



# Forslag til Mobilitetsplan

2024

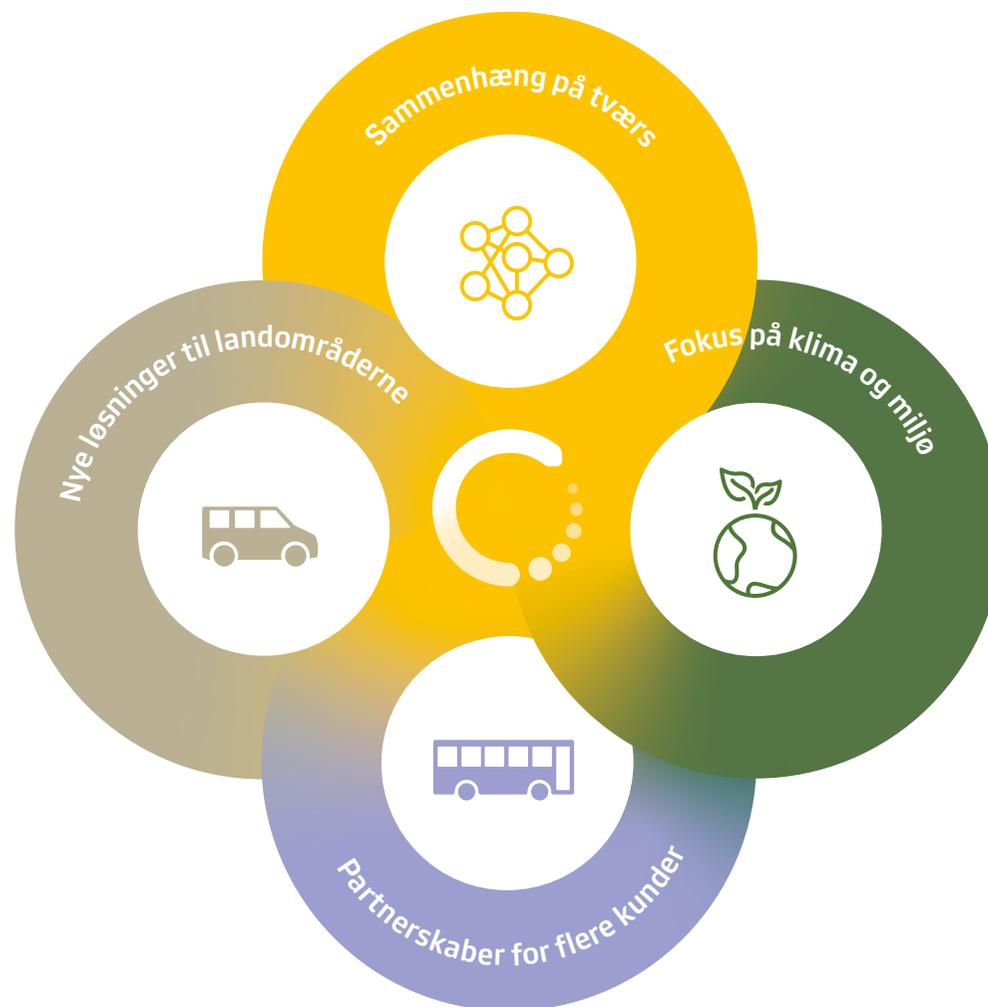
# Indledning

Vi har alle et behov for at kunne bevæge os rundt i hverdagen. Når vi skal på arbejde, i skole, til uddannelse eller til fritidsaktivitet, har vi brug for at transportere os. Den kollektive transport giver muligheder for mobilitet til alle. Særligt dem, der ikke har egen bil eller kan køre selv.

I byerne spiller den kollektive transport en rolle, der hvor de mange biler giver trængsel, og der hvor trafikken påvirker miljøet. Velfungerende kollektiv transport tiltrækker borgere og fungerer som en dynamo for by- og erhvervsudvikling. I landområder er der ofte store afstande, og den kollektive transport spiller her en vigtig rolle særligt i forhold til transport til og fra skole for børn, transport til og fra ungdomsuddannelse og for de unge.

Flere borgere i byerne og den stigende trængsel giver et behov for en mere effektiv prioritering af den kollektive transport, mens færre borgere på landet skaber behov for nye, fleksible kollektive transportløsninger.

For at fastholde eksisterende og tiltrække nye passagerer foreslår vi, at kerneprodukterne tog, bus og flextrafik suppleres med nye produkter og services, der skal udvikles og sættes i drift. Forslaget til Mobilitetsplan 2024 indeholder fire temaer, som tager fat på disse udfordringer.





## Styr på sammenhængen på tværs

Rygraden i den kollektive transport på Sjælland og øerne skal optimeres løbende, så borgerne forsat kan komme hurtigt og sikkert fra A til B. Vi foreslår i mobilitetsplanen, at vi forbedrer bustrafikken gennem prioritering af indsatser med fokus på betjening og fremkommelighed i R-nettet, såvel som optimering af knudepunkter, hvor forskellige mobilitetsformer mødes. Når tiltagene lykkes, kommer passagererne hurtigere frem, der kommer flere passagerer og den kollektive transports økonomi forbedres.

Vi foreslår også, at vi forsat arbejder for at få busserne på de største buslinjer hurtigere frem i og omkring København og i købstæderne, og endelig foreslår vi, at vi forbereder en fælles undersøgelse for forudsætningerne for indførelse af roadpricing.

## Nye mobilitetsløsninger på landet

I landområder, hvor bosætningen er spredt og afstandene store, har det altid været en udfordring at levere effektiv kollektiv transport. I dag består det kollektive tilbud af lokale og regionale busser såvel som flextrafik og plustur.

Vi foreslår, at vi sammen arbejder for at skabe nye, fleksible løsninger, så paletten af mobilitetstilbud udvides med samkørsel og FLOT, som er en ny service, der kombinerer fleksibiliteten i flextrafikken med forudsigeligheden af rutekørslen.

## Nye partnerskaber for flere kunder

Vi foreslår, at vi sætter fokus på nye samarbejder og partnerskaber med virksomheder og ungdomsuddannelser såvel som foreninger og turisterhverv.

Det kan bane vejen for at få flere kunder i den kollektive transport, når for eksempel virksomheder i samarbejde med kommuner og Movia finansierer busdrift. Flere passagerer i busserne er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt. For at nå ud til nye kunder i virksomhederne, på uddannelser og til fritidformål skal vi samarbejde med flere og på nye måder. Og dermed få flere til at køre kollektivt både i og uden for myldretiden.

## Fortsat fokus på klima og miljø

Den grønne omstilling af busserne er godt på vej og ligger foran de målsætninger, vi har sat som mål siden 2016. Vi foreslår en skærpelse af målet for omstilling af busserne, fordi vi allerede i 2026 har opfyldt den del af den oprindelige målsætning, der drejede sig om nulemission.

Vi foreslår en tostrengt tilgang i flextrafikken. Fra 2025 skal alle nye personbiler i flextrafikken være elbiler, og fra 2030 skal alle personbiler være emissionsfrie. Hvad angår de større flexbiler, er vi forsat afhængige af udviklingen i markedet, men vi skubber på med forsøgsordninger og vil stille krav om, at nye, større flexbiler er nulemission fra senest 2030. Når vi skal indkøbe nyt materiel til lokaltogsstrækningerne, vil de nye tog være eldrevne.

# Forslag til indsatser

## Tema 1

### Sammenhæng på tværs

Vi får R-busserne hurtigere frem

Vi udbygger Fingerplanen med BRT

Vi forbereder os på at roadpricing er en mulighed

## Tema 2

### Nye mobilitetsløsninger på landet

Vi tester og idriftsætter fleksibel offentlig transport

Vi arbejder for, at samkørsel bliver et tilbud på tværs af kommunerne

Vi skaber overblik over og forbedrer de mindre knudepunkter

## Tema 3

### Partnerskaber for flere kunder

Vi skaber forbindelse til turisme, kultur, fritids- og idrætsaktiviteter

Vi samarbejder om bæredygtig pendling med kommuner og virksomheder

Vi synliggør og målretter mobilitets-tilbud for unge

## Tema 4

### Klima og miljø

Vi omstiller til grøn transport

Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne





### Kendte mobilitetstilbud

DSB tog  
Metro  
Letbane

Bus  
Lokaltog

Flextrafik  
Plustur

### Nye mobilitetsløsninger

BRT  
Bus Rapid Transit

FLOT  
Flexibel Offentlig  
Transport

Samkørsel

## Der er behov for de rette rammevilkår for BRT og samkørsel

Vi skal supplere tog, busser og flextrafik med nye løsninger, for at styrke mobiliteten for borgere og virksomheder på tværs af kommuner og regioner.

Hvor der er mange passagerer og stor trængsel, er der behov for tværgående BRT-løsninger. BRT-busser kører i egne vognbaner og kommer hurtigt og trængselsfrit frem. Staten har afsat 1,5 mia. kr. til at medfinansiere to BRT-linjer i hovedstadsområdet forudsat, at kommunerne bidrager med et tilsvarende beløb. Kommunerne vil gerne deltage forudsat, at der gives låneadgang og undtagelse for anlægsloftet på samme måde som det har været gældende for metro- og letbaneprojekter. Dette har staten foreløbigt sagt nej til.

Uden for de store byer kan samkørsel blive et godt supplerende mobilitetstilbud på tværs af Sjælland og øerne. Men hvor det i trafikselskabsloven er fastlagt, at kommuner og trafikselskaber må støtte bus- og flextrafik, er det i dag ikke muligt at give offentlig støtte til samkørsel.

Samtidig sætter taxiloven stramme krav til, hvor meget man kompenserer de bilister, der tager passagerer med i deres private biler. Det betyder, at selvom teknologien er på plads, udbydes så få samkørselsture, at det ofte ikke er muligt for passagererne at få en tur, når de har brug for det.

Derfor bør rammevilkårene ændres, så det bliver muligt at bygge BRT og tilbyde samkørsel.

# Sammenhæng på tværs

Vi skaber et stærkt busnet, som sikrer sammenhæng på tværs af Sjælland og øerne



# Et stærkt kollektivt transportnetværk

## Rygraden i den kollektive transport på Sjælland og øerne 2024



● A-bus ● C-bus ● R-bus ● S-bus ● Lokaltog ● Bus ● Tog ● Metro

Hver dag er der omtrent en halv million rejser i Movias busser og lokaltog fordelt på knap 400 linjer. To tredjedele af rejserne sker i det, som vi med afsæt i trafikselskabsloven kalder det strategiske net, der består af de godt 90 største buslinjer og lokalbanerne.

Det strategiske net aftales hvert fjerde år mellem kommuner, regioner og Movia som en del af trafikselskabslovens formelle krav om udarbejdelsen af et strategisk grundlag, der fastlægger de overordnede principper for rutenettet og sammenhængen til statens baner.

De linjer, som vi i fællesskab beslutter skal udgøre det strategiske net, er de mest passagertunge linjer, der sikrer sammenhæng i den kollektive transport på tværs af kommuner og regioner på Sjælland. Det er her den mest effektive service prioriteres med flere afgang, bedre fremkommelighed samt forbedrede forhold på stoppestederne til gavn for både passagerer og busser. Det er her hovedparten af køreplantimerne ligger: Det strategiske net tegner sig for godt halvdelen af det antal timer busserne kører.

Vi optimerer det strategiske net løbende. Movia står for at opgradere trafikinformationen med digitale løsninger som realtid. I fællesskab udpeger vi de steder, hvor det bedst kan betale sig at forbedre fremkommeligheden, forny stoppesteder, indføre flere afgang, natdrift eller tilpasse busser og lokaltog til statens baner og stationer. Vi arbejder også med at etablere knudepunkter samt parkér og rejs-anlæg. Endelig arbejder vi også for, at Lokaltog får mulighed for at køre flere tog på statens baner og dermed skabe flere direkte forbindelser.



## Det strategiske net

Det strategiske net består af alle 11 lokaltoastrækninger, A-busser, S-busser, R-busser, vigtige lokalbusser og enkelte andre større buslinjer.

**A-busserne** kører ofte og giver passagererne en sikkerhed for, at der kommer en bus inden for kort tid. A-busser leverer højfrekvent betjening med kort rejsetid med kort afstand mellem stoppestederne.

**R-busser** har faste minuttal med halvtimesdrift i dagtimerne og timedrift aften og weekend.

R-busser har sikre korrespondancer til andre vigtige bus- og togforbindelser. R-bussen tilstræber en direkte linjeføring mellem større byer.

**S-busserne** har direkte linjeføring, færre stop og god fremkommelighed vha. signalprioritering og busbaner. S-busserne skaber forbindelser på tværs af S-tognettet og langs omegnskommunerne og centrale dele af København hvor beboelses- og erhvervsområder forbindes med stationer og andre knudepunkter.

Det strategiske net er tilrettelagt for at skabe den bedste sammenhæng med fjern- og regionalto, S-tog og metro samt den kommende letbane i Ring 3. Det strategiske net besluttet af kommuner og regioner og aftales med Movia i forbindelse med Mobilitetsplanen.

Det strategiske net har været meget stabilt gennem årene og har derfor vist sit værd, som et transportnetværk passagererne kan regne med.

## Vi får R-busserne hurtigere frem

Vi har i den seneste mobilitetsplan arbejdet med bustilpasning i og omkring København samt set på muligheder for forbedringer for busfremkommeligheden i Helsingør, Hillerød, Holbæk, Køge, Ringsted og Roskilde. Vi udarbejdede mulighedsstudier for bedre fremkommelighed med inspiration fra BRT, og på denne baggrund har flere kommuner søgt og opnået statslig støtte gennem *Puljen til bedre busfremkommelighed 2022-2023*. I de kommende år vil kommunerne realisere infrastrukturprojekterne.

I de næste år foreslår vi at fremme betjeningen og busfremkommeligheden mellem købstæderne gennem forbedringer af forholdene for passagerer og busser på de regionale linjer (R-busserne), som er en væsentlig del af det strategiske net på Sjælland og øerne.

Virkemidlerne er prioritering i lyssignaler med korte busbaner, forbedrede stoppesteder, cykelparkering m.m. På denne måde bliver busserne i og mellem købstæderne samlet set både mere attraktive for passagererne og mere rentable for kommunerne og regionerne.

## Trafikplan for den statslige jernbane 2023

### 2024 Sydhavnsmetro åbner

#### Nye signaler Roskilde-Kalundborg

### 2025 Letbanen åbner i Ring 3

#### Øresundsperroner på Ny Ellebjerg st.

#### Elektrificering Roskilde-Holbæk

#### Elektrificering Køge-Næstved-Vordingborg

#### Fuld funktionalitet Ringstedbanen

### 2027 Ny Storstrømsbro åbner for togtrafik

### Tilpasninger til projekter

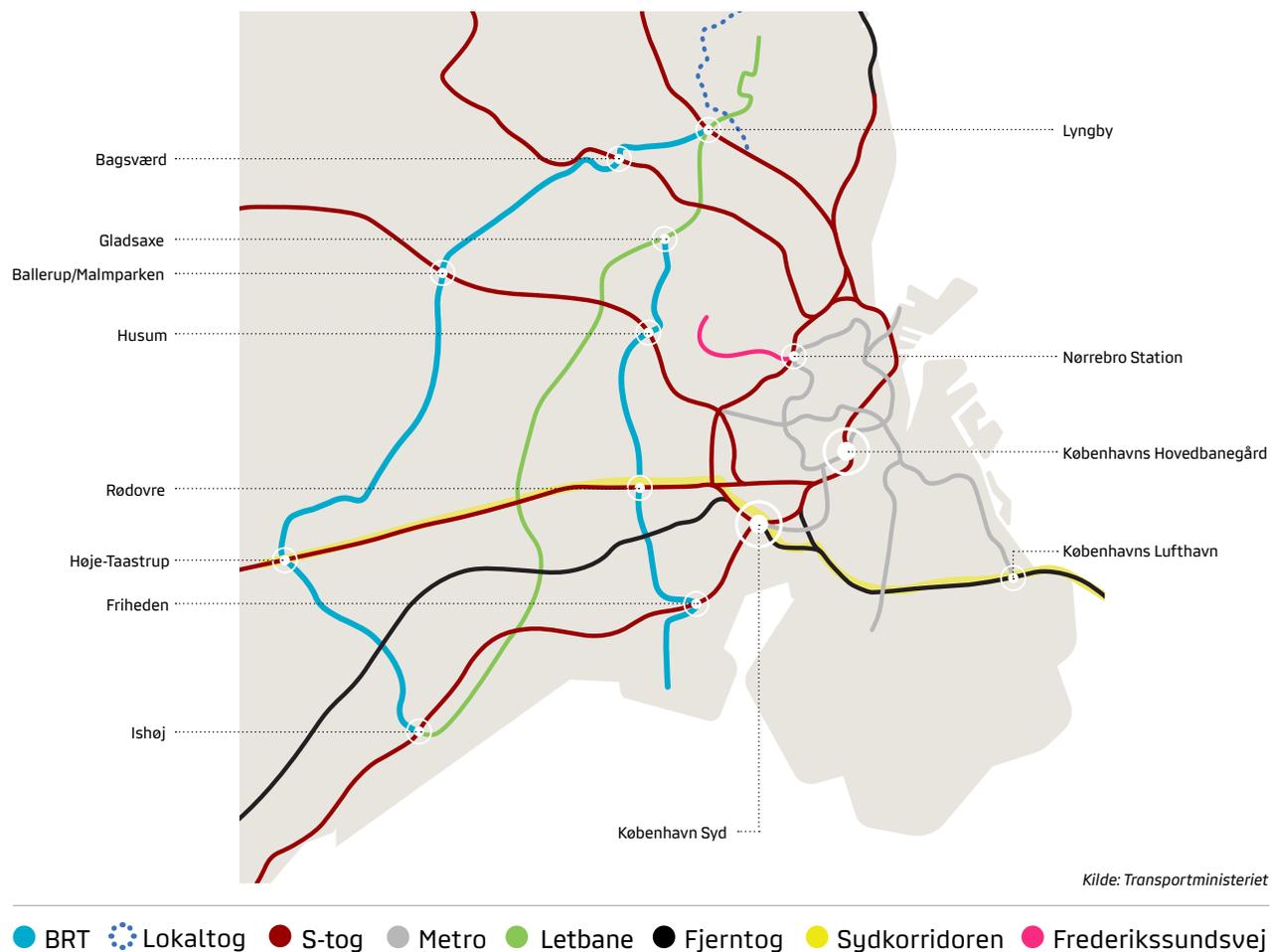
Vi fokuserer kontinuerligt på at optimere det strategiske net, så vi sikrer sammenhæng med den øvrige kollektive transport: S-tog, fjern- og regional tog, metro og den kommende letbane.

For eksempel lavede vi bustilpasninger til Metrocityringen som betød ændringer af 33 buslinjer i oktober 2019. I disse år gennemfører vi bustilpasninger til den ny Sydhavnsmetro i 2024 samt til Letbanen i Ring 3 i 2025.

Vi tilpasser også busserne til de forbedringer, der kommer, når de besluttede projekter som fremgår af Trafikplan for den statslige jernbane idriftsættes i de kommende år. Det er baggrunden for BRT-inspirerede tiltag i en række købstæder som forbedrer busturen til togstationen.

Når punktligheden og kapaciteten øges på banerne, sørger vi for at busdriften følger med.

## BRT-linjer i Metropolnetværket



## Vi udbygger Fingerplanen med BRT

S-busserne blev i sin tid introduceret med det formål at skabe hurtige forbindelser på tværs af S-togslinjerne, hvor der er mange passagerer. Nu tages det næste skridt med opgradering af linje 300S til letbane samt 400S og 200S til BRT. Tilsammen bidrager de tre projekter til at etablere metropolnetværket.

I Mobilitetsplan 2020 lancerede vi BRT-nettet i hovedstaden. BRT – Bus Rapid Transit – er et højklasset busbaseret transportsystem med højt serviceniveau, der kører i egne busbaner og stopper ved stationslignende stoppesteder.

Metropolnetværket er en udbygning af Fingerplanen med letbane og BRT, som blev introduceret i den politiske aftale om udvikling af infrastrukturen i Danmark "Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035" fra 2021. Med mange afgang, kortere rejsetid, bedre skift, støjsvage elbusser samt bedre muligheder for at komme på tværs vil BRT styrke den kollektive transport i hovedstaden.

Staten gennemfører forundersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger i de kommende år. Det foregår i tæt samarbejde med de involverede kommuner, regionen og Movia for at fastlægge linjeføringer, stationer mv.

En vigtig forudsætning for at beslutte og gennemføre BRT-projekterne på 400S i Ring 4 og 200S mellem Ring 2 og 3, er at staten ligesom ved anlæggelsen af Metro og Letbane, er indstillet på at hjælpe med at opsætte de rette rammer, såsom en tilpasning af reglerne for kommunernes anlægsloft og adgang til lånefinansiering.

## Vi forbereder til roadpricing

I november 2023 igangsatte staten et toårigt forsøg med roadpricing. Der er endnu ikke truffet politisk beslutning om at indføre roadpricing, men det forventes at være en effektiv måde til at reducere trængslen. Det forudsætter en velfungerende og udbygget kollektiv transport, som har kapacitet til at transportere dem, som stiller bilen og ønsker at undgå de nye trængselsafgifter.

Hvis forsøget munder ud i et permanent tiltag, kan vi relativt hurtigt tilpasse busserne til den forventede stigning i efterspørgslen, i modsætning til banerne. Vi foreslår i 2025-2026 at udarbejde et fælles oplæg til, hvordan busserne konkret kan understøtte en eventuel indførelse af roadpricing. Formålet er at få en fælles undersøgelse og forståelse af, hvordan og hvor meget busserne kan bidrage og hvad omkostningen vil være.

De miljøøkonomiske vismænd kom i 2021 med et gennemregnet forslag, som viste, at roadpricing kan skabe en årlig samfundsøkonomisk gevinst på 20 mia. kr. Heraf anbefales en andel investeret i at styrke den kollektive transport, hvilket kunne ske ved at styrke S-busserne og ved at etablere BRT-nettet, som blev lanceret i Movias Mobilitetsplan 2020.

Det forventes at tage 6-7 år at gennemføre analyse, træffe beslutninger samt gennemføre busudbud, tilpasse infrastruktur samt idriftsætte busserne, så det kræver rettidig omhu. Derved sikrer vi, at alternativet til at betale vejafgifter kan stå klar i 2030.



# Sammenhæng på tværs – indsatser

Vi arbejder kontinuerligt med fremkommelighedsindsatser. Udover BRT på 200S og 400S arbejder vi med f.eks. +Way konceptet, som er ved at blive anlagt til brug for 500S i Brøndby og Hvidovre. Anlægsarbejderne forventes færdige i 2024.

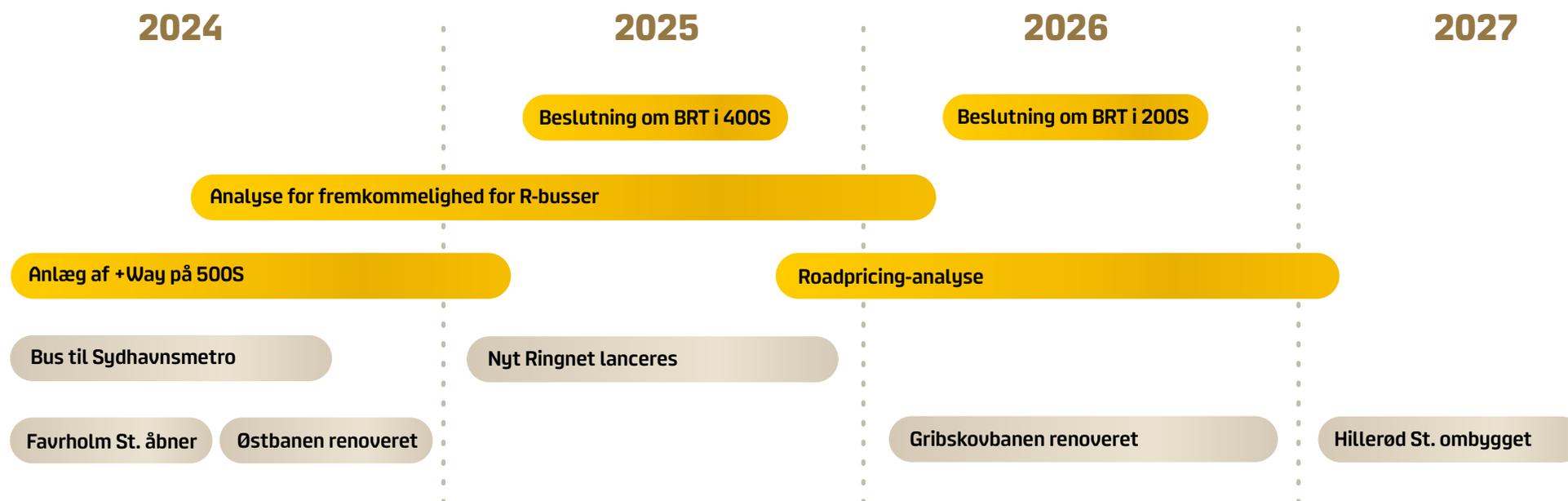
+Way-projektet vil gøre 500S mere attraktiv for kunder med hurtigere rejsetid og nye, opgraderede stoppesteder, som hænger sammen med de omkringliggende byrum og -funktioner.

Inspiration fra BRT-konceptet og erfaringer fra +Way arbejdet kan inkluderes i arbejdet med fremkommelighed på R-nettet i og mellem købstæder.

Erfaringerne kan også blive inddraget i arbejdet med roadpricing-analysen, som tilvejebringer et fælles grundlag for at se på, hvorledes den kollektive transport vil kunne understøtte indførelsen af roadpricing.

I de kommende år arbejder vi med klassiske bustilpasninger til Sydhavnsmetroen, som vil berøre 7 linjer, og den større bustilpasning til Letbanen, Nyt Ringnet, som vil berøre over 30 linjer i form af opsplittings og omlægninger, frekvenstilpasninger og oprettelse af nye linjer.

Ligeledes forventes tilpasninger i lokaltogsdriften, når forbedringerne af lokaltogsstationerne i Hillerød og Favrholm står klar.



# Nye mobilitets- løsninger på landet

Det skal være muligt at bo og  
arbejde i landområderne uden bil



# Mobilitet skal også hænge sammen på landet

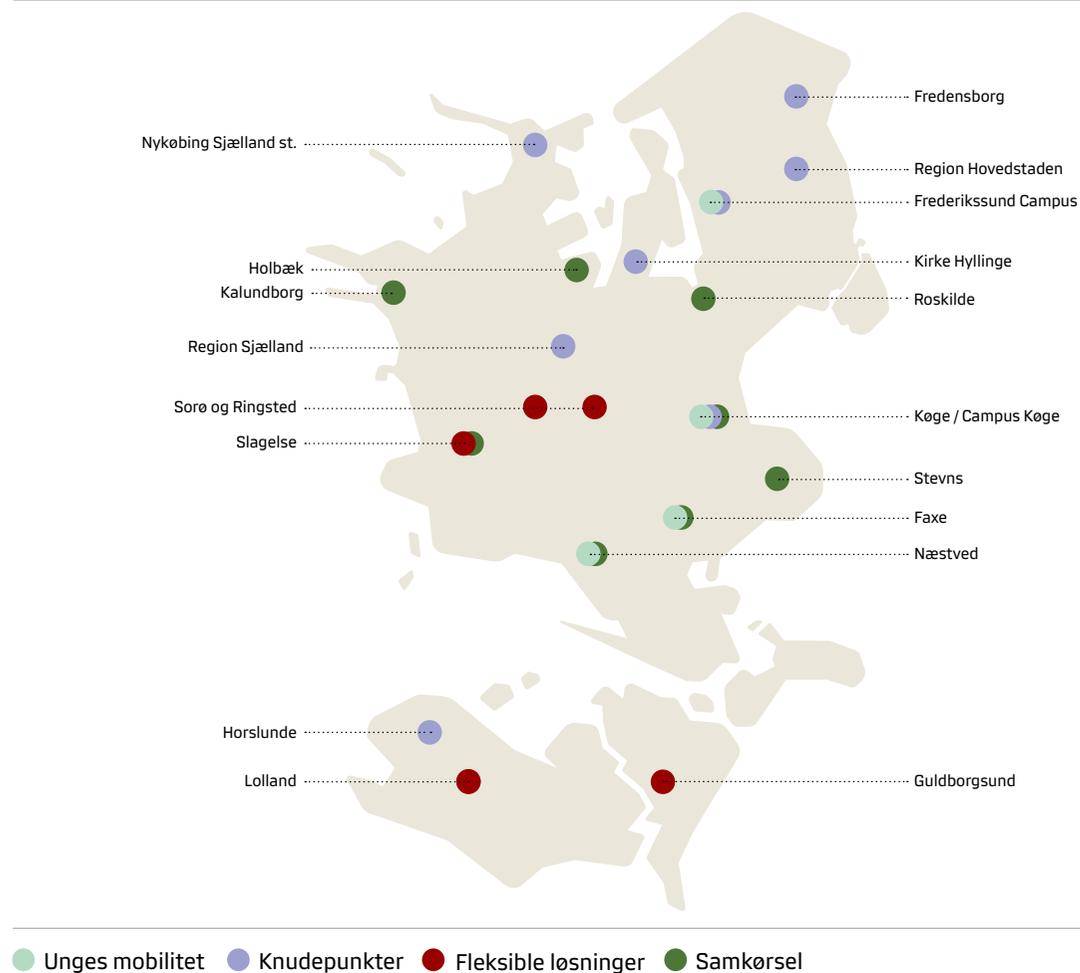


Når vi skal forbedre kollektiv mobilitet på landet, er det nødvendigt at kombinere både nye og kendte løsninger, så vi tilgodeser lokale behov og muligheder, og samtidig forbinder til det strategiske net.

Det skal forsat være muligt at bo og arbejde i landområderne, men på landet kan det være en udfordring at bevæge sig rundt, hvis der ikke er mulighed for eller ønske om, at køre i egen bil – særligt for børn og unge. Vi skal levere mobilitet, der hænger sammen for alle, og det er både dyrt og svært at sikre kollektiv mobilitet i de mindre bysamfund og landområder, hvor der er langt mellem husene.

Med Mobilitetsplan 2020 som afsæt gennemførte vi 14 projekter med fokus på at udvikle nye og optimere kendte mobilitetsløsninger med en stærk opkobling til det strategiske net. Nu skal vi skridtet videre og sætte løsningerne i drift. Vi skal skabe et mere varieret og dækkende mobilitetstilbud og sikre mere effektiv kollektiv mobilitet, så det forsat er muligt at bo på landet uden bil.

### Forsøgsprojekter 2019-2024 – Kollektiv mobilitet udenfor de større byer



## Erfaringer fra forsøg med kollektiv mobilitet 2019-2024

Movia har sammen med kommuner og regioner gennemført 14 forsøgsprojekter på Sjælland og øerne.

### Erfaring fra projekterne:

Mobilitet i landområderne kræver en bred vifte af løsninger

Mobilitetsløsninger skal have en stærk opkobling til det strategiske net

Knudepunkter styrker opkobling til det strategiske net

Samkørsel kan udnytte ledig kapacitet i bilerne

Unge er en vigtig målgruppe til og fra uddannelse

Lokal forankring og fleksibilitet er afgørende



## Fleksibel offentlig transport

Fleksibel offentlig transport (FLOT) er en ny betjeningsform, hvor den traditionelle rutetrafik erstattes af mindre busser, der bestilt af passageren kører frit mellem stoppesteder. I 2024-2025 idriftsætter Movia og Faxe kommune den første FLOT-service i Haslev. Passageren bestiller turen via en app og betaler med rejsekortet.

FLOT-servicen er karakteriseret ved at køre direkte, men kun når den er bestilt. Der er kort tid mellem bestilling i app og opsamling ved stoppestedet. Hvor den traditionelle rutedrift består af store busser i fast rute med faste afgang, kan FLOT køre flere ture mellem bestilte stoppesteder, hvilket betyder en kortere rejsetid. FLOT-servicen vil blive kørt i mindre busser, og muligvis vil der være behov for færre busser.

FLOT erstatter busdriften på tre buslinjer. Stoppestederne vil blive betjent af mindre busser efter behov. I løbet af forsøget vil en udvidet aftenkørsel samt weekendkørsel blive testet samt en reduceret ventetid. Det skal afdækkes, om det er muligt at opnå besparelser og/eller en mere attraktiv betjening.

FLOT har potentiale til at blive en af fremtidens faste betjeningsformer i landområderne og samtidig løfte mobiliteten på tider af døgnet, hvor traditionel rutetrafik ikke er hensigtsmæssig. Hvis FLOT i Faxe bliver en succes, planlægger vi, at FLOT kan indgå i den som en del af den ordinære trafikbestilling i 2026.

## Samkørsel skal være et mobilitets-tilbud på tværs af kommunerne

Interessen for samkørsel har været stigende de seneste år. Flere sjællandske kommuner ønsker, at Movia tilbyder samkørsel som et produkt på linje med andre kollektive mobilitets-tilbud, og at det bliver integreret med den eksisterende kollektive transport.

Movia har sammen med flere kommuner og regionerne gennemført forsøg med organiseret samkørsel. Hertil har andre kommuner selv tilbudt samkørsel til borgerne. Erfaringerne indtil nu viser, at det særligt er til og fra ungdomsuddannelser og arbejdspladser, at samkørsel har vist sig som et relevant supplement til bussen.

Erfaringerne fra forsøgene peger også på særligt to udfordringer, som Movia kan bidrage til at løse. Tryghed og forsyningssikkerhed. Det gælder om at skabe tryghed både for passagerer såvel som de bilister, der tager passagerer med i deres private biler, så det bliver et tilbud, som borgerne vil bruge igen. Og så gælder det om at sikre, at det er muligt at få en tur, når der er brug for det. Forsyningssikkerheden skal skabes ved, at trafikselskaberne får mulighed for at støtte samkørsel samt supplere med en flexitur, hvis samkørsel ikke er muligt.

For at samkørsel kan blive et reelt mobilitets-tilbud, der kan tilbydes som produkt på tværs af kommuner og regioner, er der dog behov for en ændring af de nuværende rammevilkår.

## Samkørsel i Køge Bugt

For at undersøge hvordan samkørsel kan medvirke til at forbedre mobiliteten gennem udnyttelse af den ledige kapacitet i bilerne, indledte Movia i sommeren 2022 et toårigt forsøg i samarbejde med Faxe, Køge og Stevnens kommuner via samkørselstjenesten Ta'Med fra FDM.

Indsatsen har været rettet mod virksomheder, ungdomsuddannelser og landområder. I perioden marts til september 2023 blev der gennemført 2.200 ture, hvoraf størstedelen blev foretaget af studerende fra Køge Gymnasium bosat på Stevnens.

Efter sommerferien 2023 har der været styrket fokus på unge under uddannelse, hvilket har medført, at antallet af månedlige ture er tredoblet, og der således var henholdsvis 584 og 724 ture i august og september.

## Fælles overblik over de mindre knudepunkter

Forbedringer af de større skiftsteder som togstationer og busterminaler er godt i gang og er gennem flere år løbende blevet opgraderet, men de små og mere uofficielle knudepunkter kan være sværere at få øje på.

Der er behov for at identificere, kommunikere, forbedre og skabe overblik over de knudepunkter, der kobler op til det strategiske net. De mindre knudepunkter kan med fordel opgraderes med for eksempel læskærm, skiltning, tilgængelighedstiltag og forbedret digital formidling af trafikinformation, blandt andet igennem opsætning af digitale nedtællingsskærme og QR-koder ved stoppestedet.

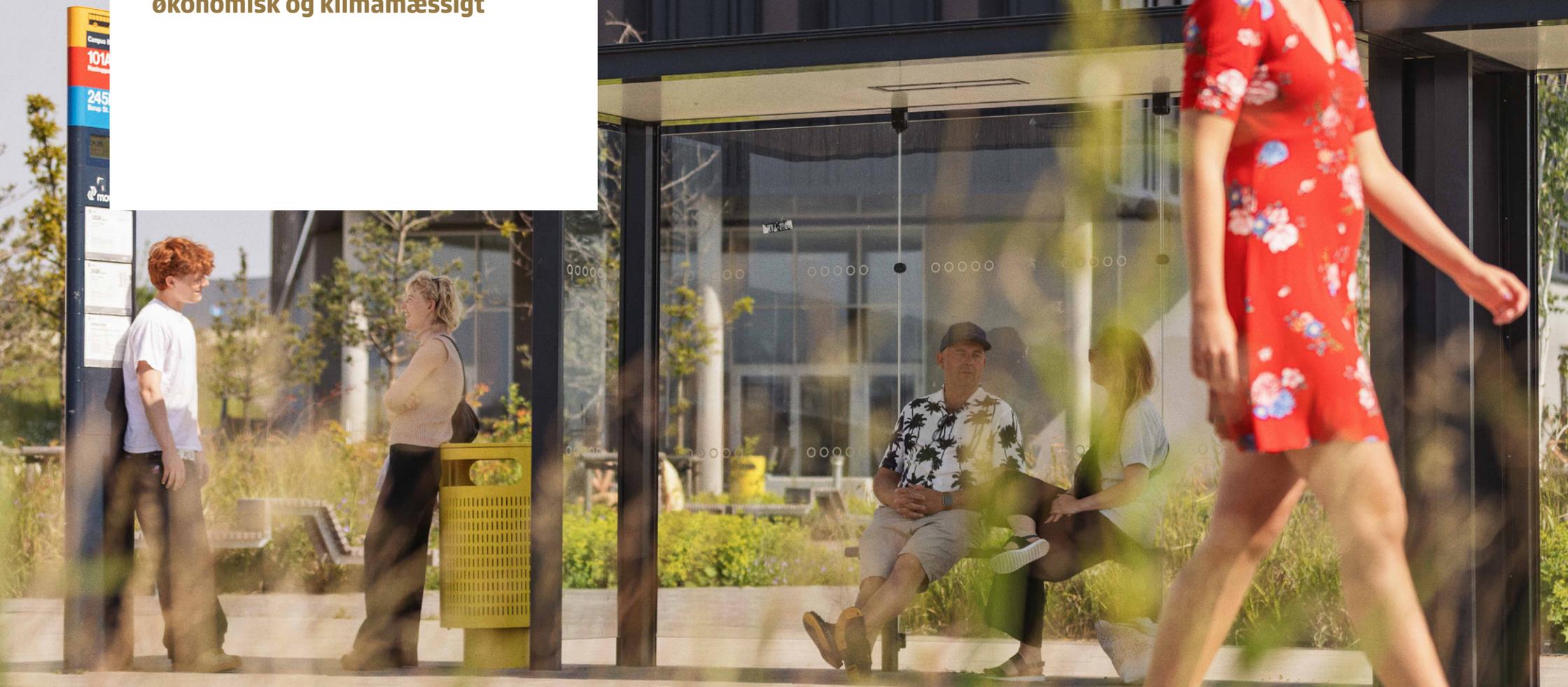
Det er de gode knudepunkter, der gennem et entydigt mødested synliggør de lokale transportmuligheder for borgerne. Dette gælder i særlig grad, hvor busserne møder plustur og samkørsel, og chauffører og passagerer skal finde hinanden.

# Zealand

# Zealand

## Partnerskaber for flere kunder

Flere kunder i den kollektive transport er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt



# Bæredygtig vækst – flere der rejser sammen



Vi skal have flere passagerer i den kollektive transport. De eksisterende kunder skal rejse mere, og flere nye skal begynde at bruge bussen. Flere kunder i den kollektive transport er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt. For at nå ud til nye kunder i virksomhederne, på uddannelsen og i fritiden skal vi samarbejde med flere og på nye måder. Vi har brug for samarbejdspartnere for at få flere passagerer i den kollektive transport både i og uden for myldretiden.

## Guide for bæredygtig pendling

Movia har udviklet hjemmesiden **Bæredygtig Pendling**, der gør det nemt for virksomheder at få et hurtigt overblik over CO<sub>2</sub>-udledningen fra medarbejdernes transport til og fra arbejde.

Guiden er desuden udstyret med et bredt udsnit af værktøjer og cases, der viser, hvordan medarbejderne kan gøre turen til og fra arbejde mere bæredygtig.

[moviatrafik.dk/baeredygtig-pendling](https://moviatrafik.dk/baeredygtig-pendling)

## Vi skaber forbindelse til turisme, kultur- og fritidsaktiviteter

Der ligger et stort potentiale for at tiltrække flere passagerer ved at udvikle nye partnerskaber inden for turisme samt fritids- og kulturaktiviteter.

Turisme- og oplevelseserhvervet vokser og har nu flere medarbejdere end medicinalindustrien, landbruget og it-branchen tilsammen. Idrætsforeningerne har i 2023 oplevet den største tilslutning nogensinde. På Sjælland er der ca. 5.000 idrætsforeninger med over 1 mio. medlemmer. DIF – Danmarks Idrætsforbund – har udarbejdet gode råd til hvordan samkørsel og kollektiv transport kan anvendes i forbindelse med idrætsaktiviteter.

Både turister og medarbejdere skal til og fra turistdestinationerne og kulturtilbud, og borgerne skal til og fra træning og kamp. Vi vil styrke partnerskaberne med organisationer og foreninger, så flere kan rejse bæredygtigt i fritiden samt understøtte vækst i turisme- og oplevelsesvirksomhederne.

Vi vil gå i dialog med turismeorganisationer på tværs af Sjælland samt de store idrætsorganisationer for i fællesskab at udvikle konkrete koncepter og skabe mere bæredygtig mobilitet til og fra turistdestinationer samt fritids- og kulturaktiviteter.

## Virksomheder kan finansiere bustrafik

Virksomheder kan aftale med kommunen og Movia at yde et tilskud til nye eller ekstra afgange på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Det har Fujifilm i Hillerød gjort og finansieret ekstra afgange på buslinje 305 fra Hillerød Station, så bussen passer med skifteholdene.

Det kommer desuden også elever på handelsskolen og medarbejdere på rådhuset til gavn, som begge ligger tæt på Fujifilm.

Bavarian Nordic i Helsingør har også ønsket at gøre deres virksomhed mere attraktiv og tilgængelig. Derfor har de finansieret en ny buslinje til og fra Humlebæk St. for at tiltrække medarbejdere fra København, der ikke har bil.

Linjen 70E har fire morgen- og fire eftermiddagsafgange.

## Vi samarbejder om bæredygtig pendling

Virksomhederne efterspørger i stigende grad god adgang til kollektiv transport. Det er et konkurrenceparameter, når de skal fastholde og tiltrække medarbejdere.

Vi arbejder tæt sammen med kommunerne om partnerskaber med virksomheder. Virksomheder kan for eksempel finansiere bustransport, hvilket er taget i brug i 2023. Vi arbejder aktuelt på, at udvikle et koncept for hvordan det kan gøres smidigt og nemt, så det bliver en mulighed, der er nærliggende for kommuner såvel som virksomheder.

En del af det arbejde handler om at synliggøre bæredygtige transportmuligheder for virksomhederne og deres medarbejdere. Derfor har Movia udviklet guiden Bæredygtig Pendling, der gør det nemt at få et hurtigt overblik et bredt udsnit af værktøjer og cases, der viser, hvordan virksomheder og medarbejdere kan inspireres til at gøre turen til og fra arbejde grønnere.

Med guiden Bæredygtig Pendling stilles data og værktøjer til rådighed, som kan bruges af virksomheder og medarbejdere til at få grøn transport ind i dagligdagen. Guidens CO<sub>2</sub>-barometer viser udledningerne fra pendlingen, og data kan bruges i virksomheder og kommuners bæredygtighedsrapporter.

Vi foreslår, at guiden skal udbredes til kommuner og virksomheder, men også på ungdomsuddannelser samt hospitaler og sygehuse.





## Vi synliggør og målretter mobilitets tilbud for unge

Det er i overgangen til ungdomsuddannelsen, at mange unge møder den kollektive transport første gang. Det er i denne overgangsfase, at potentialet for at gøre dem til tilbagevendende passagerer er størst.

På Sjælland og øerne er der godt 180.000 unge mellem 15 og 20 år, der har et behov for at komme frem og tilbage til deres uddannelse, praktiksteder eller fritidsarbejde. For mange unge kan selve transporten til og fra uddannelsesstedet dog være en barriere for at gennemføre en ungdomsuddannelse. Ved at samarbejde med ungdomsuddannelserne søger vi i fællesskab at bryde den barriere.

Vi har arbejdet med at afholde årlige kontaktmøder for udvalgte kommuner og ungdomsuddannelser, hvor vi informerer om transportmulighederne og lokale tiltag, der gør transporten til og fra uddannelse lettere. Vi foreslår at udbygge og udbrede samarbejdet til flere ungdomsuddannelser i de største uddannelsesbyer på Sjælland, som samlet set står for mere end 50.000 ungdomsuddannelsespladser.

Erfaringen er, at samarbejdet med uddannelserne giver kendskab til de unges transportvaner og udfordringer. Dette gør det muligt for Movia, kommuner og regioner at tilbyde målrettede løsninger.

Uddannelsesstederne får viden om transportmulighederne, som de kan give videre til de unge og deres forældre, ligesom de bliver opmærksomme på små konkrete forbedringer på egen matrikel der kan gøre det nemmere for de unge, som f.eks. tryk cykelparkering og oplyste stiforbindelser.

## Ny ungerabat

Sammen med de øvrige trafikvirksomheder i Danmark har vi udarbejdet et forslag til nye ungdomsrabatter, der gør kollektiv transport attraktiv for flere unge.

Forslaget indebærer at alle unge under 26 år får 25 pct. rabat på rejsekortet. Ungdomskortet, der gælder mellem hjem og uddannelse, gøres mere brugervenligt og fleksibelt. Desuden åbnes for, at ungdomskortet også gælder unge på erhvervsuddannelserne.

Vi arbejder i fællesskab for, at Folketinget skal støtte indførelsen af en ny ungerabat, der gør kollektiv transport billigere for mange unge.

# Klima og miljø

Vi har fortsatt fokus på den grønne omstilling



# Effektiv drift baseret på el

Den grønne omstilling har været en fælles målsætning for kommuner, regioner og Movia siden 2016. Vi er nu nået så langt, at vi kan øge ambitionsniveauet.

I 2026 vil 86 pct. af busserne køre på el, hvilket bidrager til at reducere klimabelastningen fra den kollektive transport.

Med klimaplanerne har kommuner og regioner anlagt et bredere perspektiv for den grønne omstilling - flere skal lade bilen stå, hoppe på cyklen eller benytte sig af kollektiv transport.

## Skærpede mål for den grønne omstilling

Vores busser er fossilfri i 2030,  
og alle nye er elbusser

I 2025 kører alle nye personbiler i  
flextrafikken på el og senest i 2030  
er alle elbiler

Alle nye større flexbiler kører på el fra  
senest 2030

Vores nye tog er eldrevne

## Vi omstiller til grøn transport

Med Mobilitetsplan 2020 satte vi ambitiøse mål for den grønne omstilling. Med denne mobilitetsplan foreslår vi at skærpe målene. Dette er kun muligt, fordi kommuner og regioner har prioriteret den grønne omstilling, og fordi markedet kan levere de rette løsninger effektivt.

### Alle nye busser skal være elbusser

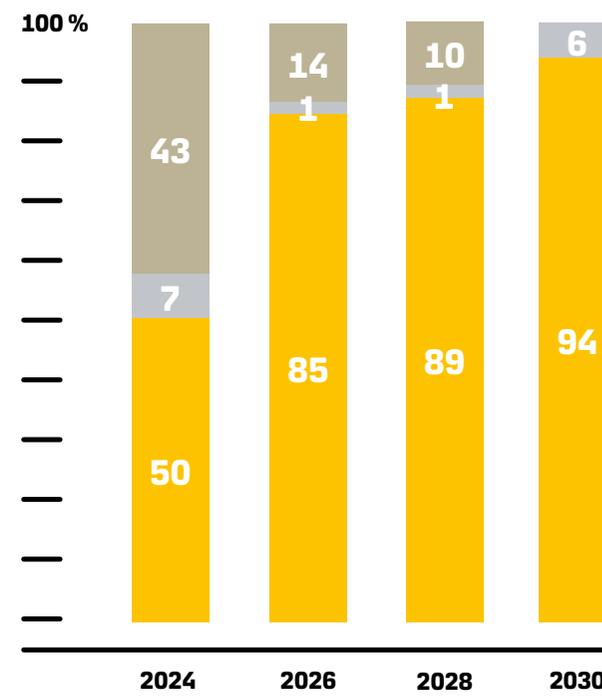
Movia har siden 2017 udbudt en stadig større andel af Movias busser med krav om emissionsfrihed. Erfaringerne viser, at elbusser nu er blevet så økonomisk konkurrencedygtige, at vi foreslår, at den almindelige rutekørsel fremover som udgangspunkt bliver udbudt med elbusser. Med de igangværende kontrakter forventer vi, at alle busser kører fossilfrit i 2030, heraf mindst 94 pct. elbusser.

Der har gennem mange år været stor fokus på at reducere støj og partikeludledninger fra dieselbusserne. Med de nye elbusser løses denne udfordring til gavn for lokalmiljøet.

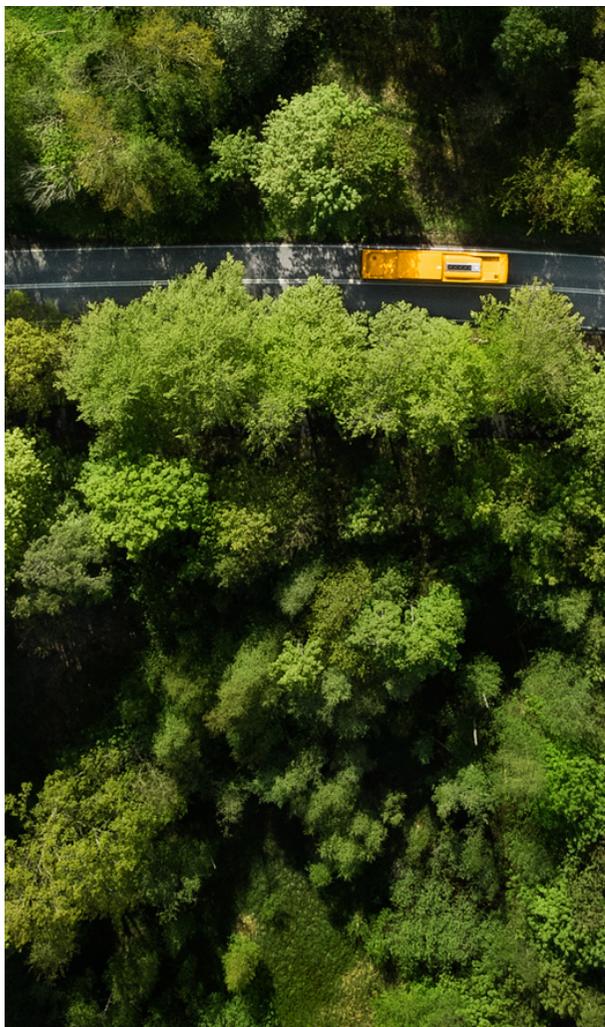
### Nye personbiler i flextrafikken skal være elbiler i 2025

Knap 40 pct. af alle ture i flextrafikken bliver kørt med almindelige personbiler. Det er nu muligt at omstille flextrafikens personbiler til el uden øget økonomisk belastning. Derfor foreslår vi, at det fra 2025 bliver et krav, at alle nye personbiler i flextrafikken er elbiler. Senest i 2030 skal al flexkørsel med personbiler være i nye elbiler.

Forventet omstilling af Movias busser i pct.



- Emissionsfri busser
- Fossilfri busser
- Fossile busser

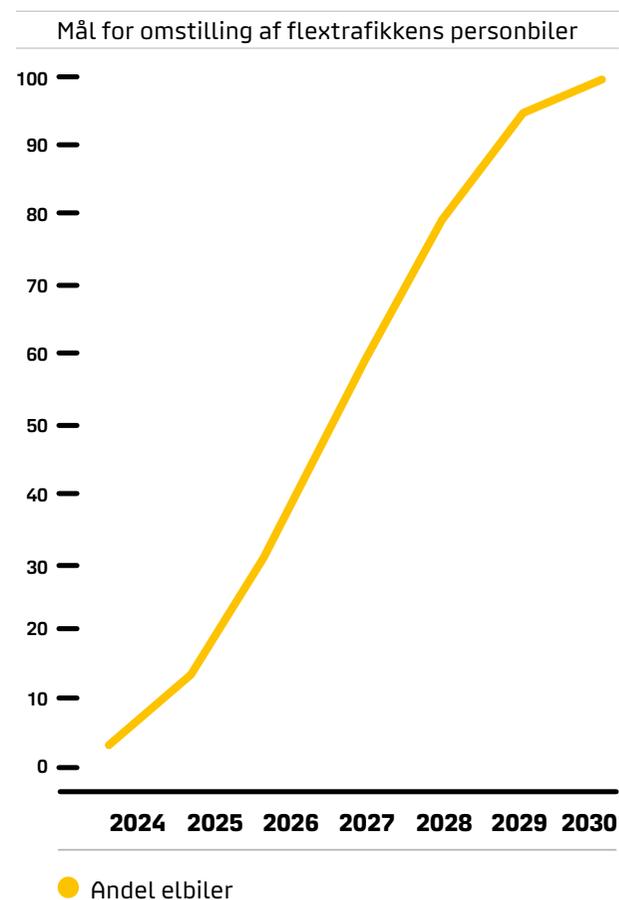


De resterende ca. 60 pct. af alle flextrafikens ture bliver kørt med større biler, som kan medtage kørestole. Det er i dag ikke muligt at omstille disse biler til eldrift, fordi de eksisterende modeller har for kort rækkevidde og for lang ladetid.

Vi skubber på udviklingen med forsøg med dedikerede el-ladestandere på sygehuse samt forsøg med fire el-liftbiler. Vi stiller krav om at alle nye større flexbiler kører på el fra senest 2030.

### Alle nye lokaltog kører på el

Omstilling til emissionsfrihed på lokalbanerne sker i takt med, at Lokaltog anskaffer nye tog. Region Sjælland har bedt Lokaltog om at gennemføre et udbud af 14 batteritog med option på ti mere i 2024. Lokaltogs øvrige tog forventes at blive omstillet til eldrift i perioden frem til 2035.



## Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne

Klimadagsordenen har en høj grad af politisk bevågenhed, og alle kommuner og regioner har vedtaget klimaplaner med mål om at blive klimaneutrale i 2050.

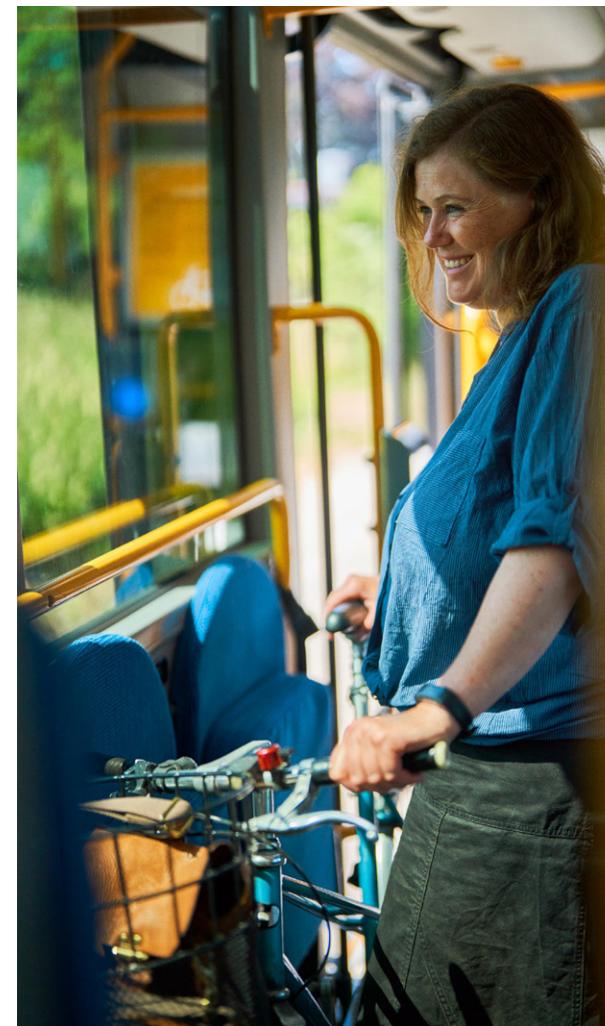
I klimaplanerne har hovedparten af kommunerne indarbejdet miljø- og klimamålene fra Mobilitetsplan 2020. Herudover er der ambitioner om grønne tiltag som f.eks. øget samkørsel, bedre forhold for cyklister, integration af stoppestederne i bymiljøet samt øget fokus på at fremme unges grønne transportadfærd hen over virksomhedernes muligheder for at understøtte grønne pendlervaner.

Vi foreslår at understøtte implementeringen af klimaplanerne. Udgangspunktet bliver konkrete, tværgående mobilitetstiltag som f.eks. samkørsel, indarbejdelse af kollektiv mobilitet i kommune- og lokalplaner, så planerne understøtter grøn transportadfærd i bolig- og erhvervsområder.

## God planlægning giver grøn transportadfærd

Den rette placering af boliger og erhverv i forhold til den kollektive transport giver grøn transportadfærd.

For eksempel fremmer nærhed til den kollektive transport for boliger og især arbejdspladser brugen af både kollektiv transport, cykling og gang.



# Forslag til Mobilitetsplan 2024

Udgivet af:

**Trafikselskabet Movia**

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

[movia@moviatrafik.dk](mailto:movia@moviatrafik.dk)

+45 36 13 14 00

**Januar 2024**

