩

[Indholdsfortegnelse](#)[Mødeinformation](#)[Vis alle punkter](#)

7. Kollektiv trafik - Movia - høring af ny trafikplan 2020 (D)

Udskriv Åbn dokument i nyt vindue

Kollektiv trafik - Movia - høring af ny trafikplan 2020 (D)

Sagsnr.: 330-2020-13148
175542

Dok.nr.: 330-2020-
Åbent

Kompetence: Erhvervs- og Teknikudvalget.

Beslutningstema

Udvalget orienteres om Movias mobilitetsplan 2020.

Baggrund

En ny mobilitetsplan er sendt i administrativ høring hos alle kommuner og regioner, som bestiller kollektiv trafik hos Movia.

"Mobilitetsplan 2020" er en fælles mobilitetsplan for alle 45 kommuner og 2 regioner, som bygger videre på "Trafikplan 2016". Mobilitetsplanen har 4 temaer, som er:

- Sammenhæng på tværs
- Grøn omstilling
- Pendlingen til og fra arbejde
- Mobilitet uden for de større byer

Retligt grundlag

Lov om trafikselskaber.

Handlemuligheder

Udvalget kan komme med eventuelle bemærkninger til planen.

Vurdering

Administrationen har ingen bemærkninger til planen.

Økonomiske og personalemæssige konsekvenser

Ingen bemærkninger.

Konsekvenser for andre udvalg

Ingen bemærkninger.

Indstilling

Fagchefen for Miljø, Plan og Teknik indstiller,

1. at Mobilitetsplanen tages til efterretning.

Bilag

330-2020-175719 Forslag til Movias mobilitetsplan 2020

Bilag

[Forslag til Movias mobilitetsplan 2020 \(pdf, 7,7 MB\)](#)



Søg

Solrød Center 1
2680 Solrød Strand
Telefon +4556182000
www.solrod.dk

Trafikselskabet Movia
Gl. Køge Landevej 3
2500 Valby
Att. Thea Storm Pedersen

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Solrød Kommune har med interesse læst forslag til Movias mobilitetsplan 2020. Planen udpeger nogle relevante indsatsområder, som er meget sammenfaldende med Solrød Kommunes ønsker for den kollektive trafik og imødeser mobilitetsudfordringer, som også er aktuelle i Solrød kommune. Vi kan derfor kun tilkendegive vores støtte til mobilitetsplan 2020.

Konkret rettelse: På side 26 skal kort, som viser Flextur og Plustur i kommunerne, opdateres, således Solrød Kommune er markeret med både Flextur og Plustur (fra 1. januar 2020).

Venlig hilsen

Annette Fischer-Rasmussen
Byplanlægger

Den 23. marts 2020

Sagsnr.
13.05.16-P16-9-19

Man-ons kl. 10-14
Torsdag kl. 13-17
(Borgerservice kl. 13-18)
Fredag kl. 10-13



Trafikskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Att. Thea Storm Pedersen (sendt til: tsp@moviatrafik.dk)

Høringssvar til forslag til mobilitetsplan

Sorø Byråd har den 22. april 2020 behandlet det fremsendte Forslag til mobilitetsplan 2020.

Sorø Kommune har ingen bemærkninger til Forslag til mobilitetsplan 2020.

I Mobilitetsplanen er der forslag om at holde fast i det nuværende strategiske net i forhold til Sorø. Det strategiske net i Sorø er linjerne: Stenlille (425), Dianalund (570), bybusserne i Sorø By (421 og 422) samt 420 (Slagelse - Holbæk). Sidstnævnte rute er en regional buslinje, men Sorø Kommune yder økonomisk tilskud for, at bussen kører via Dianalund på udvalgte tidspunkter.

Disse eksisterende linjer vil Sorø Kommune fastholde.

Med venlig hilsen

Vibeke Solvang
Planlægger

Den 23-04-2020

J.nr. 13 05 00-ISO1-5-19

Plan og Byg

Rådhusvej 8

4180 Sorø

T 5787 0000

sorokomm@soroe.dk

www.soroe.dk

Vibeke Solvang

T 57878347

viso@soroe.dk

Trafikselskabet MOVIA
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

19. MARTS 2020

JOURNALNUMMER

Høringssvar til Movia

I Stevns Kommune finder vi MOVIA's mobilitetsplan ambitiøs men også realistisk. Vi deler Jeres fokus på både optimering af den eksisterende drift sammen med et fokus på fremtidens potentielle brugere og klimainsats. I dette høringssvar vil Stevns Kommune give en særlig opmærksomhed på nedenstående punkter:

Borgerne i Stevns Kommune er mobile

Stevns er blandt de kommuner i Danmark med den allerhøjeste 'udpendlingsrate' og vi ligger i top-5 i Danmark, når det gælder afstanden til vores job. Hele 63 % af vores beskæftigede pendler dagligt ud af vores kommune på arbejde. Hertil kommer, at alle vores borgere i 10. klasse, på ungdomsuddannelserne og på de videregående uddannelser også pendler ud, da uddannelserne primært ligger i Køge, København og Roskilde. Derfor er vores borgere helt afhængige af en effektiv og stabil kollektiv transport med få skift og god korrespondance, da vores pendlere i forvejen rejser langt.

Østbanen er en livsnerve

Med ét er Stevns Kommune blevet stærkt bekymret for Østbanens fremtid pga. den manglende finansiering til renovering af Østbanens skinner. Vi bliver nødt til at fremhæve, at Østbanen er af vital betydning for Stevns Kommunes udvikling og for vores borgeres logistiske sammenhæng i hverdagen. Det er allerede underbygget af Østbanens store passagerantal, hvor mere end 1 mio. passagerer år efter år benytter banen. Østbanen hører til den halvdel af de danske privatbaner, som både har flest passagerer og samtidig transporterer sine passagerer over lange strækninger.

I Stevns Kommune glæder det os derfor at se i Mobilitetsplanen, at Stevns Kommune og MOVIA står sammen om ambitionen om 63 minutters transporttid fra Rødvig til Københavns Hovedbanegård. Vi tillader os i det lys også at pointere, at vi opfatter det som en fejl, når Østbanen fremgår som R-Bus i mobilitetsplanen på side 8.

For Stevns Kommune er Køge station det centrale knudepunkt

Stevns kommunes pendlermønster er tydeligt præget af vores relativt tætte placering på både Køge-, Roskilde- og Københavnsområdet, hvor netop Køge station også fremadrettet er det helt centrale knudepunkt for en sammenhængende kollektiv trafik.

19. MARTS 2020

Det er gode toner, at der vil blive arbejdet med gode skift på stationer og imellem de forskellige transportaktører. I Stevns Kommune er vi imidlertid meget afhængige af, at der især fokuseres på korrespondancen i myldretrafikken, hvor tæt på 90 % af vores pendlere rejser i nordlig retning om morgenen og modsat om eftermiddagen. Derfor er vi i særlig grad afhængige af god korrespondance mellem Østbanen og det kommende elektrificerede tog, som kommer fra Næstved – Køge Station – Københavns Hovedbanegård og retur.

Øget opmærksomhed på information

Det opleves ikke nødvendigvis altid smidigt, når vi skal skifte mellem DSB, Østbanen og busser. Vi mener, der bør sættes endnu større fokus på god information, skiltning og kort ventetid således, at den samlede transport til og fra arbejde og studie giver en god sammenhængende oplevelse.

Øget fokus på klima

Stevns Kommune hilser det velkommen, at der er en stor omstilling på vej med fossilfri og batteridrevne busser og tog. I Stevns Kommune mener vi, at det vil være oplagt at tænke Østbanens tog ind i denne omstilling, hvor eksempelvis batteritog er en mulighed. Miljømålene synes at være realistiske og inden for rækkevidde. Vi ønsker dog også at rette en opmærksomhed på, hvilke økonomiske omkostninger, der er forbundet med denne omstilling og om der er sikkerhedsmæssige udfordringer med store batterier ved brand eller ulykke.

Bekymring om BRT

Der er nu nedsat en arbejdsgruppe, der skal analysere BRT-busser på Østbanen. Movia sidder med i denne arbejdsgruppe og derfor vil vi også i denne forbindelse udtrykke vores største bekymring for vores infrastruktur fremadrettet. Når vi ønsker at øge vores viden om BRT, finder vi ikke analyser, som kan pege på potentialer ved en BRT-løsning i situationer, som er sammenlignelige med vores. Vi kan ikke sige os fri for at bekymre os for, at BRT-busser vil tage et unødigt livtag med de eksisterende ambitioner og udviklingsperspektiver for den kollektive trafik i vores område. Det gælder eksempelvis netop en transport tid på 63 minutter mellem Rødvig og Københavns Hovedbanegård samt direkte forbindelse til Roskilde.

Venlig hilsen

Anette Mortensen

Borgmester

56 57 50 10

AnetMort@stevns.dk

Per Røner

Kommunaldirektør

56 57 50 20

PRoener@stevns.dk

Trafikskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

DATO
11-03-2020

DERES REF.

VORES REF.
18/20036

DIREKTE NR.
32471544
kla.tf

Tårnby Kommunes høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Tårnby Kommune tager godt i mod det nye udspil til en kommende mobilitetsplan. Der er fokus på 4 forskellige områder, som tilsammen understøtter samfundets udvikling og transportbehov. Tårnby Kommune bakker op om at styrke den kollektive transport i samfundet og den grønne og bæredygtige omstilling. Dette er i tråd med Tårnby Kommunes beslutning fra 2019 om, at de kommende busbestillinger skal omfatte nulemissionsbusser i kommunen.

Et overordnet strategisk net er vigtigt, men ligeså vigtigt er et lokalt net, der binder kommunen sammen med god dækning i forhold til borgernes transportbehov og i særdeleshed i yderområderne. I forhold til Tårnby og kommunens placering i det strategiske net er det vigtigt med gode forbindelser til stationer og radialforbindelser til hovedstaden. Samtidig er det også vigtigt med gode forbindelser i kommunen til lokale trafikknudepunkter.

Venlig hilsen

Betina Grimm
Teknisk Chef

/

Peter Günther
Ejendomschef

Sags-jour.nr.: 19/7933

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
Email: mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

19. marts 2020

Vallensbæk Kommunes høringssvar til Forslag til Mobilitetsplan 2020 fra Movia

Kommunalbestyrelsen i Vallensbæk Kommune har den 26. februar 2020 godkendt at sende høringssvar.

Generelt mener kommunen, det er en god plan. Dog er det vigtigt for Vallensbæk Kommune, at Movia først og fremmest tager sig af kerneopgaven, som er at sørge for driftssikkerheden for brugerne.

Mobilitetsplan 2020 fokuserer indsatsen på 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 strategiske temaer bliver vurderet enkeltvis herunder.

Styrke det eksisterende strategiske net (Sammenhæng på tværs)

Kommunen vurderer, at en styrkelse af det strategiske net, skiftemuligheder og trafikinformation er vigtig for, at flere i fremtiden ønsker at anvende den kollektive trafik frem for privatbilen. Hvis de ovenstående parametre bliver styrket, og man i højere grad også indtænker det øvrige banenet i det strategiske net, vil det formentlig reducere den forventede stigende trængsel på vejene.

I forhold til arbejdet med at styrke skiftemulighederne bør Movia skele til Region Hovedstadens arbejde med Fremtidens Trafikknudepunkter (TOB-samarbejdet (Transitorienteret byudvikling)) for at få en ensartet tankegang.

I forhold til skiftemuligheder er det desuden vigtigt, at E-linjen på S-togsbanen kommer til at stoppe ved Vallensbæk Station, ligesom linje A. Det er DSB, der er beslutningstager i forhold til dette, men det er et vigtig parameter, når man ser på mobilitet og skiftemuligheder.

Af udkastet fremgår det, at linje 143 er en del af det strategiske net. Dette er ikke tilfældet, men linjen er af væsentlig betydning for den lokale trafik i Vallensbæk.

Kommunen anbefaler at bibeholde og styrke Det Strategiske net.

En mere ambitiøs klima- og miljømålsætning (Grøn og bæredygtig omstilling)

For at kommunerne skal imødekomme statens ambitioner i forhold til reduktion i CO₂-udledningen, vurderer kommunen, at indførelse af fossilfri drivmidler og materiel som anvender nulemissionsløsninger, er vejen frem.

Kommunen mener, at tankegangen er i god tråd med at Kommunalbestyrelsen i Vallensbæk Kommune den 27. november 2019 besluttede, at alle kommunens lokale buslinjer skal udbydes som fossilfri i det kommende udbud A19.

På baggrund af ovenstående anbefales dette tema i Mobilitetsplan 2020 af Vallensbæk Kommune fastholdt.

Styrke pendling med kollektiv transport (Pendling til og fra arbejdspladser)

Kommunen vurderer, at Movia og kommunerne skal tænke i løsninger, som gør det muligt for passagererne i den kollektive trafik at anvende rejsen til at arbejde. Dette vil formentlig få flere til at anvende den kollektive trafik fremfor privatbilen. Endvidere vurderer kommunen, at det er en god idé at styrke pendlingen i den kollektive trafik ved hjælp af god planlægning og viden om folks vaner.

I forhold til temaet om pendling er det også vigtigt, at der bliver arbejdet på, at E-linjen på S-togsbanen kommer til at stoppe ved Vallensbæk Station. Movia bør med fordel tænke snitflader til DSB og andre aktører ind i udviklingen af den kollektive trafik.

På baggrund af ovenstående kommentarer, anbefaler kommunen dette tema i Mobilitetsplan 2020.

Forbedre den kollektive mobilitet uden for de større byer

Kommunen vurderer, at det er en god idé for ydre kommunerne at udvikle og udbrede nye mobilitetsløsninger, som passer til de enkelte samfund. Det vil også være en fordel at gøre skiftemulighederne så optimale som muligt for brugerne for at tiltrække nye brugere.

Selvom Vallensbæk Kommune kan ikke betegnes som et område uden for de større byer, er kommunen enig i Movias ønsker på området.

Trafikinformation til ældre borgere uden smartphones

Borgere uden smartphones, har fået forringet information, da Movia efter Movias bestyrelses beslutning fjernede afgangs- og ankomsttider fra stoppestedstavlerne uden at spørge ejerkommunerne. Vallensbæk Kommune forventer, at der rettes op på denne fejl, ved at implementere digitale stoppestedstavler "Count Down" i Vallensbæk først. Implimenteringen skal ske for Movias regning. Vallensbæks Kommunalbestyrelse, stemte den 27. marts 2019 enstemmigt nej, til Movias bestyrelses beslutning om nedlæggelse af afgangs- og ankomsttider på stoppestedstavlerne med den begrundelse, at det var en væsentligt forringelse af borgernes serviceniveau. Kommentaren har tidligere været fremsendt til Movia.

Med venlig hilsen

Johanne Høgsholm

Vordingborg Kommune Kommunalbestyrelsen	Dato 25-03-2020 18:00	Side 1
---	--------------------------	-----------

Politisk høring af forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Sagsnr.:20/3560 - Område: Trafik, Park og Havne - Sagsbeh: bkch

Kompetenceudvalg

Kommunalbestyrelsen.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse af lov om Trafikselskaber.

Sagsfremstilling

Ifølge loven skal Movia mindst hvert fjerde år udarbejde en strategisk plan. Movia har udsendt et høringsbrev (bilag 1) og Forslag til Mobilitetsplan 2020 – politisk høring (bilag 2) og Forslag til strategisk net for Vordingborg kommune (bilag 3) og Flerårigt budget for strategisk net (bilag 4). Høringen er udsendt til kommuner og regioner i Movias område med høringsfrist til 20. marts 2020.

Movia har i høringsprocessen i perioden november 2019 til februar 2020 haft møder og konferencer med kommunernes tekniske direktører, trafikbestillere, borgmestre, regions- og udvalgsformænd og i kommune-kontaktrådet (KKR). Denne sag skal samle kommunens høringssvar.

Administrationen anbefaler, at høringssvaret gives som

- Bemærkninger til Mobilitetsplanens tekst (bilag 2), hvor kommunens særlige situation eller synspunkt ikke er kommet til udtryk.
- Bemærkninger til strategisk net for Vordingborg kommune (bilag 3)

Administrationens forslag til høringssvar til Mobilitetsplanen er opdelt efter planens 4 hovedområder:

1. Sammenhæng på tværs (styrke det eksisterende strategiske net)
 - a) De mange ombygninger på jernbanen har midlertidigt medført ringere rejseforhold for kommunens pendlere, som benytter bus og tog. Derfor tilslutter kommunen sig, at der lægges en øget indsats i DOT samarbejdet for at minimere togstandsperioderne og generne af baneombygningerne og etablere garantier for gode korrespondancer overalt i den kollektive trafik.
 - b) Efter ændring af Lov om Trafikselskaber i 2019 har private busselskaber nu mulighed for at oprette busruter på mere end 75 km. Kommunen ser gerne, at denne mulighed understøttes af Movia for at reducere den samlede trængsel på motorvejene imod København.
 - c) Prissætningen af billetprodukterne har tidligere ikke været til fordel for de sydsjællandske kommuner. Harmoniseringen af billetprodukterne har rettet noget op på dette, og kommunen forventer, at denne udvikling fortsætter, så billetter og priser bliver let at forstå for alle borgere.
2. Grøn og bæredygtig omstilling (en mere ambitiøs klima- og miljømålsætning)
 - a) Kommunen har besluttet en strategi, således at busserne på de offentlige buslinjer fra 2022 udskiftes til at køre fossilfrit. Kommunen tilslutter sig målet om, at alle Movias busser og Flextrafikken fra 2030 er fossilfrie. Det ønskes at Movia i denne proces går forrest i indkøbsfællesskabet og sikrer forståelig kort- og langsigtet kommunikation om økonomi, fordele, ulemper og evt. krav til kommunerne.
3. Pendlingen til og fra arbejdspladser (styrke pendling med kollektiv transport)
 - a) Kommunens borgere pendler typisk til og fra en arbejdsplads, som ligger udenfor kommunen. Derfor tilslutter kommunen sig, at det strategiske net udvikles i alle kommuner så flere kan bruge kollektiv trafik.
4. Kollektiv mobilitet udenfor de større byer (forbedre den kollektive mobilitet udenfor de større byer)
 - a) Kommunen anerkender Movias indsats de seneste år med at udvikle individuelle mobilitetsløsninger udenfor de større byer. Kommunens muligheder for at markedsføre disse løsninger til endnu større benyttelse hos borgerne er dog væsentligt begrænset af kommunens økonomi. Således er det kommunens forventning, at der først kommer et gennembrud i anvendelse af individuel offentlig transport, når denne er førerløs, og derved bedre kan konkurrere med privatbilismen. Kommunen deltager gerne i udviklingen af sådanne forsøg, gerne indenfor førerløse busser.

Vordingborg Kommune Kommunalbestyrelsen	Dato 25-03-2020 18:00	Side 2
---	--------------------------	-----------

Administrationens forslag til høringssvar til strategisk net for Vordingborg kommune er:

Kommunen finansierer i 2020 følgende 7 offentlige buslinjer:

- 661R (Vordingborg-Præstø)
- 664 (Vordingborg-Bogø-Stege)
- 667 (Stege-Klintholm havn)
- 669 (Lundby-Præstø-Kalvehave)
- 678 (Stege-Geocenteret-Klintholm havn) (Ændret sommerbusrute pr. 1. maj 2020)
- 663 (Stege-Nyord) (Ny sommerbusrute oprettes fra skolesommerferien 2020)
- 640 (Vordingborg-Næstved) (samfinansieres med Næstved kommune)

Kommunen kan bekræfte, at kun buslinje 661R har et passagergrundlag, som i den 4-årige planperiode forventes at berettige til fortsat betjening som R-linje i det strategiske net med ½-timesdrift på hverdage i dagtimerne.

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Høringer

Der er ikke foretaget høringer

Indstilling

Administrationen indstiller,

at administrationens forslag til høringssvar på Movias forslag til Mobilitetsplan 2020, meddeles til Movia.

Beslutning i Udvalget for Plan og Teknik den 04-03-2020

Indstillingen anbefales.

Beslutning i Udvalget for Bosætning, Økonomi og Nærdemokrati den 17-03-2020

Indstillingen anbefales.

Beslutning i Kommunalbestyrelsen den 25-03-2020

Indstillingen tiltrådt.

Afbud:

Mette Høgh Christiansen
Peter Ole Sørensen

Bilag

1 - 4366679	Offentlig	Bilag 1 Høringsbrev	(32336/20)	(H)
2 - 4366680	Offentlig	Bilag 2 Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020	(32337/20)	(H)
3 - 4366677	Offentlig	Bilag 3 Forslag til strategisk net 2020-2023 Vordingborg Kommune	(32334/20)	(H)
4 - 4366678	Offentlig	Bilag 4 Flerårigt budget for strategisk net	(32335/20)	(H)

NOTAT

Til: Plandirektør, Per Gellert
Trafikselskabet Movia

Movias Mobilitetsplan 2020, Høringssvar fra Region Hovedstaden

Region Hovedstaden har med interesse læst forslag til Movias Mobilitetsplan og ser en god sammenhæng og kobling mellem regionens målsætninger og ambitioner, og dem som Movias mobilitetsplan præsenterer.

For Region Hovedstaden er god mobilitet for alle borgere på tværs af regionen og adgangen til arbejdspladser og uddannelsessteder vigtig. Dette er i fokus i såvel Region Hovedstadens udkast til Den Regionale Udviklingsstrategi (RUS), Trafik- og Mobilitetsplan for hovedstadsregionen og i regionens arbejde med planlægning og drift af den kollektive trafik.

Derfor har Regionsrådet i april 2019 vedtaget fem strategiske udviklingsområder, som tilsammen sætter rammerne for regionens arbejde med mobilitet og sammenhæng på tværs:

- Fremtidens kollektive transport som førstevalg for flere
- Trafikinformation og mobilitetsservice med brugeren i centrum
- Knudepunkter der skaber sammenhæng
- Flere cykelpendlere
- Attraktiv deletransport

Den kollektive trafik er dog i disse år under pres med faldende passagertal, stigende trængsel, grøn omstilling og øget tilskudsbehov. Skal vi sikre den gode mobilitet, og at den kollektive trafik bliver førstevalg for flere, er der behov for store investeringer – særligt statslige – i den kollektive trafik, så den negative udvikling vendes. Vi – regioner, kommuner og trafikselskaber

– skal stå sammen om at få prioriteret og løftet den kollektive trafik.

Med de fem strategiske udviklingsområder i regionens Trafik- og Mobilitetsplan ser Region Hovedstaden også en opgave i at koble alle transportformer og samarbejde på tværs om udviklingen af mobiliteten.

Region Hovedstaden ser frem til, med udgangspunkt i forslag til Movias Mobilitetsplan såvel som regionens planer, at sætte fokus på områder, hvor parterne bør styrke samarbejdet, dialogen og ikke mindst kommunikationen om de kommende udviklinger.

Region Hovedstadens høringssvar er nedenfor struktureret efter temaerne i forslag til Movia Mobilitetsplan 2020.

Sammenhæng på tværs

Det strategiske kollektive net

Region Hovedstaden bakker op om det strategiske kollektive net, som er en rygrad for mobiliteten i hovedstadsområdet. Udover de beskrevne forslag til fysiske forbedringer i det strategiske net, ser regionen muligheder i, at der er endnu større fokus på knudepunkterne i det strategiske net og forbindelserne imellem dem. Vi – kommuner, region og trafikselskab – kan i fællesskab understøtte det strategiske net ved at prioritere gode skiftemuligheder, direkte forbindelser og fremkommelighed for busserne i det strategiske net.

Bussen skal ikke sidde fast i trængsel, og der skal være god tilgængelighed til stoppestederne i det strategiske net. Derfor er samspillet mellem vejmyndigheder og trafikbestillere vigtigt. Det samlede løft af infrastrukturen i den kollektive trafik kræver massive investeringer. Derfor er det vigtigt med en samlet dialog med staten om de fremtidige prioriteringer.

Et BRT-net vil være et stort løft af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. De fire buslinjer i forslaget til et BRT-net er regionalt finansierede. Regionen vil gerne være med til at sætte retning for et muligt BRT-net, og ser store potentialer for at styrke hovednettet og sammenhængen i den kollektive trafik med høj fremkommelighed og regularitet. Vi ser eksempelvis også et BRT-potential på 500S, der allerede nu løftes til et mere højklasset busprodukt. For Region Hovedstaden er koblingen mellem de forskellige transportformer og gode muligheder for at skifte gennem stærke knudepunkter centralt – eksempelvis ved den kommende Hovedstadens Letbane, hvor vi skal sikre god korrespondance med de krydsende S-tog ved Glostrup og Herlev stationer og gode muligheder for andre kombinationsrejser.

Regionens budget til kollektiv trafik er under pres i de kommende år. Derfor er det muligt, at regionen vil gennemføre besparelser i den regionalt finansierede kollektive trafik. En væsentlig del af Region Hovedstadens bus- og toglinjer indgår i det strategiske net. Det er derfor med forbehold for, at det kan blive nødvendigt at lave tilpasninger, at regionen tilslutter sig nettet. Det er vigtigt, at

det gøres klogt i fællesskab med kommuner og Region Sjælland, så der fortsat er et godt og sammenhængende mobilitetstilbud i hovedstadsområdet.

Gode skift på stationer og busterminaler

Fremtidens kollektive trafikknudepunkter er et af de 5 strategiske udviklingsområder i Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen, og Region Hovedstaden har i 2019 udviklet et dialog- og screeningsværktøj med fokus på transitorienteret byudvikling. Se mere her:

https://www.regionh.dk/trafik/trafik_og_mobilitetsplan/Sider/Knudepunkter-der-skaber-sammenhaeng.aspx

Dette værktøj er frit tilgængeligt for kommuner og trafikselskaber, og regionen ser frem til at forsætte dialogen med Movia om potentialerne ved denne tilgang samt om potentialerne ved udviklingen af knudepunkter og tilgængelighed til disse og det kollektive net generelt.

Fremtidens stationer og skiftsteder skal indrettes med hensyn til mange forskellige brugergrupper og mobilitetsformer. Det kræver et øget samarbejde på tværs af aktører, myndigheder og interessenter. Region Hovedstaden ser frem til at forsætte og udvikle dette samarbejde.

Trafikinformation skal være til at stole på

Det er vigtigt, at trafikinformationen til såvel rutinerede som nye brugere af det kollektive er nem tilgængelig, rettidig og opdateret. Region Hovedstaden har med sit budget for 2020 afsat 1,7 mio. kr. til opgradering af information ved stoppesteder, så passagerer får relevant information, når de venter på bussen. Trafikinformation og mobilitetsservice med borgeren i centrum er et af de fem strategiske udviklingsområder i Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsområdet og regionen bakker op om indsatserne i Movias mobilitetsplan, men ser et behov for et styrket fokus på alle mobilitetsformer. Indsamling og deling af realtidsdata fra busser og tog via det Nationale adgangspunkt for mobilitetsdata er vigtig for kunne udbrede trafikinformationen og sammenkøre trafikinformation på både vej og bane – og er et vigtigt element, når det handler om at tilbyde kombinationsrejser, monitorere, analysere eller komme med trafikprognoser på tværs af transportformer.

Grøn og bæredygtig omstilling

Omstilling til fossilfrihed og elbusser

Regionsrådet har vedtaget at arbejde for at erstatte dieselbusser med emissionsfrie busser frem mod 2030, og understøtter derfor målsætningen i mobilitetsplanen. Region Hovedstaden er dog, som tidligere nævnt, økonomisk presset, og med udsigt til øgede omkostninger på op imod 22% ved omstilling til emissionsfrie busser giver det udfordringer for at indfri målsætningen uden

at skære i busdriften. Derfor vil vi gerne tilslutte os i første omgang at udbyde dieselbusser på korte kontrakter med henblik på senere omstilling til emissionsfrie busser, når omkostningerne forventes at falde.

Nye lokaltog kører på el

Der er i Region Hovedstaden stort politisk fokus på en grøn omstilling af lokalbanerne. Regionrådet har bl.a. afsat midler til en markedsanalyse af emissionsfri tog til lokalbanerne, som gennemføres i samarbejde med Region Sjælland og Movia. Derudover ser Region Hovedstaden frem til et godt samarbejde med bl.a. Movia når batteritog skal afprøves på Lille Nord. Vi foreslår at markedsanalyse og afprøvningen af batteritog på Lille Nord nævnes i mobilitetsplanen. Vi vil i den sammenhæng gerne takke Movia for det arbejde og initiativ som har ledt til en politisk aftale og en planlagt model for afprøvningen af batteritog. Region Hovedstaden bakker op om ambitionen om omstilling til el-drevne tog på alle lokalbaner, men foreslår at vi afventer forsøgene og markedsundersøgelsen således, at vi træffer valg af teknologi på det rette grundlag.

Pendling til og fra arbejdspladser

Samarbejde med virksomheder er en vigtig nøgle ift. last-mile løsninger, der gør det mere attraktivt at bruge den kollektive trafik, hvis man kan komme hurtigt og let til og fra bus og tog, og at der er ordentlige cykelfaciliteter ved virksomheden.

Region Hovedstaden ser Fingerplanen og principperne om stationsnærhed som centrale elementer i udvikling af bosætning, erhvervsudvikling og mobilitet i hovedstadsregionen. Dette er forsat vigtige principper, når vi i fremtiden skal gøres plads til endnu flere borgere.

Virksomheder og værktøjer som inspirerer til mobilitetsindsatser

I det regionalt finansierede Moving People-projekt er det lykkedes at engagere mange virksomheder i arbejdet med grøn mobilitet, og flere virksomheder er lykkedes med at flytte medarbejdere fra bil til grønne transportmidler. Der er en stor vidensbank i dette virksomhedsnetværk omkring hvilke løsninger der virker og ikke virker, og særligt er det lykkedes at øge andelen af cyklende medarbejdere. Selvom Moving People-projektet er afsluttet, vil netværket leve videre, og det vil være oplagt at bruge dette netværk og bygge videre på denne vidensbank.

Region Hovedstaden vil gerne her kvittere for det arbejde Movia har gjort med at tænke mobilitet bredt, som vi eksempelvis har set det under sporspærringerne på S-togslinjen mod Frederikssund og Kystbanen i 2018 og det højklas-sede løft af buslinje 500S.

Tilgængelighed til stoppesteder

Region Hovedstaden ser et stort potentiale i arbejdet med Superskiftet og tilgængelighed til stoppesteder, men det er nødvendigt at se på sammenhængen for hvilke(n) tilbringerform(er), der bør understøttes. Vi ser et stort potentiale i cyklen som tilbringer til de regionale buslinjer og lokaltog, hvilket også understøttes af den spændende case fra Rudersdal. Gode cykelfaciliteter på arbejdspladserne er afgørende for at understøtte brugen af cyklen til kombinationsrejser.

Når ni ud af 10 går til busstoppestedet skal der selvfølgelig fokuseres på at gøre det lettere og hurtigere for gående at komme til stoppestederne. Her spiller kommunerne en væsentlig rolle for at sikre dette, og det er meget positivt at Movia har fokus på netop dette. På særligt de regionale linjer ser vi et stort potentiale for cyklen som til- og frabringer til busstoppestederne. I Trafik- og Mobilitetsplanen for hovedstadsregionen viser analyser, at den kollektive trafiks konkurrenceevne øges en del, hvis rejsen kombineres med cykel i stedet for gang. Derfor ser regionen gerne at øget fokus på cyklen som tilbringer til de regionale linjer, og har i den forbindelse afsat 3 mio. kr. i 2020 til at fremme andelen af kombinationsrejser med cykel. Det kunne være interessant at vurdere fordelingen af tilbringerformer til de forskellige busprodukter og lokalbaner, og om andelen af cyklende er højere på de regionale linjer.

Superskift kan i regionens øjne også inkludere muligheder for samkørsel og delebiler - særligt i områderne uden for de større byer ved større knudepunkter. Derfor ser vi frem til resultaterne af forsøg med netop dette i 2020.

Kollektiv mobilitet uden for de større byer

Region Hovedstaden er enige i betragtningen om at den kollektive trafik har udfordringer uden for de større byer, og at der er behov for at tænke i nye løsninger, der kan supplere og understøtte den kollektive trafik og dermed skabe bedre mobilitet. Derfor følger vi interesseret med i Movia og Region Sjællands fælles indsats for at forbedre den kollektive trafik i yderområderne, og vi vil gerne samarbejde tættere om denne indsats fremadrettet gennem projekter og videndeling.

Udvikle nye løsninger - stort potentiale for samkørsel

Selvom andelen af familier med bil samlet set er lav i Region Hovedstaden er andelen noget højere i regionens yderkommuner, hvor eksempelvis mellem 71 og 74% af familierne i Frederikssund, Gribskov og Halsnæs Kommuner har adgang til bil. Derfor ser vi stort potentiale i samkørsel som supplement til den kollektive trafik, såfremt vi kan få fyldt mange af de tomme bilsæder. Dele mobilitet har dog svært ved at bide sig fast i yderområderne, pga. et mindre kommercielt marked som følge af mindre og mere spredt kundegrundlag. Derfor er der behov for at understøtte indsatsen, og bl.a. derfor har vi sat 1 mio. kr. af til,

at skabe bedre vilkår for samkørsel uden for de større byer ved at koble samkørsel bedre sammen med den kollektive trafik.

Mobilitet for unge til gymnasier og erhvervsskoler

Regionerne har myndighedsansvar for at fordele elever på almene gymnasier (STX) og HF. Region Hovedstaden arbejder for at sikre en bred uddannelsesdækning, og her er mobiliteten afgørende for at sikre ansøgere, men også fastholdelse af elever. Det er en regional udfordring, at mange elever vælger at søge væk fra deres nærmeste gymnasie, og dermed bliver flere gymnasier små. Et konkret eksempel er fra Frederikssund Kommune, hvor 43% af eleverne, der søger ind på en STX eller HF, søger væk fra kommunen. Region Hovedstaden ønsker at forsætte og styrke samarbejdet med Movia, kommuner og ungdomsuddannelser om mobilitet så vi sammen sikrer den gode, brede uddannelsesdækning – ligesom vi allerede er i gang med sammen i Frederikssund.

En anden udfordring er, som Movia ganske rigtigt påpeger i Mobilitetsplanen, at mange gymnasier og erhvervsuddannelser samles i campusser, hvilket giver mange unge lang transport til særligt HHX, HTX og erhvervsskoler. I Region Hovedstaden er det særligt Halsnæs, Gribskov, Hørsholm og Dragør Kommuner, der har de længste transportafstande til disse ungdomsuddannelser. Her er et vigtigt fokus at sikre transportmulighederne til uddannelsessteder.

Movia

Høringssvar fra Region Sjælland til Movias forslag til mobilitetsplan 2020

Movia har den 10. oktober sendt forslag til Mobilitetsplan 2020 i politisk høring hos Region Sjælland.

Nærværende høringssvar er godkendt på møde i Udvalget for Regional Udvikling den 7. januar 2020.

Forslaget til mobilitetsplan vurderes i meget høj grad at støtte op om Region Sjællands prioriteringer og fokusområder. Det er meget positivt.

Det gælder i høj grad i forhold til arbejdet med Fremtidens kollektive trafik, som gennemføres i samarbejde med Movia og kommunerne. Temaet ”kollektiv mobilitet uden for de større byer” afspejler meget direkte arbejdet med at udbrede og udvikle nye mobilitetsløsninger og med et særligt fokus på de unges muligheder for at tage en ungdomsuddannelse.

Under teamet ”Sammenhæng på tværs” beskrives mulighederne for at forbedre det strategiske net. Der er i beskrivelsen ganske megen fokus på mulighederne i BRT (Bus Rapid Transit) specielt i forhold til Storkøbenhavn. I arbejdet med Fremtidens kollektive trafik er en af hovedhjørnestene mulighederne for at styrke de store busruter. Her er fokus på, at få flere busruter opgraderet til at kunne indgå i det succesrige R-net. Temaet bør tilføjes mere fokus på områderne uden for Storkøbenhavn og specielt for mulighederne i R-nettet.

Temaet ”Grøn og bæredygtig omstilling” afspejler også Region Sjællands fokus på dette emne herunder også det forhold, at de økonomiske rammer er en vigtig faktor. Det noteres, at der også er fokus på Lokalbanelne, herunder mulighederne for batteritog. Det er et forhold, som regionen har stor fokus på og forventninger til.

De opstillede miljømål virker både tilstrækkelig ambitiøse og realistiske. De er ikke bindende men retningsgivende. De økonomiske rammer og den teknologiske udvikling kan måske være en begrænsende faktor.

Der skal være særlig opmærksomhed på Flextrafik, hvor bilerne bruges på tværs af kommuner og regioner. Region Sjælland kan derfor på dette område ikke umiddelbart selv bestemme omstillingstakten. Der er samtidigt heller ikke den store erfaring med el-drift. Der er derfor behov for, at omstillingstakten på dette område løbende evalueres og sker i enighed.

Samarbejdet med de andre trafikselskaber i DOT (Din Offentlige Transport) nævnes ganske ofte i Mobilitetsplanen under de specifikke opgaveløsninger. Region Sjælland og de øvrige ejere har en fælles ambition om at videreudvikle dette samarbejde yderligere, hvor det giver mening. Dette bør fremgå af mobilitetsplanen.

Region Sjælland og de øvrige danske og svenske parter i Greater Copenhagen har en fælles ambition om en sammenhængende kollektiv trafik på tværs af Greater Copenhagen geografien. Det vil sige over den dansk/svenske landegrænse. Det kunne f.eks. være i forbindelse med billetter, billetteringssystemer og trafikinformation. Trafikselskaberne og ikke mindst Movia spiller en vigtig rolle i arbejdet med at opnå dette. Dette bør fremgå af mobilitetsplanen.

Det er vigtigt at skabe en god sammenhæng mellem de forskellige transportformer i knudepunkterne. "Superskiftet" som vedrører cykelparkering ved knudepunkterne nævnes i mobilitetsplanen, og gode forhold for cyklister er vigtige. Men i mange områder uden for Storkøbenhavn er brugen af bil og cykel til nærmeste station for mange nødvendig på grund af afstandene. Det bør fremgå tydeligere af mobilitetsplanen, at Movia har fokus på sammenhæng og samspil mellem de forskellige transportformer og på at udvikle nye mobilitetsløsninger bundet op på de trafikale knudepunkter.

I Movias forslag til strategisk net indgår alle regionens busruter og lokalbaner på nær 3 mindre busruter. Dette tages til efterretning.

Der gøres i øvrigt opmærksom på, at der er forkert tekst ud for regionens busrute 263 i bilag 1 "Forslag til strategisk net 2020-2023". Teksten vedrører den regionale busrute 736.

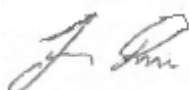
Samtidigt bør kortet over det strategiske net på side 8 i "Forslag til Movias mobilitetsplan" revideres. Lokalbanerne er opført som "R-busser". Disse bør korrekt fremgå som "Jernbaner".

Venlig hilsen

Udvalget for Regional Udvikling



Peter Jacobsen
Formand



Jens Ravn
Næstformand

Movia

Att.: Bestyrelsesformand Kirsten Jensen

Vedr.: Movias mobilitetsplan 2020

KKR Hovedstaden har drøftet udkast til Movias mobilitetsplan 2020 på møde den 7. februar 2020. KKR Hovedstaden har følgende bemærkninger til det udarbejdede udkast:

KKR bakker op om indholdet i mobilitetsplanen, herunder vigtigheden af at styrke det strategiske net, planerne vedr. BRT-løsninger og fokus på bæredygtighed og grøn omstilling (ikke alene fossilfrihed) i forhold til den kollektive trafik.

KKR Hovedstaden finder det vigtigt, at der opretholdes et markant fokus på at sikre kollektiv trafikbetjeningen også i yderområderne af regionen.

I forhold til visionen om bæredygtighed og grøn omstilling understreges vigtigheden af, at kommunerne kan få hjælp hos Movia i forhold til at håndtere kommende udbudsprocesser.

Endelig ønsker KKR Hovedstaden at understrege vigtigheden af DOT som omdrejningspunkt for samtænkning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Med venlig hilsen



Steen Christiansen
Formand for KKR Hovedstaden
Borgmester i Albertslund Kommune



Karsten Søndergaard
Næstformand for KKR Hovedstaden
Borgmester i Egedal Kommune

Dato: 18. februar 2020

Sags ID: SAG-2020-00988
Dok. ID: 2881350

E-mail: NIHJ@kl.dk
Direkte:

Albertslund Kommune
Nordmarks Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk/kkr-hovedstaden
Side 1 af 1



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
sendt til: mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

Bycirklen sekretariat 2020
Ballerup Kommune
Politisk Sekretariat
Hold-an Vej 7
2750 Ballerup
Tlf. +45 4477 2011
Email: awp@balk.dk

Ballerup den 24. februar 2020

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Bycirklen kommuner har modtaget Movias Mobilitetsplan 2020 i høring. Planen er blevet drøftet i Bycirklen, som har nedenstående fælles bemærkninger. Udover dette fælles høringssvar indsender Bycirklen kommuner hver i sær høringssvar som afspejler de lokale prioriteter i den enkelte kommune.

Bycirklen vil indledningsvist gerne kvittere for det store planarbejde, der er gennemført og de mange gode forslag, som er indeholdt i Mobilitetsplan 2020, og vi ser frem til de kommende års dialog om mobilitetsplanens mål og til samarbejdet om den praktiske gennemførelse.

Vi tilslutter os mobilitetsplanens fokus på sammenhæng på tværs, så vi får de bedste muligheder for at levere sammenhængende og hurtige rejser i den kollektive trafik. Samtidig er det afgørende, at der er fokus på forbedringen af den kollektive mobilitet uden for de større byer.

Vi noterer os, at der i forslag til Mobilitetsplan lægges et øget fokus på den grønne og bæredygtige omstilling, som ligger i forlængelse af Bycirkelkommunernes bestræbelser på at gennemføre en lokal grøn omstilling.

Den kollektive trafik er afgørende for et stort antal borgeres pendling til arbejde og dermed også afgørende for vores virksomheders fortsatte udvikling. Samtidig er mange virksomheder optaget af den grønne dagsorden som en del af virksomhedernes samfundsansvar. Over de kommende år er det vigtigt, at Movia, regionerne, kommunerne og virksomhederne samarbejder bredt om at forbedre mobiliteten både via fortsat optimering af traditionelle kollektive trafikløsninger og ved at arbejde med nye mobilitetsløsninger. Plustur er et vigtigt bidrag hertil, men også udviklingen af deleøkonomi rummer nye muligheder for at optimere mobiliteten på en måde, der både giver trafikale og miljømæssige fordele. Bycirklen skal afslutningsvis understrege sit engagement i at optimere den kollektive trafik i Frederikssundfingern, og håber på et tæt samarbejde med Movia i de kommende år om den praktiske realisering af mobilitetsplanens mål.

Med venlig hilsen

Borgmester
Karsten Søndergaard
Egedal Kommune

Borgmester
John Schmidt Andersen
Frederikssund Kommune

Borgmester
Jesper Würtzen
Ballerup Kommune

Trafikselskabet Movia
mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

Høringssvar på Movias Mobilitetsplan 2020 fra DI

DI Transport kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar på Movias forslag til Mobilitetsplan 2020. Høringssvaret er koordineret med DI's regionalforeninger, som gennem dialog med de lokale virksomheder har en opdateret viden på de forskellige behov og udfordringer.

DI ønsker indledningsvist at fremhæve, at det for DI er meget vigtig med fortsat høj politisk prioritering af den kollektive trafik. Særligt i Hovedstadsområdet er en sammenhængende og effektiv kollektiv trafik afgørende for en velfungerende region og et velfungerende arbejdsmarked. Derfor er der behov for at undersøge, hvordan den kollektive trafik fremover kan være en betydningsfuld del af det samlede mobilitetstilbud for flere end i den allerede er i dag.

Flere skal bruge de kollektive mobilitetstilbud

DI støtter derfor op om Movias ideer i mobilitetsplanen, samt at Movia samarbejder med kommuner og regioner mod at nå flere fælles mål i de kommende år. Flere skal bruge den kollektive transport, så den samlede transport bliver grønnere, og vækst og udvikling skal også understøttes gennem kollektiv grøn mobilitet.

I DI's årlige måling af erhvervsklimaet i kommunerne spørges blandt meget andet ind til, hvad kommunerne kan gøre for at sikre virksomhedernes muligheder for udvikling bedst. Hvert år svarer flest virksomheder, at transport og infrastruktur skal forbedres. Dette omfatter også de lokale bus- og togforbindelser.

For DI er det derfor afgørende, at mulighederne for pendling til og fra arbejdspladser med den kollektive trafik forbedres og at samarbejdet med virksomhederne omkring mobilitetstilbuddene styrkes yderligere. Det er derfor positivt, at netop dette er ét af de fire centrale omdrejningspunkter i mobilitetsplanen.

Virksomhederne skal opsøges i planlægningen

Skal medarbejdere og virksomheder flere steder end i dag opleve den kollektive trafik som et reelt alternativ, skal der investeres i både driften og infrastrukturen. Dette kræver prioritering af økonomiske midler i såvel kommuner og regioner, samt særligt fokus på investeringer fra statslig side. Disse investeringer kan udmøntes gennem puljer, som der har været eksempler på de seneste årtier. Branchens parter opfordres derfor til at arbejde



for at lignende puljer etableres, eksempelvis som en del af en statslig investeringsplan på infrastrukturområdet.

Derudover er der brug for et mere nuanceret blik på, hvor mange og hvem som bruger bussen. Er opfattelsen f.eks. at bussen er halv tom eller at den er halvt fyldt? Opfattelsen er afgørende for hvordan mulighederne for udvikling kan gribes. En halv fyldt bus betyder bl.a. at der er plads til flere – der er med andre ord varer på hylderne til den næste passager. Opgaven er så at få den næste passager med. Det er også nødvendigt at forholde sig til hvilke passagerer der tager bussen. Er det passagerer som ikke har anden mulighed for at komme til deres uddannelsessted eller arbejdsplads? Ville de være på offentlig forsørgelse, hvis bussen ikke kørte?

Derfor er vi meget positive overfor forslaget om forbedret samarbejde mellem Movia og virksomhederne. DI har konkret erfaring med, at der ved dialog kan skabes brugbare forbedringer i busdriften.

Vi ved også, at når virksomhederne vokser og får flere medarbejdere, så er der udfordringer med at få det kollektive trafiktilbud til at følge med. Desværre oplever mange virksomheder, at de afskæres fra gode medarbejdere, da disse ikke søger de virksomheder som ikke ligger med gode kollektive forbindelser. Er der de mindste udfordringer med transportmulighederne, så vælges virksomhederne fra. Og her er det vigtigt at understrege, at det ikke altid er en mulighed for virksomhederne at flytte beliggenhed, da der kan være foretaget betydelige investeringer i den nuværende lokalitet, eller hvis virksomhedens produktion er mødt af særlige krav ift. lokalisering.

Fokus på partnerskaber og sammenhæng

De seneste år er der retableret flere typer af partnerskaber og netværk omkring mobilitetstilbud. Partnerskaber der både favner offentlige og private parter, men også partnerskaber mellem virksomheder i et byområde.

DI opfordrer Movia til at deltage i netværksmøder med virksomhederne. Movia kan her være en vigtig spiller i forhold til at synliggøre løsninger for og i kommunerne, hvor det for virksomhederne ofte kan være svært at finde frem til de rette informationer.

Et væsentligt tema er at fokusere på mulighederne for forbedrede skiftemuligheder ved stationer og knudepunkter og ved at samle funktioner i lokalområdet tæt på stoppestedet. DI opfordrer også til et bredere samarbejde om transportløsninger fra stoppesteder til virksomheder.

DI vil her også gerne rose Movias forslag til en særlig indsats for at styrke mobiliteten for unge, ved at Movia blandt andet vil stå for at koordinere busdrift til/fra skoler og uddannelsesinstitutioner. DI erfarer, at det er en prioritet på Sydsjælland, hvor virksomheder i området har erfaret, at der har været udfordringer med lette og tidsmæssigt koordinerede tog- og buslinjer til uddannelserne. Samtidig vurderer DI, at tilsvarende behov også er tilstede i de andre geografiske områder.

Et tema i Mobilitetsplanen er også et større fokus på højklassede busser i egne busbaner - de såkaldte BRT-busser. DI bakker op om udbredelsen af højklassede kollektiv trafikløsninger. Det skal imidlertid nævnes, at det er vigtigt, at en indsatsen ikke får

negative for den øvrige kollektiv trafikbetjening. I Midttrafiks område har vi set store besparelse på bustrafikken i hele Region Midtjylland som følge af investeringen af letbanen i Aarhus. Den situation ønsker vi ikke gentager sig på Sjælland, hvilket der desværre kan være risiko for.

Den endelige Fingerplan 2019 åbner muligheden for en forsøgsordning, hvor BRT skal bruges til at forbedre tilgængeligheden til f.eks. erhvervsområder eller som katalysator for byfornyelse i et område. DI opfordrer til, at der skabes en vished for, at løsninger er varige og ikke blot fjernes eller neddrøses inden for en kort tidshorisont. Det kan tage tid før den enkelte medarbejder ændrer på sin mobilitetsvane.

Afslutningsvist bemærker vi, at der mangler kildehenvisninger på side 3 om omkostningerne for samfundet på 2,7 mia. kr. samt på side 9 om omkostningerne for samfundet på 2 mia. kr. Begge beløb stammer fra analyser som DI enten helt eller delvis har finansieret. Vi går ud fra at de manglende henvisninger blot er en forglemmelse.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Chefkonsulent

Movia

20. marts 2020

Høringssvar vedr. udkast til mobilitetsplan

Dansk Erhverv har modtaget Movias høring af 5. december 2019 vedrørende udkast til en ny mobilitetsplan.

Vi skal kvittere for modtagelsen og den generelt gode dialog mellem Movia og Dansk Erhverv.

Planudkastet fokuserer på følgende overordnede målsætninger:

- satse på et stærkt strategisk net med god sammenhæng i den kollektive transport,
- fokusere på den vigtige, grønne omstilling til fossilfri drift og elbusser,
- styrke vores samarbejde med virksomhederne, og
- knække koden til, hvordan vi dækker det mobilitetsbehov, som også er stort uden for byerne

Disse målsætninger er Dansk Erhverv enige i og vi glæder os naturligvis primært over, at samarbejdet med virksomhederne skal styrkes.

Vi ser gerne det allerede eksisterende samarbejde udbygget og styrket i planens løbetid og ser frem til den fremtidige løbende dialog til gavn for mobiliteten.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur

Indhold

1. Baggrund	1
2. Generelle bemærkninger til de enkelte temaer:	2
2.1 Tema 1: Sammenhæng på tværs.....	2
2.2 Tema 2: Grøn og bæredygtig omstilling.....	3
2.3 Tema 3: Pendlingen til og fra arbejdspladser	4
2.4 Tema 4: Kollektiv mobilitet udenfor de større byer.....	4
3. Sammenfatning	5

d. 6. april 2020

1. Baggrund

Movia har den 5. december 2019 *Forslag til Movias mobilitetsplan 2020* i høring.

Dansk PersonTransport repræsenterer busoperatører, taxiselskaber og andre transportvirksomheder, der samarbejder med Movia om at føre trafikken ud i livet for så vist angår:

- Den kollektive bustrafik.
- Flextrafikken og herunder tilbuddet til borgerne i form af Flextur og Plustur.

Dansk PersonTransport er enige i de overordnede linjer i Mobilitetsplan 2020, herunder:

- De fælles mål: Flere brugere, grøn mobilitet og understøttelse af vækst og udvikling.
- Skiftet fra Trafikplan til Mobilitetsplan
- Den brede tilgang til mobilitet: Kollektiv trafik, adgangen til og fra den kollektive trafik, andre/nye mobilitetsformer, skift ved stoppesteder og knudepunkter m.m.

Derudover er vi enige i mobilitetsplanens fokus med prioriterede indsatser indenfor de fire strategiske temaer:

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

2. Generelle bemærkninger til de enkelte temaer:

2.1 Tema 1: Sammenhæng på tværs

- "Hurtigere frem med bussen" (Side 9):

- DPT mener:
 - Der er brug for fortsat forbedret dokumentation, overblik, erfaringsudveksling og kilder om de positive resultater (rejsetid, kundetilfredshed, samfundsøkonomi) fra projekter med busfremkommelighed.
 - En synliggørelse af, hvilke omkostninger hos operatørerne og deres medarbejdere (tidsforbrug, overarbejde, vagtplanlægning m.m.) forsinkelserne i bustrafikken giver anledning til.
 - En dialog om, hvordan operatørerne og deres medarbejdere kan bidrage til at identificere problemområder, der kræver bedre fremkommelighed og eventuelt udtænke løsninger.
- Vær opmærksom på:
 - At fremkommelighed og færre forsinkelser også forbedrer arbejdsmiljøet for operatørernes medarbejdere, dvs. chaufførerne.
 - Mangfoldigheden af muligheder for at forbedre bussernes fremkommelighed:
 1. Traditionel infrastruktur; investeringer (Busbaner, signalprioritering), tilpassede stoppesteder m.m.)
 2. Øvrige ITS-værktøjer
 3. Begrænsninger på øvrig trafik. Ensretning / lukning af veje for biltrafik.

- "Fra S-bus til BRT" (Side 9):

- DPT mener:
 - BRT har undergået en omfattende udvikling på mange parametre (konceptuelt, teknologisk og driftsmæssigt). DPT er enig i, at udvikling af BRT på udvalgte ruter rummer et stort potentiale for at forbedre mobiliteten på strækningerne.
 - BRT er anvendeligt både i Hovedstadsområdet og større købstæder/stationsbyer.
 - BRT er det rette værktøj ift. passagertal, passagerpotentiale, investerings- og driftsomkostninger, tidsplan og timing for implementering, samlet CO2-regnskab.
 - Movia bør være opmærksom på, om BRT-konceptet er forenelig med den udbudsmodel og de generelle principper for samarbejde med operatørerne, der ligger til grund for busdriften i dag, eller om disse bør justeres. Det kunne f.eks. være i forhold til de investeringer i busmateriel og garageanlæg, der skal gøres for at etablere BRT-drift. DPT indgår gerne i en dialog herom.

- Vær opmærksom på:
 - At lange busser (25 meter) kan være en forudsætning for at matche behovet for passagerkapacitet og komfort, men de øvrige BRT-elementer kan i sig selv give trafikken et væsentligt løft. Alene den forbedrede fremkommelighed, der ligger i BRT-konceptet kan i sig selv øge hastigheden og kapaciteten med busser med almindelig kapacitet.
 - At under de rette forudsætninger kan BRT også understøtte byudvikling. Udenlandske erfaringer er vigtige, men også et tværfagligt perspektiv og en stærk sammentænkning af både byudviklingen og transportsystemet.
- **"Gode skift på stationer og busterminaler" (Side 10)**
 - DPT og operatørerne er indstillede på at indgå i samarbejdet for at sikre, at passagerernes skift virker; også ved forsinkelser.

2.2 Tema 2: Grøn og bæredygtig omstilling

- **"Omstilling til fossilfrihed og elbusser" (Side 14)**
 - DPT mener:
 - Det er klogt med den beskrevne balance mellem ambitioner, teknologisk udvikling og godt købmandskab.
 - Om kortere kontrakter om busser på diesel. Dette er ikke altid en god idé. Operatørernes omkostninger og risici ved at erhverve nye dieselbusser til en kortvarig kontrakt kan også være høje. Movia bør foretage grundige markedsundersøgelser forud for udbud.
 - Om bæredygtigt driftsbudget i kommunerne. Det er vigtigt, at klimavenlige busser ikke finansieres ved nedskæringer i drift.
 - Om bæredygtigt indkøbsfællesskab: DPT anerkender, at mange bestillere og interesser skal nå til enighed om udformningen og prioriteringen af den kollektive bustrafik (Herunder køreplaner, klimaprofil m.m.), men det fremmer ikke udviklingen, hvis dette kommer til udtryk i et kludetæppe af udbudsmodeller med optioner og tilbudsvarianter, der fordyrer og komplicerer udbudsprocessen.
 - Vær opmærksom på:
 - Beregninger på side 15 illustrerer på klimagevinsterne ved bustrafik på en god måde. Det kan dog med fordel fremgå mere tydeligt, at der netop vil være busser med mange passagerer (flere end gennemsnittet på 8), hvor gevinsten i form af CO₂-reduktion vil være endnu større. Med andre ord kan/skal investeringerne i de klimavenlige busser først ske, hvor de kan udnyttes bedst muligt med mange passagerer. Tilsvarende regnestykker kan med fordel laves for de specifikke busruter der skal i udbud, idet potentialerne illustreres herunder:
 1. Hvad er klimagevinsten ved omstillingen til forskellige, alternative teknologier og drivmidler? (Med det nuværende passagerantal)

2. Hvad er potentialet for passagervækst på den pågældende ruter (F.eks. over en 4-5 årig tidshorizont)?
3. Hvad skal der til fra kommunes, Movias og operatørens side for at passagerpotentialet nås?
4. Hvad er klimagevinsten under forudsætning af, at målet om passagervækst nås?

- **"Flextrafik køres i elbiler senest i 2030" (Side 17)**

- DPT mener:
 - Flextrafikken skal udvikles i en klimavenlig retning, men at det vil gøre trafikken mindre effektiv og dyrere.
 - Partnerskab / sammentænkning: Taxibranchen er i gang med en grøn, klimavenlig omstilling af trafikken. Det er også en svær opgave; især udenfor de større byer. Derfor kan Movias udbud af klimavenlig flextrafik sammentænkes med taxibranchen i form af:
 1. Drift: Eks. udbud af flextrafik der også omfatter taxibetjening i yderområder.
 2. Anlæg: Fælles adgang til ladeinfrastruktur til elbiler for både taxikørsel og flexvogne.
 3. Andre tiltag

2.3 Tema 3: Pendlingen til og fra arbejdspladser

[Ingen bemærkninger]

2.4 Tema 4: Kollektiv mobilitet udenfor de større byer

- **"Udnyt den kommunale kørsel optimalt" (Kommunebus + transportplanprojekter (Side 24))**

- DPT mener:
 - Der er et potentiale, men er er potentialet med kommunebus fuldt udnyttet? Der bør arbejdes med udbud / partnerskaber, der sikrer en samlet betjening af både visiterede borgere (kommunale transportopgaver på tværs af forvaltninger) og et tilbud der bidrager til borgernes mobilitet generelt.

- **"Nye løsninger sikrer aktive, sammenhængende hverdagsliv" (Side 26)**

- DPT mener:
 - Movia samarbejder med kommuner og regioner om nye løsninger. Movias egne produkter er Flextur og Plustur, men det bør overvejes, om Movia kan drive flere koncepter i samarbejde med forskellige aktører og udbyde bredere koncepter som offentligt servicetrafik? F.eks. indenfor mikromobilitet? Eksempler:

1. Udbud af bybusser og bycykler i en købstadskommune.
2. Udbud af busser, dagcenterkørsel og taxikørsel og/eller PlusTur i en landkommune.
3. Udbud af flextrafik i dagtimerne og taxitilbud i aftentimerne + weekend til en operatør med samlet ansvar i en landkommune og/eller en gruppering af landkommuner.

3. Sammenfatning

På baggrund af ovenstående har DPT identificeret fire fokusområder, hvor Dansk PersonTransport – for og på vegne af operatørerne - og Movia kan samarbejde om at fremme Mobilitetsplanens målsætninger.

1. Fremkommelighed: Styrke en fælles indsats for bedre fremkommelighed for busserne, og herunder identificere, hvordan operatørerne gennem viden og drift kan medvirke til at forbedre fremkommeligheden.
2. Bus Rapid Transit: Styrke tværfagligt samarbejde for at udvikle BRT-konceptet i Movia. Fokus på kollektiv trafikplanlægning, byplanlægning og driftsforhold.
3. Grøn omstilling: Fortsætte det igangværende samarbejde om at udvikle udbudsmodellen, så transitionen til emissions- og fossilfri bustrafik sker på en effektiv og klimamæssig og økonomisk bæredygtig måde.
4. Grøn omstilling af flextrafikken: Igangsætte en dialog om forudsætningerne for og potentialerne ved en tilsvarende omstilling af flextrafikken til elektrificeret drift.

Movia
Att. Kirsten Jensen, formand

S. 1
19. marts 2020

Høring vedr. Movia Mobilitetsplan 2020

Danske Gymnasier
D +45 3318 8260
mail@danskegymnasier.dk

Danske Gymnasier har den 2. december 2019 modtaget Movias forslag til Mobilitetsplan 2020, der er en fælles plan for Movia og kommuner og regioner.

Forslaget lægger op til at fokusere på fire strategiske temaer, herunder "Kollektiv mobilitet uden for de større byer", der bl.a. fastsætter indsatser vedrørende mobilitet for unge til gymnasier og erhvervsskoler.

Danske Gymnasier bakker op om Movias indsats, der handler om at sørge for mobiliteten for unge til ungdomsuddannelser, og foreningen er meget enig i, at god mobilitet har stor betydning for, at unge gennemfører en ungdomsuddannelse.

Det er Danske Gymnasiers ambition, at alle unge, der kan og vil, skal have adgang til en studiekompetencegivende ungdomsuddannelse inden for en rimelig geografisk afstand, og at flere skal være i uddannelse eller i job.

Derfor er det også vigtigt for Danske Gymnasier at påpege behovet for, at unges mobilitet skal understøttes uanset hvilken ungdomsuddannelse, de ønsker at gennemføre.

For at understøtte Movias Mobilitetsplan 2020 bedst muligt, går gymnasierne i Movias dækningsområde gerne i dialog om konkrete mobilitetstiltag og behovet for busdrift til det enkelte gymnasium.

Med venlig hilsen



Birgitte Vedersø
Formand

Trafikskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Den 8. januar 2020

Høringssvar til forslag til Mobilitetsplan 2020

Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (DEG) kvitterer for høringen for forslag til Movias Mobilitetsplan 2020.

Foreningen bakker op om initiativer, som understøtter elevers adgang til offentlig transport mellem uddannelsesinstitutioner og bopæl. Det er dog vigtigt at pointere, at erhvervsskolerne også er arbejdspladser samt har efteruddannelsesaktivitet, hvorfor mobiliteten ikke kun er vigtigt for de unge elever, men også for ansatte og voksne kursister.

Derfor ser DEG positivt på indsats 12 i planen og deltager gerne i en dialog herom.

På vegne af Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier

Anne Wieth-Knudsen
Chefkonsulent - teamkoordinator og økonomi

fr 27-12-2019 12:28

Kære Thea

Hermed kommentarer fra DSB:

På side 9-11 omtales stationsindretning mm. Det bør fremgå, at alt der omhandler stationer sker i et samarbejde med DSB og Banedanmark.

På side 11, hvor der er fakta om DOT strategien, vil vi foreslå, at det sidste punkt fjernes, da arbejdet endnu ikke er opstartet.

Med venlig hilsen

Emilie Spiegelhauer
Forretningspartner

DSB · Økonomi · Koncernsekretariatet · Telegade 2, 2630 Taastrup ·
CVR 25050053 · Tlf. 24685066 · E-mail emsp@dsb.dk





Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Høringssvar til Movia's Mobilitetsplan 2020

Movia har den 2. december 2019 sendt deres Mobilitetsplan 2020 i høring, som skal danne grundlag for trafikselskabets videre arbejde de næste fire år.

Metroselskabet har administrativt behandlet høringsversionen af Mobilitetsplanen og haringen bemærkninger.

Metroselskabet finder de tre overordnede temaer - sammenhæng på tværs, grøn og bæredygtig omstilling samt pendling til og fra arbejdspladser - som værende særligt relevante og i fin sammenhæng med Metroselskabets arbejde med at styrke og udvikle det kollektive transportsystem i hovedstadsområdet.

Med et fokus på gode skift ved trafikale knudepunkter ser Metroselskabet frem til et fortsat samarbejde med bl.a. Movia om at fremme en effektiv og logisk integration mellem forskellige kollektive transportformer.

Med venligheden

Jesper Overgaard

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK- 2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

02-03-2020

Fra: [Mobilitetsplan2020](#)
 Til: [Direktionssekretariatet](#)
 Emne: SV: Høring af Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 (BDK ID: 1565742)
 Dato: 19. marts 2020 13:35:22

Kære Banedanmark,

Tak for høringssvaret, som vil indgå i den samlede hvidbog over høringssvar.

Med venlig hilsen

Thea Storm Pedersen

Udvikling, Trafik og Planlægning



Trafikskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby

Tlf. dir.: +45 36 13 17 66, Mobil: +45 91 16 81 61, tsp@moviatrafik.dk

Fra: Direktionssekretariatet [<mailto:Dir-sek@bane.dk>]

Sendt: 19. marts 2020 10:11

Til: Mobilitetsplan2020 <Mobilitetsplan2020@MOVIATRAFIK.DK>

Cc: Viktor Myglegård Andersen (VMYA) <vmya@bane.dk>; l-sektrafik@bane.dk

Emne: Sv: Høring af Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 (BDK ID: 1565742)

Kære Movia

Banedanmark har modtaget jeres høring af 5. december 2019 over Movias Mobilitetsplan 2020.

Banedanmark mener, at der er tale om en god plan, der fokuserer på de rigtige ting, bl.a. miljø og trængsel, og – især for Banedanmark – bedre sammenhæng i den offentlige trafik (herunder også gode skiftemuligheder) og bedre trafikinformation. Derudover har Banedanmark ikke yderligere at tilføje.

Med venlig hilsen

Viktor Myglegård Andersen

Studertermedhjælper

Banedanmark

Direktionssekretariatet

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

vmya@bane.dk

M: +45 21583374

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Til: Direktionssekretariatet (Dir-sek@bane.dk)

Fra: Banedanmark Post (banepo@BANE.dk)

Titel: VS: Høring af Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Sendt: 05-12-2019 10:38

Fra: Mobilitetsplan2020 <Mobilitetsplan2020@MOVIATRAFIK.DK>

Sendt: 5. december 2019 09:28

Til: Banedanmark Post <banepo@BANE.dk>

Emne: Høring af Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Kære Banedanmark

Hermed fremsendes Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 samt høringsbrev og høringsliste.

Høringsfristen er d. 20. marts 2020.

Med venlig hilsen

Thea Storm Pedersen

Udvikling, Trafik og Planlægning



Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby

Tlf. dir.: +45 36 13 17 66, Mobil: +45 91 16 81
61, tsp@moviatrafik.dk

Til MOVIA

Sendt til mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk.

Høringssvar fra Cyklistforbundet vedr. Forslag til Mobilitetsplan 2020

Cyklistforbundet har læst Movias forslag til Mobilitetsplan 2020. Hermed fremsendes vores høringssvar hertil.

Cykelparkering ved stoppesteder og stationer

Cyklistforbundet støtter op om styrkelse af det strategiske net, herunder etablering af BRT-anlæg og tilhørende buslinjer, f.eks. i S-bus-korridorerne i omegnskommunerne og på særlige strækninger mellem de større stationsbyer på Sjælland. Det er i den forbindelse meget vigtigt at medtænke cyklen som vigtig tilbringer-transportmiddel.

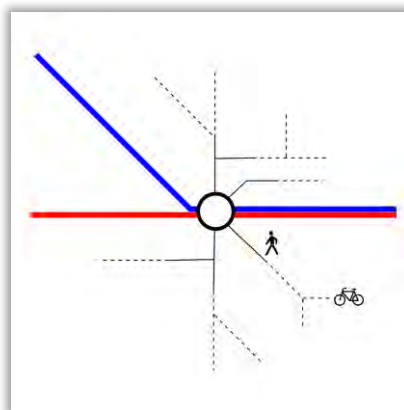
Generelt bør stoppesteder og stationer (fremover samlet omtalt som "stoppesteder"), herunder BRT- og letbanestationer udstyres med:

- Cykelparkering meget tæt på påstigningsstedet/perronen, hvilket også understøttes af Movias egen analyse fra 2018
- Ved større stoppesteder bør cykelparkeringen være udstyret med afgangsskærme, check-ind-terminaler mv.

Cyklen kan udvide "stoppestedsnærheden"

Cyklen kan være et vigtigt værktøj til at udvide "stoppestedsnærheden", og det er således vigtigt, at Movias ejerkommuner og -regioner er proaktive på denne dagsorden. Når Movias egne analyser peger på, at hver fjerde virksomhed ligger ikke-stoppestedsnært ift. det strategiske net, er det på tide at kigge i retning af cyklen for at sikre stoppestedsnærhed for en del af disse virksomheder. Det bør således være helt gængs praksis, at initiere konkrete samarbejder med virksomheder om medarbejdercykler, etablere sikre cykelstier og god kvalitet cykelparkering ved nærmeste stoppesteder mv.

Vi henviser til Cyklistforbundets høringssvar til [planloven](#) og [Fingerplan 2019](#), hvor vi opfordrer til at styrke den strategiske regionale planlægning, således at denne understøtter gang- og cykelvenlige byer og kombinationsrejser med kollektiv transport.



Udvid stoppestedsnærheden med cykelvenlige by- og landmiljøer

Cykelmedtagning i busser og lokal tog

I forbindelse med investering i nye elbusser, bør flex-arealer og lignende indrettes på en pladsoptimerende måde, således at cykelmedtagning i busser er standard fremover. Princippet fra Bornholm (BAT) om, at man på forhånd kan booke en cykelplads (online), bør implementeres i hele landet. Dette på en hensynsfuld måde, så cykler, barnevogne, kørestole mv. ikke skal kæmpe om pladsen.

- Gratis medtagning af cykler i S-togene har været en massiv succes. Derfor opfordrer Cyklistforbundet Movia til at gøre medtagning af cykler gratis i alle busser og lokal tog.

- Der bør etableres et omfattende og lettilgængeligt pendler-(el)cykelsystem i hele landet, således at både by- og landboere kan komme nemt til og fra stoppesteder.

Vi minder i den forbindelse om Passagerpulsens nationale Passagertilfredshedsundersøgelse fra 2016, der samlede disse 9 ønsker fra passagererne til cykelparkering ved stationer:

1. At der er plads nok til at parkere cyklen
2. At cykelparkeringen er tæt ved perronen
3. At kunne cykle hele vejen hen til cykelparkeringen
4. At cykelparkeringen er oplyst
5. At der er god plads mellem cykelstativerne
6. At cykelstativerne har en god kvalitet
7. At cykelstativerne er overdækkede
8. At cykelparkeringen er overskuelig
9. At der jævnligt ryddes op ved cykelparkeringen og fjernes 'glemte' cykler

Vidensbank og certificering af arbejdspladser

Cyklistforbundet noterer sig Movias tilbud om at samle og udvikle erfaringer i en vidensbank, og minder om, at det er muligt for arbejdspladser at blive [certificeret som Cykelvenlig Arbejdsplads](#), hvilket kan hjælpe virksomheder til at få medarbejderne op på cyklen – også i kombination med busser og lokaltog.

Fremtidens Rejseplanen

Cyklistforbundet har med tilfredshed bemærket Rejseplanens nye funktioner, som i højere grad sætter fokus på kombinationsrejser, der involverer cyklen. Cyklistforbundet opfordrer til, at algoritmen bag prioriterer bevægelsestransport højere end delebiler og lignende, da dette gavner folkesundheden, samfundsøkonomien, trængslen, klimaet og luftkvaliteten.

I den forbindelse vil Cyklistforbundet gerne rose mobilitetsplanens fokus på at arbejde med at give så præcis realtidsinformation som muligt, da kombinationsrejser bliver mere attraktive, når man ikke skal stå for længe og vente på bus eller tog. En god kombinationsrejse er kendetegnet ved korte skift.

Venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør

Frederikssund den 18. marts 2020

Høringssvar – Movias mobilitetsplan 2020

Movias mobilitetsplan 2020 for (dele af) den kollektive trafik indeholder mange gode tanker og idéer, og undervejs nævnes også enkelte gange mulighederne for at kombinere cykling med kollektiv trafik, og at det er vigtigt med gode faciliteter til cykelparkering ved stoppestederne.

Cyklistforbundets og vel også samfundets principielle holdning er at de personer der kan cykle, bør cykle – om ikke hele vejen, så noget af vejen. Og for at fremme brugen af cykler er det vigtigt med god cykelparkering ved både store og små stoppesteder. Ikke mindst hvis man har brug for at lade sin cykel nummer to 'overnatte' ved et stoppested. Man skal være nogenlunde sikker på at finde den i køreklar stand mandag morgen der hvor man stillede den fredag eftermiddag.

Man kan spørge hvorfor Movia ikke nævner muligheden for cykelmedtagning i busserne, noget man ellers laver kampagne for, men egentlig kan det jo være lidt ligegyldigt. Kapaciteten for cykelmedtagning i busserne er så lille og ustabil (konkurrence med andre passagerer på hjul) at den slet ikke rækker i forhold til pendlere der skal på arbejde og i skole og hjem igen og hente børn. Og her er cykelparkeringsforholdene altså meget vigtige - i sammenhæng med et sammenhængende cykelstinet med høj standard til og fra stoppestederne.

For bussernes vedkommende handler det altså mest om at optimere kombinationerne cykel-kollektiv og cykel-kollektiv-cykel. Hvor ønskeligt det ellers kunne være, forekommer det ikke realistisk for nuværende at få cykelmedtagning i større omfang i busserne. I byerne med deres godt udbredte cykelstier er behovet heller ikke stort, og her er der også let adgang til tog med cykelmedtagning. Anderledes står det til i landområderne og småbyerne hvor afstandene og ikke mindst rejsetiderne til arbejdspladser og andre pendlermål ofte er større.

For cyklister er den vigtigste forskel på tog og busser at tog tager cykler med i et omfang der gør det praktisk muligt og komfortabelt at bruge cyklen i dobbeltkombination med kollektiv trafik – altså cykel-tog-samme cykel – uden tidsrøvere som parkering, bestilling af delecykel og vedligehold af skiftecykel. Og de fleste store, mange mellemstore og en del mindre byer er jo betjent af kollektiv trafik i form af tog. Selv lille Store Rørbæk får snart en station.

Det er ude på landet at kombinationen af cykel og kollektiv trafik rigtig presser sig på. Cykeltrafikken er knap så tæt, og derfor er der langt mellem cykelstierne og måske lange udsigter til at de kommer. I afsnittet om kollektiv mobilitet uden for de større byer arbejdes der med forskellige muligheder for at skabe de forbindelser beboerne på landet og i småbyerne har brug for (ud over at få lov til at tage med skolebussen). Men i al talen om fleksible busser, kørsel efter behov, førerløse busser og andre gode sager er der ikke et ord om mulighed for cykelmedtagning – selvom man spekulerer i at udvikle ny bustyper.

Og flere steder i Movia-land ligger der faktisk mellemstore bysamfund som ikke har togbetjening. Som fx Jyllinge hvor de godt nok snart får en ny cykelsti til Stenløse, og Slangerup hvorfra der er cykelstier til Frederikssund og Ølstykke. Men begge stederne er afstandene i overkanten for de fleste. Andre eksempler er Jægerspris og Skibby i Horns Herred med endnu større afstande til en togstation. Fra alle disse byer er der mange der pendler langt, herunder til København og omegn.

Disse gode folk har i praksis ikke samme mulighed som folk i Græse Bakkeby for eksempel. Herfra de kan de fleste nemlig godt cykle til Frederikssund Station, det er kun tre-fire kilometer, og mange skal alligevel bringe-hente børn og handle på vejen. Og så kan de tage cyklen med toget til Ballerup, Valby og så videre. Og cykle videre derfra med en vis rækkevidde. Det er SÅ smart.

Men i de ovennævnte mellemstore bysamfund har folk ikke samme muligheder, og her er der formentlig et pænt potentiale til at få flere til at cykle. Vi plæderer ikke for cykelmedtagning i alle busser på alle ruter, men man kan da se på muligheden på netop de R- og S-ruter der betjener disse byer – fx 600S og 230R. Og faktisk har vi et konkret forslag til en busforbindelse hvor man kunne afprøve mulighederne for cykelmedtagning.

Vi kaldet det: FORLÆNG S-TOGET TIL HORNS HERRED.

Nu har vi fået en ny bro over Roskilde Fjord, og vi får snart en ny station i Vinge, og i den sammenhæng skal der arbejdes med forbindelsen mellem Horns Herred og resten af Frederikssund. Mange der pendler i bus fra herredet til Frederikssund Station, skal videre med toget mod København, men når S-toget til december begynder at betjene Vinge, ville det være meget smartere om der var en bus direkte til den ny station. Altså en regional rute der samler pendlere op i Horns Herred og bringer dem til Vinge – og tilbage igen. Og det skal selvfølgelig være en bus indrettet til cykelmedtagning i noget større stil. Det er i den forstand at bussen forlænger S-toget til Horns Herred.

Hvorfra en sådan R-rute kan udgå, kommer an på hvordan den øvrige bustrafik i Horns Herred på sigt sammensættes. Skal 230R udvikles til 700S og forlænges til Hillerød, og skal alle busser fra Horns Herred køre helt til Frederikssund, eller skal man acceptere et skift til gengæld for større frekvens med flere afgangse lokalt? R-bussen til Vinge kan have udgangspunkt i Lyngerup eller skiftevis i Skibby og Jægerspris, og måske er der andre muligheder.

Man skal arbejde med cyklernes rolle i samfundet, med at tilgodese cyklisterne og med at udbrede cyklismen. Vi savner noget mere cykel i busserne.

Cyklistforbundet i Frederikssund,

ved Morten Ledet, bestyrelsesmedlem

Til Movia

mobilitetsplan2020@moviatrafik.dk

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

Supercykelstisamarbejdet består af 28 kommuner og Region Hovedstaden som arbejder for at skabe en bedre cykelinfrastruktur, der gør det sundt, nemt og sikkert at vælge cyklen til og fra arbejde – også på strækninger på over fem kilometer.

Sekretariatet for Supercykelstier har med interesse læst Movias forslag til Mobilitetsplan 2020. Sekretariatet støtter skiftet fra en trafikplan til en mobilitetsplan, idet der lægges fokus på borgernes samlede mobilitet på tværs af transportformer. Sekretariatet er også enig i fokuset på grøn og bæredygtig omstilling. Sekretariatet har ligeledes læst Cyklistforbundets høringssvar¹, og erklærer sig enig heri. Sekretariatet har dog et par forslag til tilføjelser, der kan styrke mobilitetsplanen. Først præsenteres en generel betragtning, derefter følger mere tekstnære kommentarer til hvert afsnit.

Generelle kommentarer

Overordnet set mener sekretariatet, at mobilitetstanken i mobilitetsplanen bør styrkes yderligere.

Movias traditionelle ressortområde har været busser og lokaltog, men cykel og kollektiv trafik behøver ikke være konkurrenter – de kan i stedet styrke hinanden. Hvis skiftet fra trafikplan til mobilitetsplan skal være mere end en udskiftning af ord, bør der tænkes mere ambitiøst i forhold til et samlet mobilitetssystem og -tilbud, hvor kollektiv trafik (i alle former) kombineres med gang og cykling. Kun hvis de ”grønne” mobilitetsformer tænkes sammen, kan de udgøre et reelt alternativ til privatbilismen. Integrationen mellem kollektiv trafik og cykler bør gennemsyre mobilitetsplanen.

Supercykelstisamarbejdet afholdt i oktober 2019 et borgmestermøde for samarbejdets (på det tidspunkt) 27 borgmestre og transportministeren. På dette møde fremkom et klart krav fra politikerne om øget fokus på gode koblinger mellem kollektiv trafik og cykling², fx gennem:

- Supercykelstoppesteder: Stoppesteder med bedre cykelparkeringsforhold ved de gode knudepunkter for offentlig transport
- At sikre nem adgang med cykel ved stationerne både i forhold til adgang til perroner og nemme krydsninger over/under stationer
- At få cykeltransport ind i Rejseplanen og mulighed for at vælge længere distancer på cykel

¹ [Cyklistforbundets høringssvar til Movias forslag til Mobilitetsplan 2020](#)

² [Borgmestermøde i Supercykelstisamarbejdet 31. oktober 2019](#)

- Park and Ride-anlæg

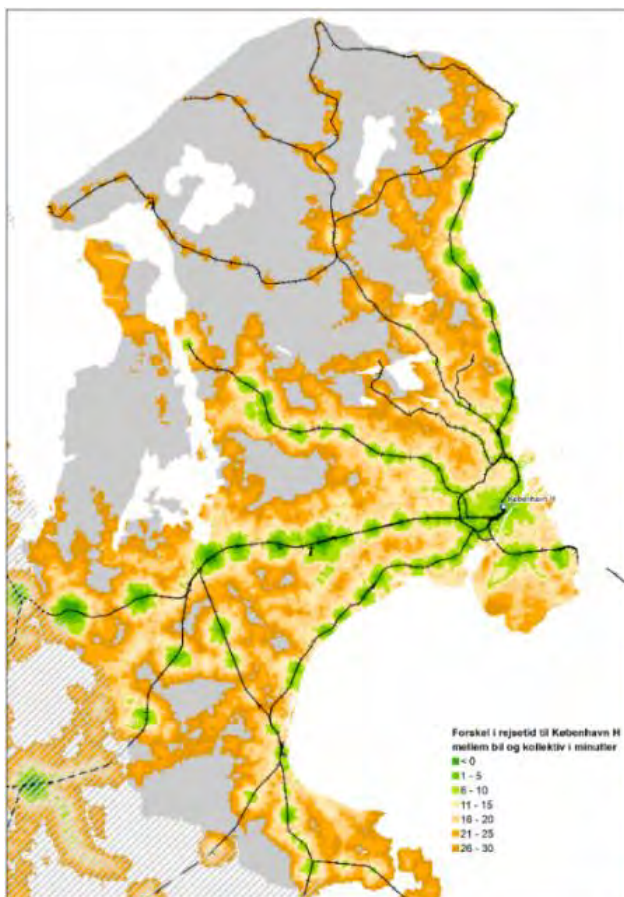
Derudover ønskerne politikerne, at Supercykelstisamarbejdet skal arbejde helhedsorienteret og på tværs af organisationer, herunder med Movia. Sekretariatet har allerede flere samarbejdsprojekter i gang med Movia og håber at kunne udvide dette samarbejde i fremtiden.

Specifikke kommentarer

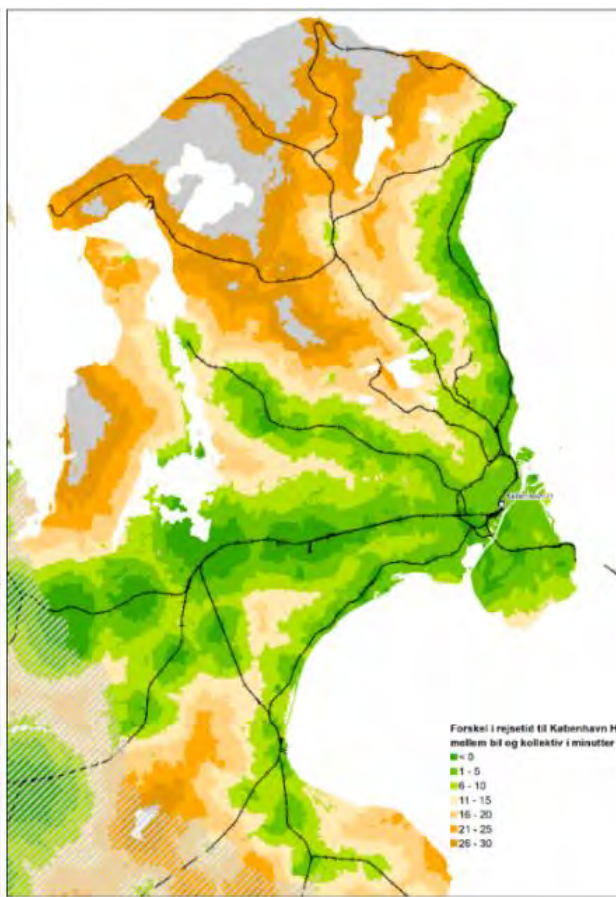
"Sammenhæng på tværs" (s. 6): Her fremhæves de kommende rejsetidsforbedringer med tog mellem København og forskellige stationer på Sjælland og Lolland-Falster. De færreste rejser starter og slutter dog lige ved stationerne, og gode cykelforhold og -forbindelser til og fra stationerne kan være med til at løse "first-last mile"-problematikken og sikre god opkobling til knudepunkterne, også der, hvor hurtig og højfrekvent kollektiv trafik ikke er mulig.

Cykling som til- og frabringer kan udvide det kollektive nets rækkevidde markant. Dette er senest blevet undersøgt i forbindelse med analyserne, der blev lavet til Region Hovedstadens Trafik- og Mobilitetsplan (se kort nedenfor).

- ➔ Derfor foreslås det, at Movia får kortlagt adgangsforholdene til, ved og fra relevante stoppesteder og stationer i det *strategiske net* i en radius af 600 meter og 2 km for både fodgængere og cyklister. Dermed kan der udarbejdes en strategisk handlingsplan for, hvilke stoppesteder og stationer, der bør opgraderes adgangsforhold til, ved og fra i samarbejde med Supercykelstisamarbejdet og andre relevante aktører.



Figur 2-9 Forskel i rejsetid (min.) mellem bil og kollektiv til København H og fra alle steder i hovedstadsområdet med gang som tilbringer (ankomst: kl. 8-9)



Figur 2-10 Forskel i rejsetid (min.) mellem bil og kollektiv til København H og fra alle steder i hovedstadsområdet med cykel som tilbringer (ankomst: kl. 8-9)

Illustration fra side 26 i [Trafikale scenarier for hovedstadsområdet: Baggrundsrapport](#), udarbejdet af Hovedstadens Letbane for Region Hovedstaden i 2018

Det strategiske net (s. 8) og **BRT** (s. 9): Udsnitskortet med det strategiske net i Storkøbenhavn såvel som kortet med forslag til et BRT-net i Hovedstaden kan suppleres med de eksisterende og planlagte supercykelstier for at understrege sammenhængen mellem netværkene. Movia har allerede, med Supercykelstisekretariatets hjælp, fremstillet et kort med BRT-forslaget og de planlagte supercykelstier (se bilag), inklusiv potentielle knudepunkter hvor de to net mødes.

- ➔ Jf. ovenstående forslag om en kortlægning af adgangsforholdene til, ved og fra relevante stoppesteder og stationer i det *strategiske net*, forslås det, at der laves samme kortlægning for det planlagte BRT-net.

"Code skift på stationer og busterminaler" (s. 10-11): Ifølge Movias forslag til *Mobilitetsplan* kommer 90 % af passagererne til bussen til fods (s. 20). Ifølge oplysninger fra Movia er tallet dog noget anderledes, når man kigger på regionale busruter – til S-busser kommer fx 15-20 % på cykel.

Det er således enormt vigtigt, at der skabes de bedste forhold for kollektivpassagerer, der kombinerer med cyklen. Der er risiko for at dette område "falder mellem to stole", da ingen anser det for deres ansvar. Movia bør derfor – sammen med vejmyndighederne – tage ansvar for den samlede mobilitetskæde med god cykeladgang til stoppesteder og stationer, god og tryk cykelparkering, sammenhængende information, og mulighed for cykelmedtagning der, hvor det giver mening. Supercykelstisekretariatet vil gerne indgå i dette samarbejde.

Supercykelstisamarbejdet har øget fokus på sammenhængen mellem cykling og kollektiv transport og har i den forbindelse indsamlet data og viden, som også kan være relevant i forbindelse med Movias Mobilitetsplan:

- Ifølge data indsamlet af Passagerpuls i perioden oktober 2017 – september 2018 kommer 20 % af passagerne til togene (alle typer) i Region Hovedstaden på cykel, mens det er 19 % i Region Sjælland. For lokaltog er det 16 % i Region Hovedstaden og 9 % i Region Sjælland. Forskellen kan muligvis forklares med, at det er gratis at tage cyklen med i lokaltog i Region Hovedstaden, men ikke i Region Sjælland. Til S-tog (hvor det som bekendt er gratis at tage cyklen med) kommer 22 % af passagererne på cykel i Region Hovedstaden, mens det er hele 27 % i Region Sjælland. Frasorterer man passagerer, der kommer til stationen fra et andet tog, er det i Region Hovedstaden 26 % af S-togspassagererne og 20 % af Lokaltogspassagererne, der kommer på cykel.
- Megafon foretog i efteråret 2018 en interviewundersøgelse for Supercykelstisekretariatet med fokus på supercykelstier og kollektiv trafik. Undersøgelsen bestod af stopinterviews på otte S-togsstationer i Region Hovedstaden tæt på en supercykelsti, suppleret med telefoninterviews med borgere med bopæl i nærheden. Denne undersøgelse viste blandt andet, at 49 % af respondenterne kombinerer cyklen og kollektiv trafik på deres tur til arbejde. 60 % mente, at det var vigtigt i nogen til meget høj grad, at de kunne cykle til/fra stationen.
- ➔ Supercykelstisekretariatet påskønner Movias *Superskiftet: En guide til planlægning af gode skifteforhold mellem cykel og bus* fra 2017 og forslår jf. ovenstående forslag til strategisk handlingsplan, at det kortlægges hvilke stoppesteder og stationer, der bør opgraderes i det *strategiske net*. Således at konkrete stoppesteder og stationer udpeges, og der udarbejdes stedsspecifikke anbefalinger til forbedrede adgangsforhold til og fra stoppesteder og stationer, cykelparkeringsnormering og -services mm. baseret på stoppestedets/stationens karakter, opland, antal rejsende mm.

Trafikinformation (s. 11): Sekretariatet er enig i behovet for bedre trafikinformation. Sekretariatet har undersøgt behovet og arbejder løbende på at forbedre mulighederne

for trafikinformation målrettet cyklister. Denne indsats kan med fordel samtænkes med Movias arbejde med forbedret trafikinformation. Sekretariatet har blandt andet opstartet et projekt med Rejseplanen omkring bedre integration af cykler i Rejseplanen. Herunder var der blandt andet fokus på mulighederne for at kunne se særligt gode cykel- og gangruter til stoppesteder og stationer, at kunne tilvælge særligt 'skifte-venlige' stoppesteder og stationer, hvis man vil kombinere med cykel, samt at kunne vælge, at man "vil cykle MINDST 5 km" for at nå dagens motion som en del af pendlerturen.

- ➔ Derfor foreslås det, at Movia i samarbejde med Rejseplanen, Supercykelstisamarbejdet og andre relevante aktører videreudvikler en mere holistisk trafikinformation.

"Grøn og bæredygtig omstilling" (s. 14ff): Transportsektoren er den eneste sektor, der ikke har formået at nedbringe sine udslip i forhold til udgangspunktet i 1990. Emissionsfri busser og tog er et fint skridt i den rigtige retning, men som det forklares i forslaget til Mobilitetsplan, er det en dyr og langsom måde at opnå de ønskede reduktioner. Det er oplagt, at cykling skal spille en større rolle i transportsystemet fremover. Cykling udleder stort set ingen udslip (og slet ingen lokalt), forbedrer folkesundheden, er pladseffektivt og ikke mindst ekstremt billigt i anlæg og drift i forhold til alle andre transportformer. Når Movia med en Mobilitetsplan vil tage ansvar for borgernes samlede mobilitet, er det klart, at cykling må spille en større rolle i denne plan, end det er tilfældet i det aktuelle forslag – ikke mindst i forhold til grøn og bæredygtig omstilling.

I denne forbindelse skal det endnu en gang fremhæves, at cykling og kombinationsrejser er afhængige af god trafikinformation og en sammenhængende mobilitetsplanlægning.

I forhold til faktaboksen om MaaS på side 16, er det vigtigt at inkludere gratis/billetløse transportformer som gang og cykling i MaaS-løsninger. De bliver tit udeladt, da MaaS ofte udvikles af dem, der er interesserede i at sælge billetter. Hvis målet i stedet skal være at skabe et bedre, integreret mobilitetssystem, er man nødt til at holde et bredere fokus.

"Nye tog kører på el" (s. 17): I forbindelse med indkøb af nye tog, bør der sikres bedre plads til gratis cykelmedtagning i alle nye lokaltog. Potentialet for flere passagerer er stort, som uddybet ovenfor.

"Pendlingen til og fra arbejdspladser" (s. 18): Her påpeges, at pendlere ofte vælger bilen, hvis afgang og frekvens på bus og tog er for ringe. En oplagt løsning er at sikre gode cykelforbindelser til de store knudepunkter med flere afgang jf. ovenstående forslag til strategisk handlingsplan for, hvilke stoppesteder og stationer, der bør opgraderes adgangsforhold i det *strategiske net*. Derudover bør man fortsætte med at gøre en ekstra indsats for at synliggøre mulighederne for at tage cyklen i kombination med kollektiv transport på virksomheder.

"Planlæg for god mobilitet allerede i den fysiske planlægning" (s. 18):

Faktaboksen og grafen tegner et billede af lange pendlerafstande (28 km i snit i Region Sjælland, længst i Danmark). Men selvom pendlingsafstanden er stigende, har 58 % i Region Hovedstaden og 38 % i Region Sjælland 10 km eller mindre mellem bopæl og arbejde³. Der er altså stadig et kæmpe potentiale for flere cykelpendlere, eftersom den gennemsnitlige cykeltur på supercykelstierne er på 11 km. I kombination med kollektiv trafik bliver endnu længere pendlerafstande praktisk mulige uden bil.

"Ni ud af ti går til bussen" (s. 20) – men 15-20 % cykler til S-busser. Dette viser behovet for god cykelparkering ved stoppesteder og potentialet for kombinationsrejser – især ved regionale busruter.

Movia bør desuden fortsat eksperimentere med at forbedre mulighederne for at tage cyklen med bussen. Movia udførte i 2013 et forsøg med en cykeltrailer med plads til otte cykler spændt bag på en regional busrute (320R). Konklusionen på forsøget blev, at der ikke var nok, der brugte tilbuddet, og at det forsinkede bussen for meget. Movia kunne fortsætte forsøgene, for eksempel med cykelstativer på fronten af bussen, hvilket fungerer med stor succes i mange andre lande – også uden at påvirke rettidigheden i nævneværdig grad. Dette ville dog kræve en lovændring. Et forsøg kunne eksempelvis koordineres i forbindelse med indsættelse af elbusser eller med etablering af BRT-linjer i kombination med afskaffelse af cykeltillægget.

DSB har gode erfaringer med at gøre det gratis at tage cykler med i S-togene – en ordning, der nu kører på tiende år. I 2009, før det blev gratis, var der knap 2,2 mio. cykler med togene om året. I 2016 var det tal steget til 10,4 mio. cykler. I de ti år det har været gratis at tage cykler med, er passagertallet steget med omkring 17,8 pct. – omkring 40 pct. af denne vækst kommer på grund af muligheden for at tage cykler med⁴. Alene i perioden 2010-2014 steg passagertallet fra 93 mio. til 112 mio. passagerer om året⁵. Der bør selvfølgelig gælde samme regler på alle Movias lokaltog, så det også er gratis at tage cyklen med lokaltog i Region Sjælland, som det er det i Region Hovedstaden.

"Overblik over kommunens mobilitetsservice" (s. 20): Der nævnes, at ejendomsmæglere slår på god beliggenhed i forhold til kollektiv trafik – det gør sig også gældende for supercykelstier.

Idéen om et overblik over kommunernes mobilitetsservice er god. Hvem skal indsamle og vedligeholde den? Noget af servicen står kommunen jo for, men Movia står jo for busserne og en del af togene. Denne idé bør udvikles yderligere.

- ➔ Det forslås at *overblik over kommunens mobilitetsservice* kan indgå som en del af ovenstående forslag til strategisk handlingsplan for, hvilke stoppesteder og stationer, der bør opgraderes adgangsforhold i det *strategiske net*.

³ Kilde: Danmarks Statistik, [tabel AFSTA3](#)

⁴ Kilde: Frederiksborg Amts Avis, 21. februar 2020: [Gratis cykler har trukket passagerer til S-tog](#)

⁵ Kilde: Ingeniøren, 6. juli 2015: [Cykler øger antallet af passagerer i S-toget markant](#)

"Superskift" (s. 20-21): "Superskiftet: En guide til planlægning af gode skifteforhold mellem cykel og bus" fra 2017 er et stærkt værktøj, der udpeger god praksis og fastsætter normer for, hvor meget cykelparkering man bør anlægge ved forskellige typer stoppesteder. I infoboksen på side 20 oplyses det, at etableringen af 75 overdækkede cykelparkeringspladser ved et busstoppested i Rudersdal Kommune gav 19 % flere buspassagerer. Dette er en imponerende stigning efter så lille et tiltag og demonstrerer det kæmpe potentiale i kombinationen af cykel og kollektiv trafik. Derfor opfordrer Supercykelstisekretariatet kraftigt til, at der gøres mere for at få dette budskab ud og få etableret mere højklasset cykelparkering ved stoppesteder. Derudover er sekretariatet meget interesseret i at vide, om Movia har udført andre projekter, der havde en lignende effekt i forhold til indsatsen?

"Kollektiv mobilitet uden for de større byer" (s. 24): Adgangen til knudepunkter og det strategiske net på landet kan evt. forbedres med bedre cykelforhold til og ved stationer/stoppesteder som supplement til flextur og plustur. Fx med lokale supercykelstier, der i stjerneformation forbinder købstæder og stationsbyer med deres opland (se fx [Region Skånes Koncept för Supercykelstråk](#)). Supercykelstisekretariatet er projektleder for udarbejdelsen af en strategisk cykelhandlingsplan for Greater Copenhagen i 2020, hvor dette tema har stor opmærksomhed, særligt i Region Sjælland. Movia er indbudt til at deltage og Supercykelstisekretariatet håber på et frugtbart samarbejde.

"Mobilitet for unge til gymnasier og erhvervsskoler" (s. 27): Færre og færre unge cykler, med alvorlige konsekvenser for folkesundheden, trængslen, nærmiljøet og klimaet. Derfor mener Supercykelstisekretariatet at markedsføringen af kombinationsrejser som et alternativ til bilen bør skærpes.



Bemærk: Kortet indeholder kun fremtidige supercykelstier og ikke allerede eksisterende supercykelstier.



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

20. marts 2020

Høringssvar til Movias Mobilitetsplan

Rådet for Bæredygtig Trafik finder generelt Mobilitetsplanen visionær med mange gode løsninger. Men samtidig synes Mobilitetsplanen meget overordnet og generel, uden konkrete forslag til linjestrukturer og betjeningsomfang. Herunder frekvenser og køreplaner. Også den tidligere plan fra 2016 var meget overordnet, men dog betydelig mere detaljeret end denne.

Mobilitetsplanen skal som udgangspunkt følge op på den statslige trafikplan for jernbanenettet. Men den bør også indeholde alle de øvrige kollektive trafikformer der findes i de to regioner som Movia dækker. Og som også Movias ejere i form af de to regioner og kommunerne har ansvaret for.

Den burde således også tage højde for, og beskrive de planer som de to regioner har, ikke mindst på jernbaneområdet, med beskrivelse af mulige samkøringer af de regionale baner og statens baner som fremgår af disse planer.

Der savnes således en egentlig sammenhængende plan, hvor såvel planerne for statens jernbanenet samt planerne for lokaltog, metro og letbaner er beskrevet, og det er forklaret hvordan mobilitetsplanen tager højde for disse planer. Helst burde de være indarbejdet og integreret i mobilitetsplanen.

Letbaner og Metro

I Mobilitetsplanen omtales alene letbanen i Ring 3, som administrativt er placeret hos Metroselskabet.

Men også Københavns Kommune arbejder med en plan for en letbane mellem Gladsaxe Trafikplads og Nørreport station. Denne vil umiddelbart skulle erstatte de nuværende linjer 5C og 350S. Link hertil:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/21844690-29906107-1.pdf>

Også Region Hovedstaden har udarbejdet en skitseplan for et sammenhængende net af letbaner og BRT-linjer. Link hertil: <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Analyser-om-letbaner/Sider/Analyser-om-letbaner.aspx>

Endelig arbejder Movia og Lokaltog på løsninger for Nærumbanen som letbane til dels integreret med letbanen i Ring 3.

Det undrer os at alle disse planer ikke er omtalt i Mobilitetsplanen, da de vil påvirke mange buslinjer, herunder ikke mindst det strategiske net.

Om letbaner generelt henviser vi i øvrigt til vores kommentar til Høringssvar fra Region Hovedstaden vedr. Movias Mobilitetsplan af 10. marts 2020, som er vedlagt.

Heller ikke Københavns og Frederiksberg kommuners og Metroselskabets planer for mere metro jf. bl.a. Københavns Kommunes KIK 2 plan og deres indflydelse på busnettet er omtalt.

BRT-net

Der er foreslået et BRT-net bestående af 4 af de 8 S-buslinjer der findes i dag. Det omfatter linjerne 150S, 200S, 250S og 400S.

Vi undrer os her over hvorfor projektet for opgradering af linje 500 S mellem Glostrup station og Avedøre til BRT-standard ikke er omtalt:

<https://www.moviatrafik.dk/presse/presse-og-nyheder?vis=410901258151500>

BRT inspirerede buslinjer i købstæder vil i øvrigt være rigtig gode, og vi forstår derfor ikke, at der heller ikke her er konkrete forslag eller idéskitser til sådanne linjer.

Sikkerhed for opretholdelse af BRT-linjer

Mens letbaner med deres sporkonstruktioner ligger fast og derfor vil være en stabil del af den kollektive trafik på samme måde som S-banen og lokalbanerne, vil BRT-linjer nemt kunne få inddraget deres busbaner til øvrig trafik hvis en kommune ikke længere vil bidrage til en højklasset forbindelse.

Det bør derfor af Mobilitetsplanen fremgå, at etablering af BRT-linjer kræver at alle involverede kommuner binder sig til at sikre linjen med de tilhørende busbaner mv.

Som eksempel på at en kommune kan springe fra kan nævnes Lyngby-Taarbæk Kommune, der trods at have ansøgt og fået tildelt støtte til etablering af en busbane for linje 400S på Bagsværdvej i forlængelse af busbanen i Gladsaxe Kommune, i sidste øjeblik ikke ønskede at etablere busbanen på grund af enkelte lokale protester mod nedlæggelse af et par p-pladser.

Dette er en helt uholdbar situation, og en enkelt kommune bør ikke kunne trække sig ud uden at alle kommuner er enige om helt at nedlægge linjen.

Uden for de større byer

Plustur synes at være en god løsning som supplement til øvrige busser, men der skal også være et egentligt lokalt grundnet af busser, også uden for byerne.

Og naturligvis bør kommunale kørselsordninger som skolebusser være åbne for alle. Herunder også de særskilte Studieflex buslinjer.

Fossilfri busser

Når målet er at alle busser skal være el-busser, er der ingen grund til at lave en "mellemløsning" med biobrændstoffer. Disse løser ikke alle klima- og miljøudfordringerne, og bør derfor også undgås.

Vi skal derfor anbefale, at der fremover alene indkøbes el-busser.

Førerløse busser

Formålet med førerløse busser er reelt alene at spare omkostninger og personale. Men personale i bussen, chauffør eller anden service, giver en helt nødvendig sikkerhed for passagererne, ikke mindst i de mindre tæt bebyggede områder og på landet.

Vi finder derfor, at evt. førerløse busser alene bør anvendes hvor der er mulighed for hurtigt at gribe ind ved uforudsete situationer som tekniske driftsstop eller ved behov for indgriben ved situationer i bussen med passagerer der bliver dårlige eller ved uheldig adfærd.

Trafikinformation

Det er fint med de mange tiltag for aktuel trafikinformation via digitale platforme, herunder passagerernes egne smartphones. Der er dog 10 % der ikke har smartphones, og disses behov for ordentlig trafikinformation skal også tilgodeses.

Hertil kommer, at trafikinformation på smartphones små skærme kan være svær at overskue og finde rundt i, især når der er behov for den i situationer med ændringer i trafikken og brug for hurtig reaktion.

Det er også vigtigt, at passagerer er opmærksomme på trafikken, i stedet for at stå og kigge ned i deres smartphones uden at ænse hvad der reelt foregår omkring dem, og på den måde også kan være til gene og i vejen for andre passagerer.

Der bør igen være køreplanstavler på alle stoppesteder, der sættes jo alligevel løbende information op, så det burde ikke være noget der reelt koster ekstra.

Gode trafik kort over større dele af det kollektive trafiknet med såvel baner som busser og oversigtskort over de større stoppesteder og stationer med mange busser er en mangelvare. Det giver passagererne mulighed for at overskue det kollektive trafiknet samt finde alternative rejseruter uden at bruge tid på at søge på nettet.

Cykelmedtagning

Det er fint at udbygge med Superskift med gode cykelparkeringsordninger, men mange har behov for at bruge en cykel i begge ender af rejsen, og ofte ankomme et sted og afrejse fra et andet sted, hvorfor det ikke dur at have en cykel parkeret kun det ene sted.

Derfor bør det på alle buslinjer som muligt være muligt at medtage sin cykel.

Vi henviser i øvrigt til Cyklistforbundets høringssvar til Mobilitetsplanen:

https://www.cyklistforbundet.dk/det-vil-vi/horingssvar/movias-mobilitetsplan/?fbclid=IwAR1I1obz-gq8rKmwHAVQ0K0ysYEO9TnASs_SmIrwkHuo7oEjsw2WP6x3sY

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen og Niels Wellendorf
Formand hhv. bestyrelsesmedlem Rådet for Bæredygtig Trafik
<http://baeredygtigtrafik.dk/>



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

Bilag til Høringssvar til Movias Mobilitetsplan

København, d. 10. marts 2020

Region Hovedstaden
Regionsrådet

Rådet for Bæredygtig Trafik: Kommentar til Høringssvar fra Region Hovedstaden vedr. Movias Mobilitetsplan

Vi har i Rådet for Bæredygtig Trafik bemærket Region Hovedstadens høringssvar til Movias Mobilitetsplan.

Vi undrer os imidlertid over, at der intetsteds i høringssvaret er nævnt noget om etablering af nye letbaner.

Vi går ud fra, at Region Hovedstaden stadig bakker op om de planer for et letbanenet i regionen, som DTU af Region Hovedstaden fik i opdrag at udarbejde for nogle år siden, og som også er beskrevet på Regionens hjemmeside. Se <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Analyser-om-letbaner/Sider/Analyser-om-letbaner.aspx>

Vi vil endvidere pege på, at der i Københavns Kommune pågår et udredningsarbejde omkring en letbane på Frederikssundsvej. Denne er heller ikke nævnt. Vi mener imidlertid, at man bør holde fast i Københavns Kommunes plan for letbane på Frederikssundsvej: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23134318-32211171-1.pdf>

Ikke mindst i lyset af en kommende statslig infrastrukturplan finder vi det vigtigt, at også letbaner indgår i planerne for Regionens transportplanlægning, og vil derfor opfordre til, at dette tages op af Region Hovedstaden.

Etableringen af nogle Bus Rapid Transit (BRT) buslinjer er fint, men når det kommer til at tackle en række af de store trafikstrømme på en robust og bæredygtig måde, kommer man ikke uden om en massiv opgradering af den kollektive trafik til fremtidens klimaansvarlige trafik. En sådan omstilling vil kun kunne ske fornuftigt ved implementering af egentlige letbaneløsninger.

Rådet for Bæredygtig Trafik stiller sig ikke konsekvent negativt overfor BRT-løsninger, men de er og bliver aldrig det samme som letbaner. Der skal meget store og lange busser til, før BRT-materiellet får samme kapacitet. Og letbanetog har den fordel, at de kan køres sammenkoblede, hvilket er endnu ikke forsøgt med busser. Komfortmæssigt er letbaner busser helt overlegne, da de kører på jævne skinner, mens såvel asfalt- som betonkørebaner altid vil være en smule ujævne. Hertil kommer, at busser med led har det med at hoppe op og ned i leddene, ligesom de ofte har flere vibrationer.

Rullemodstanden på skinner (jern mod jern) er stort set ikke eksisterende, mens gummihjul på asfalt har stor rullemodstand. Derfor kræves der også mere energi til at flytte en bus med samme udførelse som et letbanetog. Letbaner kører normalt med strømforsyning direkte fra en køreledning, mens de fleste el-busser kører på batterier. Batterier skal først oplades, og her mister man noget af effekten, så elforbruget reelt bliver større.

Værd at mærke sig er desuden, at letbanetog kan køre hurtigt, op til 100 km/t på eget areal, hvilket en bus næppe vil kunne præstere.

Letbanetog holder lige så længe som 3 bussers levetid, det skal også regnes med.

I udlandet er erfaringen alle steder, altså entydigt, at letbaner tiltrækker mange flere kunder - ikke mindst fra biler – end den busdrift, de erstatter. Også BRT giver flere kunder, men slet ikke i samme målestok - og ikke fra biler.

Letbaner bliver liggende hvor de er, således man kan byplanlægge ud fra dem og deres tracéer (og omvendt), hvorimod busbaner kan inddrages til taxaer, el-biler eller førerløse biler når som helst. Her har man formentlig en af grundene til, at mange letbanemodstandere synes bedre om BRT og har gjort meget ud af at fremhæve dette i debatindlæg i medierne.

Og det er rigtigt, at BRT er billigere, i hvert fald på kort sigt. Men spørgsmålet er, om prisen er så afgørende vejret op imod letbaneløsningernes fordele på længere sigt og i lyset af den klimavenlige byplanlægning?

Man kunne med god grund stille spørgsmålet: Hvorfor skal kollektiv trafik altid regnes ud fra hvad der er billigst? Bilfolket og dets repræsentanter regner pr. refleks altid med motorveje i deres forventninger til samfundets infrastrukturudbygning og afhjælpningen af trængselsproblemerne, men aldrig med motortrafikveje eller almindelige landeveje, når der kræves nye veje, og når vejlobbyisterne opsøger minister og beslutningstagere.

Man bør holde fast i, at letbaner er den rigtige kollektive trafikløsning de steder, hvor (det fremtidige) passagerunderlag er stort nok til det. Og det vil gælde mange af de nuværende busradialer plus enkelte ringforbindelser.

Så kan man på kort sigt godt udbygge til BRT eller i det mindste med busbaner, som muliggør senere ombygning til egentlige letbaner. Men det skal så klart fremgå af

udbygningsplanerne, at der senere kommer rigtige letbaner. Og at arealerne på vejene hertil sikres med det samme (Det var hvad man gjorde i Aarhus for mange år siden, lang tid forud for etableringen af letbanen).

Med venlig hilsen

Leif Kajberg og Niels Wellendorf, henholdsvis næstformand og bestyrelsesmedlem, Rådet for Bæredygtig Trafik

Helsingør 23. februar 2020

Høring vedrørende Movia mobiltetsplan 2020

Stad & Egn – Forum for bolig, plan og byggekultur i Helsingør Kommune skal her fremsende vores bemærkninger til udkastet til Movia mobiltetsplan 2020.

Trafik, mobilitet og infrastruktur

Her finder vi at der ikke alene er behov for lokaltogs- og bushandlingsplaner.

Den offentlige transport i regionerne skal have bedre regularitet og den offentlige transport skal være gratis for pensionister udenfor myldretiden.

Videre skal en samlet trafik- og mobilitetsplan som minimum have følgende elementer. Det er kystbanen og sammenhængen til det øvrige trafiknet, regionstrafik- og mobilitet i regionen, offentlig regional togtransport, den regionale- og lokale bustrafik, forholdene for bilister og motorcyklister, vejenes tilstand, parkeringspladser, forholdene for cyklister og forholdene for gående og tilgængeligheden.

Vi finder således, at der er behov for større, samlede transport- og trafikanalyser, hvor der også inddrages brugersynsvinkler, borgerinddragelse og holdes borgermøder og udarbejdes en komplet trafik- og mobilitetsplan med helhed og sammenhæng og hvor der afsættes den nødvendige økonomi i Movia, i regionerne og lokalt i primærkommunerne.

Jørgen Busch

The logo for 'Stad & Egn HELSINGØR' is located at the bottom left. It features the text 'Stad & Egn' in a stylized font with 'Stad' in red and 'Egn' in green, followed by 'HELSINGØR' in a blue, sans-serif font.

– Forum for bolig, plan og byggekultur i Helsingør Kommune