

Movias Mobilitetsplan 2020

Hørings svar 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 trafik selskaber – 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 Movias 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 trafik selskab – 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-potentiale 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. Regionsrådet 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 eldrevne 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 hurtig 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 fortsat 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 sperspærringerne på S-togslinjen mod Frederikssund og Kystbanen i 2018 og det højklassede 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. Delemobilitet 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 ~~nye~~ uddannelsessteder.