

## Notat

Til: Bestyrelsen

Kopi til:

Dokumentnummer  
952645  
Dato  
08 06 2020  
Sagsbehandler:  
TSP  
Direkte: +45 36 13 15 20  
  
CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

## Høringsnotat

### Indledning

Movia har modtaget 61 hørings svar – 44 fra kommuner, to fra regioner og 15 fra andre interessenter.

Der er modtaget mange bidrag og pointer, som vil indgå i det fortsatte samarbejde om at løfte planens retninger i de kommende år i samarbejde mellem Movia og kommuner og regioner og derved sikre sammenhængende kollektiv mobilitet lokalt og regionalt.

Der har været stor interesse for at kommentere planen, og mange tilkendegivelser af, at Movias bud på en relativt kort og strategisk plan er en gode måde at understøtte det nødvendige samarbejde på. Et samarbejde, der skal få flere passagerer i den kollektive transport for at understøtte en bæredygtig samfundsudvikling, der giver bedre mobilitet, drift, økonomi og miljø over hele Sjælland.

54 hørings svar indeholder kommentarer til de overordnede linjer i mobilitetsplanen og/eller det strategiske net.

41 hørings svar omhandler mobilitetsplanens tema 1 Sammenhæng på tværs.

41 hørings svar omhandler mobilitetsplanens tema 2 Grøn og bæredygtig omstilling.

33 hørings svar omhandler mobilitetsplanens tema 3 Pendlingen til og fra arbejdspladser.

35 hørings svar omhandler mobilitetsplanens tema 4 Kollektiv mobilitet uden for de større byer.

### Hørings svarene er overvejende enige i planens retninger og indsatser

Temaerne i mobilitetsplanen opleves som relevante og vedkommende og er på linje med de mange kommunale, regionale og øvrige parters fokus og politiske mål for de kommende år.

De fleste bakker eksplicit op om mobilitetsplanen, nævner at temaerne er af væsentlig betydning for dem eller at de generelt forholder sig positivt (Albertslund, Allerød, Egedal, Fredensborg, Frederiksberg, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Greve, Halsnæs, Helsingør, Hillerød, Holbæk, Kalundborg, København, Køge, Lejre, Lyngby-Taarbæk, Ringsted, Roskilde, Solrød, Sorø, Stevn, Tårnby og Vallensbæk Kommuner samt Region Hovedstaden, Region Sjælland, KKR Hovedstaden, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk Person Transport og Banedanmark).

Københavns Kommune skriver eksempelvis således i hørings svaret:

”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.”

Yderligere tager en række kommuner planen til efterretning eller demonstrerer generelt velvilje over for de i mobilitetsplanen foreslåede temaer.

Det skal for god ordens skyld nævnes, at når den sjællandske geografi omtales, inkluderer det også Sjælland, Lolland, Falster og Møn.

### **Høringssvarene har fokus på styrket samarbejde og koordinering på tværs**

Mange høringssvar er optagede af, at Movia skal sikre sammenhæng og godt samarbejde mellem relevante parter.

Desuden er der flere som ønsker et endnu tættere samarbejde med Movia. Movia vil derfor arbejde for at styrke og videreudvikle tætte samarbejdsrelationer.

Der peges på, at der er et stort behov for et stærkt tværgående samarbejde for at styrke den kollektive mobilitet. Mange fremhæver, at det særligt handler om at udvikle og øge samarbejdet med andre organisationer bredt set, specifikt peges der bl.a. på DOT, Vejdirektoratet, Greater Copenhagen, Supercykelstierne og Cyklistforbundet. Flere efterspørger koordinering med øvrige overordnede planer på transportområdet herunder statens trafikplan for den statslige jernbane, Trafik- og mobilitetsplan for Region Hovedstaden, DOTs strategiplan og Visionsplanen for Supercykelstier. I nogle høringssvar bliver Movia opfordret til at arbejde for at fremme statslige investeringer i den kollektive transport.

Parallelt med, at forslaget til Movias Mobilitetsplan 2020 har været i høring, er der blevet vedtaget en strategi i DOT-regi, som netop adresserer det styrkede samarbejde og koordineringen på tværs, som efterspørgeres. Movia, DSB og Metroselskabet ser frem til at præsentere DOT-strategien for den bredere offentlighed.

I forbindelse med høringen samlede Movia, KKR-Sjælland, KKR-Hovedstaden, Region Sjælland, Region Hovedstaden og Københavns Kommune en række aktører til en konference i januar 2020 om at styrke den kollektive mobilitet i Greater Copenhagen. Konferencen satte en tydelig streg under, at der er stor interesse i fortsat at arbejde for at sikre stærk sammenhæng i den kollektive transport.

I forhold til statens kommende investeringsplan, spiller Movia ønsker ind til nogle af de store anlægsarbejder, som kommuner og regioner ikke kan løfte alene. Det gælder f.eks. etablering af et BRT-net, forslag om forbedring af adgangsforhold til den kommende Letbane, muligheder for udvikling af Lokaltogs betjening af supersygehuset i Hillerød og betjeningen af Køge med gennemgående tog mv.

### **Sådan tager Movia de mange gode bidrag med videre**

Høringssvarene kommenterer både konkrete, lokale forhold og fælles strategiske indsatser. Det har ført til en række tilføjelser og præciseringer, som er indarbejdet i færdige Mobilitetsplan 2020. Men der er også bidrag og gode idéer, som skal overvejes videre og som først kan implementeres, når Movias bestyrelse har besluttet hvordan og hvornår de skal prioriteres og gennemføres.

Ligeledes kommer kommuner og regioner med en række bemærkninger og forslag til forhold af mere lokal karakter. Dette vil Movia bruge som konkrete inputs til den fortsatte direkte dialog med de enkelte kommuner og regioner.

Høringsbidragene giver således anledning til 3 typer videre indsats.

1. Konkrete tilføjelser og præciseringer af teksten i den færdige Mobilitetsplan
2. Fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter
3. Gode idéer og bidrag, hvor der skal tages stilling til, hvordan Movia skal arbejde med forslaget fremadrettet.

## Det strategiske net

Mobilitetsplan 2020 fastlægger et strategisk net for de kommende år. Det strategiske net er kendetegnet ved, at enkelte beslutninger har stor indflydelse på sammenhængen på tværs og derfor i høj grad afhænger af fastlæggelse i fællesskab. Uden for det strategiske net er mobilitetsbehovet lige så stort, men her er det i højere grad muligt for den enkelte kommune i samråd med Movia at finde den bedste lokale løsning.

Det strategiske net transporterer flest borgere, og er derfor noget, som virksomheder, borgere og nabokommuner helst skal kunne regne med ligger fast. Det strategiske net har derfor stor betydning for bl.a. bosætningsmuligheder og arbejdspladser.

Det nye strategiske net betragtes som aftalt i forbindelse med Mobilitetsplan 2020.

## Tema 1 Sammenhæng på tværs

41 hørings svar omhandler mobilitetsplanens tema 1 Sammenhæng på tværs. Hørings svarene bakker op om Movias forslag til tre indsatser for dette tema.

*Forbedre det strategiske net:* Det strategiske net er af stor betydning for sammenhængen i den kollektive transport, og hørings svarene bakker bredt op om Movias foreslåede indsats om at forbedre det strategiske net.

Fredensborg, Ringsted, Roskilde og Faxe Kommuner har konkrete ønsker om at styrke det strategiske net med øget drift eller nye linjer. Flere høringsbidrag kommenterer, at fremkommelighed og mindre projekter er vigtige, ligesom der efterlyses fokus på, hvad man gør ud over forslaget til et nyt BRT-net, særligt af Region Sjælland, som direkte efterlyser et større fokus på R-nettet i mobilitetsplanen.

*Ønsker om øget drift eller nye linjer i det strategiske net håndteres i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter. I mobilitetsplanen er der tilføjet et uddybet afsnit om et stærkt R-net.*

Flere understreger, at selv om de bakker op om et styrket strategisk net, så ønsker de ikke, at det skal ske på bekostning af øvrige buslinjer og mobiliteten uden for de større byer.

*Ønsket om at bevare eller styrke linjer uden for de større byer håndteres i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter.*

I hovedstadsområdet optager omlægningen af busserne i forbindelse med Nyt Bynet mange. Flere

kommuner spørger, om det er muligt at vente med at beslutte strategisk net til efter evalueringen af Nyt Bynet.

*Evalueringen af Nyt Bynet er på grund af coronasituationen blevet udskudt til 2021, og det er derfor ikke muligt at afvente evalueringen, før nettet fastlægges. Der kan fortsat gennemføres ændringer på tværs af kommunegrænser om de buslinjer der indgår i det strategiske net. Det forudsættes imidlertid at dette sker i en aftale på tværs af kommuner og evt. region.*

*Opbakning til at undersøge mulighederne for BRT: Ballerup, Brøndby, Furesø, Gladsaxe, Ishøj, København og Rødovre Kommuner samt Region Hovedstaden bakker op om, at Movia i samarbejde med kommuner og regioner arbejder videre med at undersøge mulighederne for etableringen af et BRT-net i hovedstadsområdet.*

Dragør og Furesø Kommuner og Region Sjælland ønsker en undersøgelse af, om det foreslåede BRT-net kan udvides på udvalgte strækninger, lige som det efterlyses, at Movia tydeliggør, at BRT ikke udelukkende er relevant i hovedstadsområdet. Ballerup, Hørsholm, Rudersdal og Rødovre Kommuner understreger, at udbygningen af BRT-nettet er afhængigt af samarbejde med bl.a. Vejdirektoratet, og at forslaget gerne skal opnå opbakning og økonomisk støtte fra såvel regionerne som staten samt muligheden for at søge øremærkede statslige puljer.

Dragør og Rødovre Kommuner ønsker en afklaring af, hvorvidt forbedringer i forbindelse med implementeringen af BRT-infrastruktur kan anvendes af andre linjer, som benytter samme strækning. Fra Brøndby, Dragør, Furesø og Rødovre Kommuner efterspørges det desuden, at der i det videre arbejde kan komme flere detaljer i form af beregninger med relevans for enkelte kommuner samt yderligere dialog.

Region Sjælland ønsker, at der også fokuseres på BRT-lignende løsninger i købstæderne.

*Afklaringen af, om forbedringer i forbindelse med implementeringen af BRT-infrastruktur kan anvendes af andre linjer, som benytter samme strækning håndteres i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter.*

*I forhold til analyser om BRT-lignende løsninger i købstæderne og et udvidet BRT-net vil Movias bestyrelse tage stilling til hvordan der skal arbejdes videre hermed i efteråret 2020.*

*Gode, men flere skift: Der er opbakning til indsatsen om i samarbejde at etablere gode skift på stationer og busterminaler. Frederiksberg, Furesø, Herlev, København og Stevns Kommuner samt Region Hovedstaden har givet høringssvar med relevans for denne indsats. For at udnytte de forbedrede rejsetider i den samlede kollektive transport er det nødvendigt at skifte mere. Flere peger også på, at skift kan være en udfordring særligt for bestemte grupper i samfundet og bakker derved op om, at Movia fortsat skal styrke tilgængeligheden og gøre skift så lette for passagererne som muligt. Opmærksomheden på, at skift kan være en udfordring for bestemte samfundsgrupper håndteres i en fortsat, særskilt dialog.*

*God kobling mellem kollektiv transport og cyklisme: Mange er enige i at det i Mobilitetsplanen fremhæves, at det er vigtigt med god kobling mellem kollektiv transport og cyklisme, herunder muligheden for*

at styrke denne indsats gennem øget samarbejde med andre cykelstrategier samt organisationer. Der er således opbakning til Movias igangværende indsats for at sikre god kobling mellem kollektiv transport og cyklisme.

*Koblingen mellem kollektiv transport og cyklisme håndteres i en fortsat, særskilt dialog, som blandt andet sker i regi af Greater Copenhagens Cykelhandlingsplan.*

*Parker-og-rejs-anlæg kobler bil og kollektiv transport:* I flere høringsbidrag peges på, at adgangen til den kollektive transport også kan forbedres gennem etablering af parker-og-rejs-anlæg, som gør det enkelt og hurtigt for bilisterne at parkere og skifte til bus eller tog. Parker-og-rejs-anlæg kan med fordel placeres uden for den tætte hovedstad og dermed bidrage til at lette presset på indfaldsvejene. *I mobilitetsplanen er der tilføjet et uddybet afsnit om parker-og-rejs-anlæg.*

*Samarbejde i DOT:* Der er bred opbakning til, at Movia skal styrke og videreudvikle samarbejdet i DOT for at sikre sammenhængen i den kollektive mobilitet, og flere efterlyser endnu mere samarbejde og fælles retning, jf. det i indledningen fremhævede fokus på styrket samarbejde og koordinering på tværs.

*Digital trafikinformation:* Frederiksberg, Gentofte, Hvidovre og Næstved Kommuner og Region Hovedstaden er enige i, at trafikinformation i realtid er af stor betydning for brugerne af kollektiv trafik og for at få flere til at benytte den kollektive transport. Den digitale information på de store stoppesteder nævnes af flere som positivt, men det efterlyses også, at også mindre stoppesteder med flest brugere får samme mulighed.

Flere bemærker, at der samtidig skal være fokus på, at alle får god information, således at der ikke er nogen der lades i stikken, det være sig ældre, turister m.fl. Herunder er der også kommuner, som i deres hørings svar efterlyser, at de trykte køreplaner genindføres.

Movia arbejder fortsat for at sikre, at alle får god information. Movias udviklingsplan for digitalisering af stoppesteder, som også har været drøftet med Movias repræsentantskab, indebærer, at med godkendelsen af det strategiske net, vil Movia finansiere og opsætte yderligere 84 digitale skærme på stoppesteder i det strategiske net.

*Movias indsats kan suppleres med, at den enkelte kommune også kan vælge at opsætte digitale skærme på de stoppesteder. I tillæg hertil arbejder administrationen på at udvikle nye løsninger til digital trafikinformation til stoppesteder - særligt uden for det strategiske net, som er billigere at anskaffe og vedligeholde end de eksisterende digitale skærme.*

*De mange høringssvar som angår tema 1 vil alle indgå i Movias kommende arbejde for at sikre sammenhæng på tværs. Ønsker om at styrke det lokale busnet kan koordineres direkte mellem Movia og den enkelte kommune og håndteres derved i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter, mens den gensidige aftale i det strategiske net sikrer sammenhængen på tværs af kommuner og regioner. Movia tager opbakningen til det foreslåede BRT-net og de mange bidrag til den fortsatte proces med i det kommende arbejde. Det vigtige fokus på BRT-inspirerede løsninger også ud over det foreslåede BRT-net vil Movia også arbejde for, så større byer og købstæder overalt i*

*det sjællandske område får bundet byer og baner sammen og afhjælper trængsel med grøn og bæredygtig transport. I forhold til et øget fokus på BRT-lignende løsninger i købstæderne vil Movia lave et oplæg herom, som bestyrelsen kan tage stilling til lige som undersøgelser af, hvorvidt BRT-nettet kan forlænges på yderligere strækninger skal besluttes af bestyrelsen, før det sættes i gang.*

## **Tema 2 Grøn og bæredygtig omstilling**

41 hørings svar omhandler mobilitetsplanens tema 2 Grøn og bæredygtig omstilling.

Generelt er der bred opbakning til de foreslåede grønne mål i Mobilitetsplanens tema 2 Grøn og bæredygtig omstilling. Albertslund, Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Frederiksberg, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Gribskov, Halsnæs, Helsingør, Herlev, Hillerød, Holbæk, Hvidovre, Hørsholm, Ishøj, Kalundborg, København, Lejre, Roskilde, Rudersdal, Rødovre, Stevn, Tårnby, Valensbæk og Vordingborg Kommuner samt begge regioner nævner direkte, at de ser positivt på den grønne og bæredygtige omstilling af busserne.

Region Sjælland skriver eksempelvis således i hørings svaret:

*"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."*

En håndfuld kommuner - Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Holbæk og København - ønsker en endnu hurtigere omstilling af busstrafikken og efterspørger grønnere fælles mål i Mobilitetsplanen eller understreger at de i deres bestilling vil lægge op til hurtigere grøn omstilling.

*Movias forslag til ambitiøse miljømål samler opbakning på tværs af kommuner og regioner i Movias område. Hvis kommuner eller regioner ønsker at gå videre, håndteres dette i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter.*

*Mere viden om mulighederne op til udbudsprocesserne:* Flere udtrykker et ønske om større kendskab til rammer og muligheder for grøn omstilling af busdriften i egen kommune. Movia ønsker at imødekomme ønskerne løbende i forbindelse med udbud, og vil derfor give kommuner og regioner en øget tryghed om den støtte, som Movia bistår med, i forhold til at vurdere omkostninger i forbindelse med de enkelte udbud. En kommune efterspørger, at der bliver taget stilling til produktionen af elektriciteten.

*Det er muligt at tilkøbe grøn strøm og derved sikre en CO<sub>2</sub>-fri elproduktion. Movia vil arbejde for at give kommuner og regioner mere viden i processen om udbud og håndterer dette i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter.*

*Løbende evaluering af miljømål for flextrafik:* Der er opbakning til miljømålet for flextrafik, forudsat at det ikke kræver højere finansiering. Nogle nævner, at der kan opstå et behov for, at Movia foretager en løbende evaluering i forhold til flextrafikens miljømål, der i planen er beskrevet som en omstilling, som markedet i vid udstrækning selv vil sikre.

*Movia vil løbende vurdere, om omstillingen forløber som planlagt. Hvis det viser sig, at der er behov for tilpasninger, skal de besluttes af bestyrelsen.*

I et hørings svar efterspørger det, at Movia gennemfører forsøg med brintbiler ud over det nuværende

elbilforsøg i flextrafikken. Movia gennemfører pt. et forsøg med to elbiler. At det blev elbiler skyldes, at det var det som markedet tilbød i forhold til Movias krav om emissionsfrie biler.

*Movia vil gerne på et senere tidspunkt at gennemføre et forsøg med brintbiler, hvis muligheden byder sig. Formålet med forsøget vil i så fald være at give operatørerne et driftsmæssigt indblik i brintteknologien. Forsøg kræver særskilt finansiering og skal overvejes videre og besluttes af bestyrelsen, før det sættes i gang.*

*Statslig kompensation til fremme af grøn omstilling:* Flere nævner i deres høringssvar, at omstillingen afhænger af, at der kommer tilskud fra staten eller andre i form af puljer. Der er enighed om, 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.

Miljømål for støj, NOx og partikler videreføres: Mobilitetsplanen kan i sin nuværende form tolkes således, at det kun vil være fossilfriheden og en omstilling af minimum halvdelen af driften til nulemission, der er målet. Da målsætningerne er vigtige for en stor del af det miljøarbejde, som i øvrigt sker, anses det som vigtigt, at disse målsætninger også fremadrettet fremgår af mobilitetsplanen.

*Da Movia fortsat ønsker at opretholde et fokus på støj, partikler og NOx, f.eks. på fossile og fossilfrie busser bibeholdes de eksisterende målsætninger, hvilket er præciseret i den færdige Mobilitetsplan.*

### **Tema 3 Pendling til og fra arbejdspladser**

33 høringssvar omhandler mobilitetsplanens tema 3 Pendlingen til og fra arbejdspladser.

Høringssvarene anerkender bredt, at god, kommunal erhvervsservice inkluderer mobilitet. Høringssvarene bakker op om, at Movia har en rolle som vidensvirksomhed, sparringspartner og koordinator på tværs af kommunerne. Høringssvarene, som omhandler mobilitetssamarbejdet og -indsatserne, viser både opbakning fra allerede etablerede samarbejder samt kommunal interesse for etablering af nye.

*Opbakning til vidensbank og udvikling af værktøjer:* Særligt indsatsen med at udvikle værktøjer og Movias rolle som vidensvirksomhed får i høringssvarene tilslutning og nævnes bl.a. af Ballerup, Brøndby, Dragør, Frederiksberg, Furesø, Glostrup, Greve, Herlev, Hørsholm og Næstved Kommuner. Gladsaxe Kommune har god erfaring med at arbejde med mobilitet i forhold til virksomhederne og skriver i sit høringssvar et ønske om, at mobilitetsplanen formulerer mere konkrete mål for en fælles indsats mellem Movia, kommuner og virksomheder.

*Sammenhængende indsatser:* Flere høringssvar understreger, at sammenhæng mellem forskellige transportmidler med stærke knudepunkter og gode korrespondancer er afgørende for pendlingen til og fra arbejde – både mellem bus og tog, men også sammenhæng ud over den kollektive transport, blandt andet med fokus på kombinationen af kollektiv transport og cykler og samkørsel.

Der er bred opbakning til, at Movia er et naturligt bindeled, som sikrer den sammenhængende rejse. Samkørsel og forsøg med dette kan være en del af det miks af mobilitetsløsninger, som kan sikre, at vi i samarbejde skaber sammenhæng i den samlede rejse. Flere høringssvar peger på, at det ikke alene er den kollektive rejse, som skal fungere. Samarbejde med virksomheder er vigtigt, fordi det er mere attraktivt at bruge kollektiv transport, hvis man kan komme hurtig og let til og fra bus og tog, og der samtidig er cykelfaciliteter og gode gangveje til virksomheden. En kommune efterspørger direkte

et samarbejde om at udvikle og afprøve løsninger, der gør den sidste del af rejsen frem til arbejdspladsen lettere. Flere vælger kollektiv transport, når den sidste del af turen fra busstoppested eller station til arbejdspladsen eller hjemmet fungerer. Her er god tilgængelighed, korte gangveje, cykelparkering og trygge cykel- og gangstier afgørende.

*Movia håndterer dette i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter.*

*Mobilitet i forhold til virksomhederne langs Letbanen med busplan 2025:*

I kommunerne omkring Letbanen i Ring 3 arbejdes der med byudvikling og styrkelse af boliger og arbejdspladser langs den kommende letbane. I takt med denne udvikling vil en vidensbank kunne anvendes til at understøtte tiltag, der styrker den kollektive transport. Høringssvarene lægger vægt på, at udviklingen og udbygningen vil medføre en større efterspørgsel på kollektiv transport.

Movia arbejder sammen med kommunerne i Ring 3 og tilbringerkommunerne om at tilpasse busserne til den kommende letbane – Busnet 2025 – med inspiration fra processen omkring Nyt Bynet.

*Dette håndteres derfor i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter.*

#### **Tema 4 Kollektiv mobilitet uden for de større byer**

35 høringssvar omhandler mobilitetsplanens tema 4 Kollektiv mobilitet uden for de større byer. Høringssvarene bakker generelt op om mobilitetsplanens tema 4 om kollektiv mobilitet uden for de større byer og mange kommuner melder sig som testkommuner, når nye løsninger skal afprøves.

*Også centralt for bykommuner:* Der er bred anerkendelse af, at landområdernes mobilitet også indvirker på byernes. Arbejdet for at sikre smidige, kollektive mobilitetsløsninger er netop, som det også fremhæves i flere høringssvar, et centralt bidrag til at sikre mobiliteten på tværs og i byerne. Ikke kun kommuner, som har store områder med landkarakter, fremhæver mobiliteten uden for byerne som vigtigt. Også bykommuner såsom Frederiksberg og Herlev nævner mobilitet uden for de større byer som et centralt fokusområde for Movia, som har stor betydning for fremkommelighed og trængselsbækæmpelse i byerne.

*Den sammenhængende rejse for borgeren:* Mange bakker op om Movias fokus på, at sammenhængen mellem transportformer – både bus og tog, men også biler, cykler og gang – er helt centralt. Høringssvarene sætter hermed fokus på, at Movia skal øge samarbejdet med andre organisationer for at sikre sammenhængende mobilitet for borgerne.

*Movia håndterer dette i en fortsat, særskilt dialog med inddragelse af relevante, eksterne parter.*

*Flextur og plustur:* Tilslutningen til flextur og plustur fortsætter. Der er generel opbakning til flextur og plustur som produkter, der er med til at sikre mobiliteten. Faxe, Furesø, Gribskov og Slagelse Kommuner efterlyser, at flextur og plustur bliver mere smidigt at anvende, både i forhold til mulighederne for bestilling, betaling og gennemsigtighed i forhold til rejsen. Der arbejdes i øjeblikket på at skabe en ny IT-infrastruktur, og inden for denne mobilitetsplans planperiode vil der blive lanceret et nyt planlægningsværktøj til flextur og plustur, som også vil øge brugervenligheden. Guldborgsund efterspørger også, at der udvikles et egentligt pendlerprodukt i den behovsstyrede kollektive transport.

*Movia vil i forbindelse med videreudviklingen af de behovsstyrede kollektive transporttilbud overveje mulighederne for at gennemføre forsøg med fleksible pendlerløsninger og udnytte mulighed for eventuelle statslige puljemidler.*



*Forsøg, der kræver særskilt finansiering, skal overvejes videre og besluttet af bestyrelsen, før de sættes i gang.*

*Nye mobilitetsløsninger herunder samkørsel og delebiler: Egedal, Holbæk, Roskilde og Kalundborg Kommuner og Region Hovedstaden nævner i høringssvarene potentialet i samkørsel og delebiler. Det efterspørges, at Movia aktivt markedsfører nye løsninger og deltager i tests og udvikling.*

*Movia kan bekræfte, at dette arbejde allerede er i gang: Movia tester aktuelt samkørselsordninger i samarbejde med Kalundborg, Holbæk og Slagelse Kommuner med støtte fra Region Sjælland samt deltager i Region Hovedstadens indsats for at skabe bedre vilkår for samkørsel uden for de større byer ved at koble samkørsel bedre sammen med den kollektive trafik.*

*Strategiske landsbyplaner: Movia opfordres af Egedal Kommune til at uddybe, hvordan den kollektive mobilitet kan indarbejdes i de planlovpåkrævede strategier for landsbyer og landområder, herunder hvordan dette arbejde kan foregå i dialog med landsbyerne. Movia vil gerne bidrage til at understøtte kommunernes arbejde med at skabe levedygtige landsbyer og lokalsamfund. Kommunerne har metodefrihed til at leve op til de nye krav i planloven. Movia kan bl.a. bistå kommunerne med at udvikle en metodisk tilgang til at vurdere landsbyernes kollektive mobilitet som delmængde i den samlede opgave med at gennemføre strategiske landsbyplaner.*

*Rådgivningen om mobilitetsperspektivet i forbindelse med kommunernes gennemførelse af strategiske landsbyplaner håndteres i en fortsat, særskilt dialog om forhold af mere lokal og regional karakter. Denne indsats skal også ses i sammenhæng med aktiviteter i Tema 3.*

*Uhensigtsmæssige zonegrænser for ungdomskort: Faxe Kommune bemærker, at det er uhensigtsmæssigt, at det stadig eksisterer zonegrænser, 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. Movia er enig i, at reminiscensen fra det tidligere takstsystem giver reelle udfordringer. Zonereglerne for ungdomskortet skaber uhensigtsmæssigheder, og det kræver en målrettet, fælles indsats at sikre unges vej til ungdomsuddannelse.*

*Movia vil i samarbejde med parterne i DOT og Trafikselskaberne i Danmark og – meget gerne i dialog med Faxe Kommune og andre – arbejde for en fælles indsats for at ændre de nuværende regler på området, så flere unge kan tilskyndes til at vælge den kollektive transport til.*