

Høringssvar til forslag til Movias Mobilitetsplan 2024

Region Hovedstaden takker for at kunne bidrage til høringen af Movias kommende Mobilitetsplan. Planen har flere interessante temaer, som vi ser frem til at samarbejde om og som hænger godt sammen med indholdet i Region Hovedstadens Regionale Udviklingsstrategi. Samarbejdet og en sammenhængende og konkurrencedygtig kollektiv trafik er et gennemgående tema for Region Hovedstadens kommentarer til Mobilitetsplanen.

Prioriteringen af det strategiske net og en bredere forståelse af kollektiv mobilitet, som Mobilitetsplanen lægger op til, er centrale for at forbedre kollektiv trafiks konkurrencedygtighed. Samtidig er det vigtigt, at kollektiv trafik opleves sammenhængende, enkelt og nemt tilgængeligt for borgeren. Så i takt med, at styringen af et kollektivt mobilitetstilbud måske bliver mere kompleks og med flere mobilitetselementer som FLOT, ~~samkørsel~~ og delecycler, der skal passe sammen, skal det samtidig gøres enklere for borgerne og opleves som et sammenhængende produkt.

Regional Udviklingsstrategi for Region Hovedstaden

Det skal være nemt for borgerne at komme rundt i regionen uden bil. Vi vil have et stærkt kollektivt transportnet, der sammen med fx supercykelstier, delemobilitet og samkørsel skaber et attraktivt alternativ til alene kørsel i bilen. Gode knudepunkter skal gøre det let og trygt at skifte mellem transportformer, og at kombinere flere transportformer på rejsen fra A til B.

Billetsystemer og trafikinformation til den kollektive trafik skal styrkes og integreres med nye mobilitetstilbud og -services. Tilsammen skal det understøtte, at den kollektive trafik bliver mere konkurrencedygtig i forhold til bilen.

Mål: I 2035 skal 2 /3-dele af alle ture ske med det kollektive, på cykel eller til fods.

Gode sammenhæng på tværs

Region Hovedstaden bakker op om Movias udpegning af det strategiske net. Region Hovedstaden arbejder for at understøtte og udvikle nettet, men da stort set hele regionens busdrift indgår i det strategiske net, er regionen også

nødt til at tage forbehold for at økonomiske eller politiske prioriteringer kan føre til ændringer i nettet i perioden frem mod den næste mobilitetsplan.

Region Hovedstaden tilslutter sig hensigterne i 'Sammenhæng på tværs' og deltager gerne i arbejdet med fremkommelighed, BRT samt analyserne for fremkommelighed for R-busser og konsekvenser for bus og lokal tog ved roadpricing. Det bliver desuden vigtigt at arbejde løbende med fremkommeligheden for den øvrige regionale busdrift, herunder 250S gennem København og 600S mellem Hillerød, Roskilde og Hundige/Ishøj. _____

Regionen foreslår også, at statens rolle i udviklingen af et BRT-net markeres stærkere. Det kræver enten en markant tilpasning af adgangen til lånefinansiering eller større økonomisk ramme, hvis kommuner og regioner skal løfte drift og anlæg.

Generelt bør det strategiske net så vidt muligt køre fri af trængsel for at:

- øge kollektiv trafiks konkurrencedygtighed og dermed bidrage til mindre trængsel fremover.
- sikre attraktiv kollektiv trafik for borgerne
- holde stabile driftsbudgetter

Region Hovedstaden bemærker, at der ikke forventes en passagerudvikling i det strategiske net i den næste periode. Regionen anerkender, at dette kan være en realistisk prognose, men ønsker samtidig, at Movia i sit arbejde – sammen med kommuner og regioner og andre trafikselskaber – vil være mere ambitiøse i forhold til at opnå en positiv passagerudvikling. Et godt igangværende tiltag for at tiltrække flere passagerer er implementeringen af gratis cykelmedtagning. Vi savner derfor et fokus i mobilitetsplanen på, at kombinationsrejser med cykel kan øge antallet af passagerer – specielt i det strategiske net. Derfor foreslår regionen at arbejde systematisk med fremme af kombinationsrejser i den nye mobilitetsplan.

Vi foreslår konkret at slette sammenligningen med banerne (i 'Vi forbereder til roadpricing') medmindre der forventes et problem med kapaciteten på bestemte strækninger i 2030, som ikke kan kompenseres for før indførelse af roadpricing. Den hurtige implementering på 6-7 år er beskrevet fint senere i samme tekst.

Det kan overvejes at inddrage fuldautomatiske S-tog, som et kommende projekt, det kan være relevant at tilpasse busdriften til (side 9) – evt. i forbindelse med roadpricing-analysen.

Derudover ser Region Hovedstaden gerne, at der i Mobilitetsplanen også lægges vægt på at styrke samarbejdet med kommuner om at skabe en bedre

fremkommelighed for busserne ved hjælp af ITS (intelligente trafiksystemer), data og andre tekniske tiltag.

Nye mobilitetsløsninger på landet

Regionen hilser introduktionen af Fleksibel Offentlig Transport (FLOT) velkommen som et innovativt skridt mod forbedring af mobiliteten på landet. Denne løsning, der fokuserer på direkte og fleksible ture baseret på passagerbehov, har potentiale til at løse udfordringerne i mindre bysamfund og landområder.

Regionen opfordrer til at overvåge og evaluere FLOT-servicen nøje for at identificere styrker, svagheder og omkostningseffektivitet. Det er vigtigt at inddrage feedback fra lokalsamfundet for at tilpasse og forbedre FLOT-ydelsen i fremtidige implementeringer.

Regionen anerkender, at samkørsel er et område i stor udvikling med potentiale og har selv oparbejdet betydelig viden. Dog stiller regionen sig undrende overfor det store fokus på systematisk samkørsel fra mobilitetsplanens side og er bl.a. ikke overbevist om, at Flextrafik skal indarbejdes i samkørselskonceptet.

~~Regionen finder også et stort potentiale i samkørsel, hvor de tomme bilsæder aktiveres som supplement til den eksisterende kollektive trafik. De seneste år har regionen oparbejdet en betydelig viden om samkørsel, da det er udrullet på tværs af regionens arbejdspladser. Regionens indgår gerne i et partnerskab om udviklingen af samkørsel og kollektiv trafik.~~

Gode knudepunkter er vigtige. De er indgangen til den kollektive trafik og et vigtigt element i at tilbyde en attraktiv kollektiv trafik. Regionens opgaveudvalg pegede bl.a. på, at det er vigtigt med ventefaciliterer, hvor der er læ og overdækning samt beskyttet og tilgængelig cykelparkering. Regionens har gennemført forskellige projekter om knudepunkter fx om tryghed, delemobilitet og transitorienteret byudvikling, hvilket regionen meget gerne indgår i samarbejde omkring.

Særligt når der planlægges for den kollektive trafik uden for Storkøbenhavn er det vigtigt at være opmærksom på den sociale funktion, den kollektive trafik har. På hele Sjælland har ældre og borgere med funktionsnedsættelse behov for et sammenhængende kollektiv trafikprodukt, som er tilgængeligt fysisk, økonomisk og praktisk i forhold til billetkøb. Det giver en basal funktion for den kollektive trafik, som skal opretholdes.

Nye partnerskaber for flere kunder

Det er positivt, at Movia har fokus på at få flere og nye passagerer i den kollektive transport gennem fokus på fritidsrejser og partnerskaber med både virksomheder og foreninger. Region Hovedstaden er enig i, at det er et vigtigt fokus, hvis den kollektive trafik skal blive et førstevalg for flere, så den kollektive trafik kan understøtte borgernes rejsebehov i hele deres hverdagsliv – ikke kun til og fra arbejde. Det er vigtigt for Region Hovedstaden, at der er et forsat stort fokus på at få unge til at vælge og fortsætte med at bruge den kol-

Formateret: Indrykning: Venstre: 0 cm

lektive transport. Det gælder for deres transport til og fra uddannelse – men også i deres fritid. Biletprodukterne fx ungdomskort skal bedre kunne understøtte alle ture i både hverdage og weekender.

Region Hovedstaden ønsker, at Movia også søger og styrker partnerskaber og samarbejder med øvrige trafikselskaber, myndigheder og staten for at udvikle og forbedre rammerne for den kollektive trafik, herunder biletprodukter, kommunikation, rammevilkår og en bredere forståelse af kollektiv mobilitet.

Etablerede partnerskaber skal også prioriteres. Det er vigtigt at samarbejdet med DSB, HL og Metroselskabet, herunder i DOT og Rejsekort & Rejseplan

styrkes med en fælles indsats for at vinde kundeandele fra privatbilismen. Deling og brug af fælles data om fx rejsemønstre og plads i den kollektive trafik vil kunne give bedre trafikinformation og input til en fælles strategisk indsats i forbindelse med kombinationsrejser, herunder kobling til private delembiltilbud, udvikling af mobilitetshubs samt udvikling af billetprodukter, rabatter og fælles kampagner.

Endelig kan øget datadeling og opmærksomhed på rammevilkår for arbejdet med fremkommelighed for busserne åbne for ny effektiv teknologi og forbedre økonomien gennem en mere effektiv kollektiv trafik.

Fortsat fokus på klima og Miljø

Først og fremmest er det positivt, at den grønne omstilling er godt i gang, og at det derfor er muligt at skærpe målene, således at alle Movias busser ikke bare er fossilfrie i 2030, men at mindst 94% er emissionsfrie. Regionen ser gerne at alle aspekter af busdriften gøres emissionsfri og foreslår derfor konkret, at der indskrives, at såvel drift, som kabineopvarmning gøres emissionsfrit på længere sigt.

I forhold til flextrafikken er det positivt, at alle nye personbiler er elbiler fra 2025, da personbiler i flextrafikken let kan omstilles til el. Større og tunge specialbyggede køretøjer i flextrafikken er imidlertid sværere at omstille og derfor vurderer Region Hovedstaden, at et mål om, at alle nye køretøjer er på el allerede i 2030, er passende. I regionen arbejder vi selv med omstillingen af patientkøretøjer, heraf også mange specialkøretøjer, og området vil være oplagt at samarbejde videre om.

I forhold til lokaltog planlægger Region Hovedstaden at konvertere lokalbanerne til emissionsfri drift i takt med, at eksisterende tog skal udskiftes. pga. alder. Hvor processen med udskiftning af tog til Nærumbanen er igangsat, men udfordret af markedets begrænsede muligheder for at imødekomme behovene på Nærumbanen, forventes udskiftninger på de øvrige lokalbaner i Nordsjælland at skulle gennemføres senest i midten af 2030'erne. En evt. tidligere udskiftning af disse tog vil bero på den løbende vurdering af mulighederne for salg eller bortskaffelse af togene, som beskrevet i den kommende Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035.

Region Hovedstaden er gennem klimaalliancen dybt involveret i realiseringen af kommunernes klimaplaner. Det er godt og vigtigt, at Movia også prioriterer dette arbejde og vi ser frem til samarbejdet.