

Forslag til Trafikplan 2016

– kort fortalt

Forord

Mobilitet er vigtig for hele samfundet. Den er en forudsætning for økonomisk vækst, for en effektiv offentlig sektor og for, at vi alle har bevægelsesfriheden til at leve det liv, vi gerne vil. Derfor er et velfungerende trafiksystem en grundlæggende del af den velfærd, som kommunerne og regionerne leverer til borgerne.

Vilkårene for at løse denne opgave varierer meget i det geografiske område, Movia betjener. Nogle steder bor borgerne stadig tættere. Det skaber øget efterspørgsel efter gode mobilitetsløsninger, som kan være ressourcekrævende at etablere.

Andre steder bliver borgerne færre. Her er udfordringen at opretholde et tilstrækkeligt serviceniveau inden for realistiske økonomiske rammer.

Kommunerne og regionerne på Sjælland og øerne bruger hvert år knap 3 milliarder kr. på at skabe effektiv og sammenhængende kollektiv transport i form af busser, lokalbaner og Flextrafik – i by og på land. Som kommunernes og regionernes trafikselskab skal Movia bidrage til at sikre den maksimale samfundsmæssige værdi af denne investering.

Samarbejde mellem kommuner, regioner, andre aktører og Movia er en forudsætning for at levere en sammenhængende kollektiv trafikbetjening, der imødekommer lokale behov og sikrer høj mobilitet på tværs af kommune- og regionsgrænser i hele Movias område.

Betingelserne for samarbejdet ændrer sig løbende. Borgernes samlede transportbehov vokser, stigende miljø- og trængselsproblemer kalder på nye løsninger, og investeringer i banenettet stiller krav om tilpasninger af busnettet. Samtidig er de økonomiske rammer stramme.

Forslaget til Trafikplan 2016 sætter en fælles ramme og beskriver hovedlinjerne i Movias strategiske udviklingsarbejde i de kommende år. Det tager afsæt i kommunernes og regionernes ønske om at udnytte ressourcerne i den kollektive trafik så effektivt som muligt. Planen viser, hvor ressourcerne kan bruges bedst i det nuværende system. Den anviser, hvordan bussystemet mest hensigtsmæssigt tilpasses de kommende, nye baneanlæg, og den peger på, hvor det på en række områder kan være klogt at investere for at understøtte den mobilitet, samfundet kan opnå gennem den lokale og regionale kollektive trafik.

Klima og miljø indgår som et vigtigt element. Planen anviser, hvordan kommuner og regioner kan arbejde videre mod en betydeligt grønnere bustrafik de næste 15 år under hensyn til de økonomiske rammer.

Forslaget til Trafikplan 2016 er blevet til i løbende dialog med politikere og fagpersoner i kommuner og regioner.

Dette hæfte giver et kort overblik over de vigtigste målsætninger og indsatsområder i planen. Hele planen kan downloades på Movias hjemmeside, moviatrafik.dk.

*Thomas Gyldal Petersen, formand
Per Hovmand, næstformand*



*Thomas Gyldal
Petersen, formand*



*Per Hovmand,
næstformand*

Det strategiske net

Det strategiske net er rygraden i den kollektive trafik i Movias område. Nettet består af tog, metro og udvalgte buslinjer. Movias del af nettet omfatter lokalbanerne og de vigtigste buslinjer, der binder den lokale trafikbetjening sammen med det overordnede net af jernbaner, S-tog og metro.

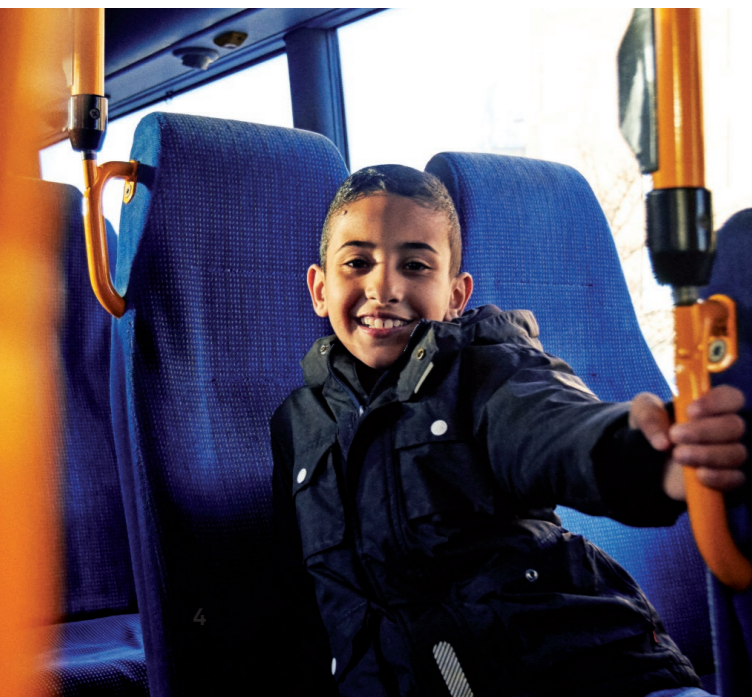
De 10 lokalbaner og 81 buslinjer, der indgår i det strategiske net, udgør blot en femtedel af alle Movias linjer, men tegner sig for godt 70 pct. af passagererne og knap 60 pct. af køreplantomterne. Derfor bør en stor del af udviklingsaktiviteterne i kommuner, regioner og Movia rettes mod linjerne i det strategiske net. Det er her, der er størst potentiale for effektivitets- og produktivitets-

forbedringer gennem optimering af ruteføringer, frekvens, skifteforhold, fremkommelighed osv. Og det er her, flest mulige passagerer får glæde af forbedringerne.

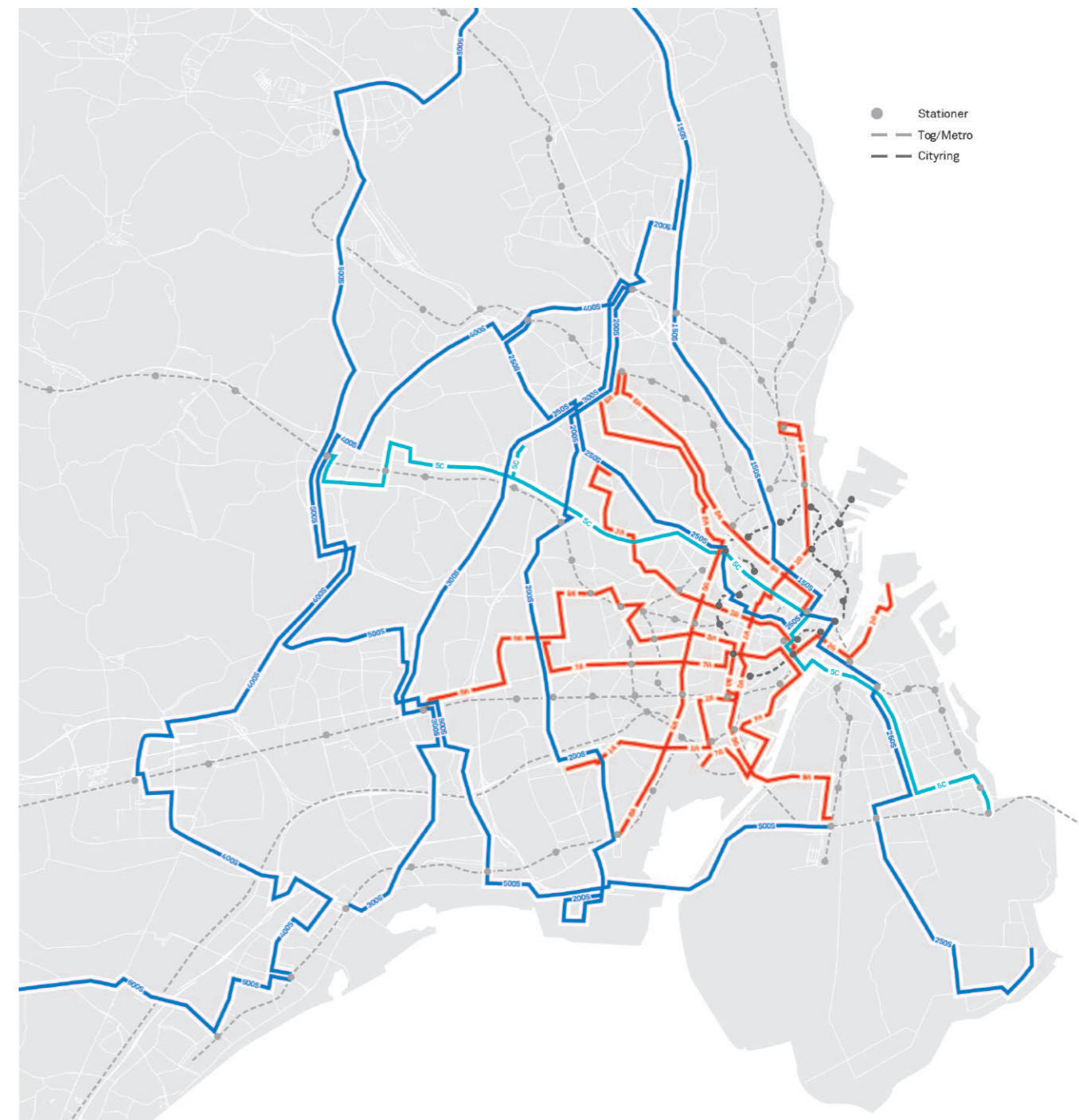
Frem mod 2020 vil de overordnede ændringer i det strategiske net først og fremmest sigte på at sikre et godt samspil mellem busserne og den kommende forbedrede tog- og metrobetjening.

I **Region Sjælland** giver etableringen af Ringsted-banen og den nye Køge Nord Station i 2018 grundlag for at opgradere en række linjer i det strategiske net. Ved at øge frekvensen på relevante buslinjer, så der sikres busforbindelse til alle tog i de store knudepunkter, kan busserne høste en potentiel passagergevinst.

I **Region Hovedstaden** vil der på kort sigt være begrænset behov for justeringer i det strategiske net. Men fra 2019 og frem vil udbygningen af metroen med Cityringen styrke den kollektive trafik betydeligt. Cityringen påvirker samtidig rammerne for den kollektive trafik i og omkring centralkommunerne. Den vil som udgangspunkt medføre en årlig overflytning af i størrelsesordenen 40 millioner passagerer fra bus til metro, idet Metroen overtager betjeningen på en række af de mest passagertunge strækninger i København.



Det strategiske net i Region Hovedstaden efter 2019





Det betyder, at der allerede nu, med Trafikplan 2016, skal træffes vigtige beslutninger om, hvordan det strategiske net skal se ud efter 2019. Det er en stor opgave at tilpasse busnettet til Cityringen på en måde, der på én gang udnytter ressourcerne effektivt, giver passagererne den bedst mulige samlede trafikbetjening og er økonomisk tilfredsstillende for kommuner og regioner. Ikke mindst behovet for at kunne indgå fordelagtige kontrakter om busdriften efter 2019 gør det vigtigt at fastlægge fremtidens strategiske net, i god tid inden Cityringen åbner.

Movia har i samarbejde med de berørte kommuner og Region Hovedstaden udarbejdet et forslag til indretningen af det strategiske net i Region Hovedstaden efter 2019. Forslaget sikrer et godt samspil mellem bus og metro inden for de økonomiske rammer for busdriften – og tager samtidig hensyn til passagerernes behov for genkendelighed og gennemskuelighed.

Med afsæt i forslaget til fremtidens strategiske net vil Movia og de enkelte kommuner i 2017 arbejde med at planlægge ruteføringen i det øvrige net, så der samlet set sikres den bedst mulige busbetjening.

Nye produktivitetsmål

Der er brug for, at flere borgere benytter den kollektive trafik – både af hensyn til samfundsøkonomien, mobiliteten og miljøet. Samlet vækst i den kollektive transport er dog ikke ensbetydende med flere passagerer i busser og lokalbaner.

I de kommende år vil store baneinvesteringer indebære, at busserne kommer til at afgive mange passagerer til andre kollektive transportformer. Alene udbygningen af Metroen forventes at reducere bussernes passagertal med ca. 40 millioner

Produktivitets- og effektivitetsmål 2019 (2016-priser)

	Strategisk busnet 2016 (Påstigere/ bustime)	Strategisk busnet 2019 (Påstigere/ bustime)	Øvrige busnet 2016 (Tilskud/ påstiger)	Øvrige busnet 2019 (Tilskud/ påstiger)
Region Hovedstaden	72	73	12 kr.	12 kr.
Regionale busser	54	58	6 kr.	6 kr.
Central	86	84	11 kr.	12 kr.
Omegn	81	84	11 kr.	10 kr.
København Nord (KKN)	73	75	13 kr.	13 kr.
Nord	59	59	19 kr.	20 kr.
Region Sjælland	29	30	29 kr.	29 kr.
Regionale busser	26	26	18 kr.	18 kr.
Øst	41	43	25 kr.	25 kr.
Vest	30	32	29 kr.	29 kr.
Syd	27	28	37 kr.	37 kr.

Movia anbefaler, at der fastsættes produktivitets- og effektivitetsmål for de enkelte områder og regioner frem mod 2019.

Note: Den nøjagtige sammensætning af kommunegrupperne fremgår af figur 1.3 på side 11 i Forslag til Trafikplan 2016.

årligt, idet den nye Cityring overtager betjeningen på nogle af de mest passagertunge strækninger.

Uanset passagertallet er det vigtigt at fastholde produktiviteten på et højt niveau for at sikre, at busdriften er økonomisk holdbar.

Udgifterne pr. passager er som udgangspunkt betydeligt lavere i det strategiske net end i det øvrige net. Derfor anbefaler Movia, at der fastsættes separate mål for effektiviteten i de to dele af nettet.

I det strategiske net anbefaler Movia at fokusere på en høj udnyttelse af bustimerne. Det vil sige, at passagerer pr. bustime bliver det centrale mål.

I det øvrige busnet, der løser en offentlig serviceopgave i bredere forstand, foreslås i stedet at fokusere på omkostningseffektivitet. Det vil sige, at tilskud pr. påstiger gøres til det centrale mål.



Klima og miljø

En kollektiv trafik, der svarer til efterspørgslen, er mere miljøvenlig end privatbilismen og yder dermed et vigtigt bidrag til at nedbringe samfundets samlede klima- og miljøbelastning.

Movia har siden 2008 nedbragt bussernes udledning af CO₂ betragteligt. Det reduktionsmål på 29 pct., der blev fastlagt i Trafikplan 2013, blev allerede nået i 2015.

Movia foreslår at fortsætte den grønne omstilling og gøre busdriften helt fossilfri i 2030. Samtidig sættes nye, ambitiøse mål for yderligere reduktion af NO_x- og partikeludledningen samt for støjni-veauet i og uden for busserne.

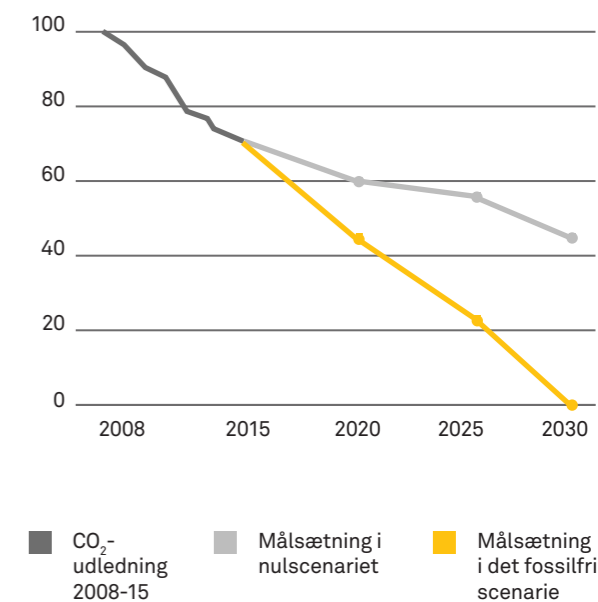
Fossilfriheden skal opnås ved at stille krav om nul-udledning af CO₂ i de løbende udbud fra og med december 2018. På kort sigt forventes operatørerne primært at opfylde kravet ved at erstatte traditionel diesel med syntetisk biodiesel. Senere forudses drivmidler som biogas, el og brint at komme til at spille en stigende rolle.

Fokus på omkostningerne

Målet om fossilfrihed kan som udgangspunkt øge omkostningerne for kommuner og regioner. Derfor skal der fra udbud til udbud gennemføres en dialog med de involverede kommuner og regioner

Movias CO₂-udledning, målsætninger og faktisk udvikling

Gram pr. kørt km. Indeks 2008=100



Siden 2008 har Movia nedbragt CO₂-udledningen med 29 pct.

om mulighederne for finansiering af den aktuelle nettoudgift.

Fremskrivninger viser dog, at meromkostningerne ligger inden for den usikkerhedsmargen, der under alle omstændigheder knytter sig til det fremtidige udgiftsniveau – dels på grund af løbende effektviseringer, dels fordi udviklingen i lønniveau, rente og brændstofpriser ikke kan forudsiges præcist.

Omstillingen til fossilfrihed vurderes ikke isoleret set at øge antallet af passagerer. Men den kan bidrage positivt til passagerernes transportoplevelse, øge kundeloyaliteten og styrke den samlede kollektive trafiks omdømme.



Fremkommelighed og mobilitet

Movia ønsker at bidrage aktivt til at styrke den samlede mobilitet i samfundet. Det er en vigtig betingelse for at sikre udvikling og vækst i kommuner og regioner.

Trængselsproblemer i og omkring de største byer – ikke mindst i hovedstadsområdet – kræver fælles løsninger på tværs af trafiksselskaber, transportformer og administrative skel.

Fremkommelighed

Tiltag, der øger bussernes fremkommelighed – dvs. sikrer hurtigere og mere regelmæssig drift – kan ikke bare øge mobiliteten, men også kundetilfredsheden og driftsøkonomien i den kollektive trafik.

Københavns Kommune gennemfører fremkommelighedstiltag på nogle af de vigtigste og mest passagertunge ruter, bl.a. på linje 5A, 350S, 3A og 6A. Andre initiativer er undervejs i Hillerød, Køge, Roskilde og Slagelse samt på en række regionale linjer i hovedstaden.

De kommende år vil en stor del af Movias fremkommelighedsarbejde handle om at implementere +Way-løsninger i og uden for København.

+Way er et buskoncept, hvor trafikken i videst muligt omfang afvikles på bussernes præmisser. Det er både mere klimavenligt og mere lønsomt, og forbedrer samtidig rejseoplevelsen for passagererne.

I april 2017 etableres den første fuldt implementerede +Way-linje, linje 5C mellem Herlev Hospital og Københavns Lufthavn via Nørrebro, City og Amager. Linje 5C bliver 100 pct. fossilfri.

Movia har i Forslag til Trafikplan 2016 udarbejdet et udspil til et egentligt +Way-net for hovedstadsområdet. Det kan, når Cityringen og senere Letbanen i Ring 3 er etableret, knytte de nye baneprojekter sammen med den øvrige kollektive trafik.

I Region Sjælland arbejdes der med udvikling af +Way-løsninger i Køge og Roskilde.

Lokale og tværgående mobilitetsløsninger

Movia leverer faglig rådgivning og sparring på mobilitetsområdet i stadig flere kommuner.

Movia hjælper med at tænke bedre sammenhæng i det samlede transporttilbud ind i kommune- og lokalplaner samt udvikle særlige mobilitetsplaner.

Hermed sammenkædes trafikale hensyn med andre målsætninger, f.eks. på det erhvervs-, miljø- eller sundhedspolitiske område.

Movia arbejder sammen med kommuner og erhvervsvirksomheder på at skabe god tilgængelighed til kommunale erhvervsområder og lokale arbejdspladser. Det sker bl.a. gennem lokale mobilitetsnetværk, hvor virksomhederne og kommunen sammen udvikler lokale løsninger – såsom cykelparkering, let adgang til busstop eller informationstiltag – der gør det lettere for de ansatte at vælge bilen fra. Det er med til at fastholde og tiltrække virksomheder, medarbejdere og borgere.

Busdrift i tyndt befolkede områder

I de tyndt befolkede områder på Sjælland og øerne er det en særlig udfordring at sikre et tilstrækkeligt serviceniveau i det kollektive trafiktilbud til borgerne.

I disse områder er kollektiv transport en vigtig del af den kommunale og regionale velfærd, som skal bidrage til at fastholde og udvikle levende lokalsamfund, hvor det er attraktivt at arbejde og bosætte sig.

Men passagergrundlaget er væsentlig mindre end i byerne, og det gør busdriften relativt omkostningstung.

Det betyder, at der er brug for at styrke driften på de strækninger, der knytter de lokale linjer sammen med stationer og andre knudepunkter, så den kollektive trafik bliver attraktiv for passagerer, der rejser på tværs af kommune- og regionsgrænser. På de øvrige strækninger, der primært tilgodeser lokale behov, kan det derimod være relevant at overveje alternativer til ordinær rutedrift – f.eks. Flextur eller Kommunebus. Det kan samlet set give et mere fleksibelt, økonomisk bæredygtigt og attraktivt transporttilbud til borgerne. Se også side 16.

Grundelementerne i +Way

- **+Sporet** er så vidt muligt trængselsfrit – enten i et separat tracé i form af busbaner eller i blandet trafik, hvor trafikken i høj grad afvikles på bussernes præmisser.
- **+Øen** er et hovedstoppested, der skaber sammenhæng i byrummet.
- **+Stoppet** er et af de øvrige stoppesteder med fokus på funktionalitet og hurtig af- og påstigning.
- **+Bussen** har en høj miljøstandard, både i forhold til udledninger og støj. Den kombinerer en høj kapacitetsudnyttelse og mange ståpladser med et udvalg af siddepladser for dem, der rejser længere. Bussen har mange døre, et stort gulvareal for at sikre hurtig ind- og udstigning og god plads til kørestole og barnevogne.



Venstre: +Ø på Stændertorvet i Roskilde. Højre: +Sporet ved Brønshøj Torv.

Nederst: Visualisering af +Bus til linje 5C – tilpasset til det særlige +Way-design.

Styrkelse af kundeoplevelsen

Som enhver servicevirksomhed skal Movia levere et tidssvarende produkt, der lever op til kundernes forventninger.

Det kræver et tæt samarbejde med kommuner og regioner.

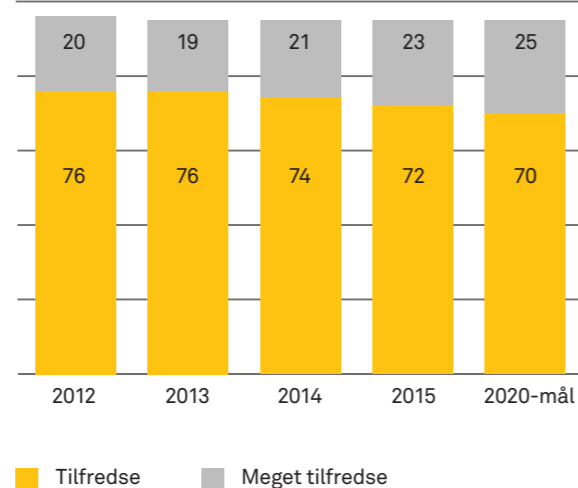
Movias seneste kundeanalyse fra december 2015 giver en række indikationer på, hvad passagererne lægger vægt på, og hvilke instrumenter der især kan bidrage til at øge tilfredsheden. Undersøgelsen munder ud i en række anbefalinger, der er retningsgivende for Movias arbejde med at styrke kundetilfredsheden:

- *Fokuser på kerneydelsen.* Det er afgørende for passagererne, at den kollektive trafik "leverer varen" og sikrer pålidelig og rettidig transport.
- *Gør enkelhed til et pejlemærke* i alle led af rejsekæden: Valg og køb af rejsehjemmel, køreplaner og frekvens, fysiske rammer osv.
- *Tænk i rejsetyper frem for passagertyper.* Passagerernes behov og præferencer er mere knyttet til rejsesituationen (vant eller uvant rejse) end til alder, køn, indtægt osv.
- *Sørg for, at rejsen opleves som et flow,* fysisk såvel som mentalt. Ventetider og uhenigtsmæssige skift skal minimeres.

Terminaler og stoppesteder

Forholdene ved stoppesteder og terminaler er vigtige for passagerernes oplevelse af rejseflow. For at sikre, at skift og overgange opleves som enkle og gnidningsfrie, skal det fysiske udstyr være ensartet og tidssvarende ved alle stoppesteder. Ved terminaler og større stoppesteder skal der desuden være let adgang til realtidinformation om trafik og trafikændringer.

Kundetilfredshed, pct.



Tilfredsheden med Movias ydelser ligger nogenlunde stabilt. Andelen af meget tilfredse er steget en smule siden 2012.

Movia har udarbejdet en samlet investeringsplan for opgradering af stoppestederne i det strategiske net. Den tager udgangspunkt i et sæt af ensartede anbefalinger til udstyr ved forskellige typer af stoppesteder – fra de store knudepunkter til de helt små landstoppesteder med ganske få påstigere.

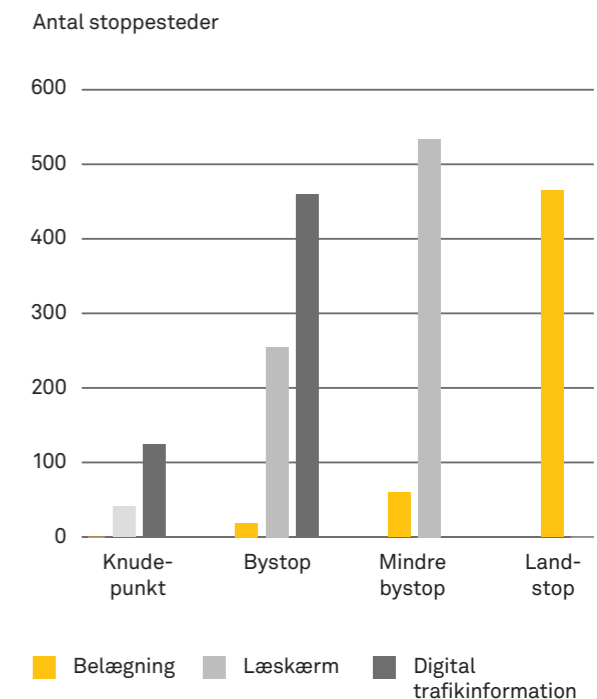
Movia er ved at etablere en fælles indkøbsmodel for stoppestedsudstyr, hvor kommunerne fortsat har beslutnings- og indkøbskompetencen, men hvor Movia har ansvaret for at udbyde fælles rammeaftaler, kontraktstyring m.v. Det sikrer større volumen og dermed bedre priser.

Der er samtidig iværksat en række omfattende ombygninger og nyetableringer af terminaler, bl.a. i forbindelse med de nye stationer Køge Nord og Favrholm, samt opgraderinger af stationspladserne ved Greve, Hedehusene og Ballerup.

I forbindelse med etableringen af Cityringen og letbanen i Ring 3 vil der omkring de vigtigste knudepunkter være brug for at sikre gode forhold for skift mellem bus og metro eller letbane.

Movia har etableret en anlægspulje, der kan medfinansiere investeringer i terminaler og andre anlæg. Udmøntningen af puljen vil især tilgodese investeringer, der styrker sammenhængen i den kollektive trafik.

Behov for opgraderinger, fordelt på stoppestedstyper



Behovet for opgradering af udstyret varierer mellem de forskellige stoppestedstyper.

Visiteret Flextrafik og Kommunebus



Med Flextrafik tilbyder Movia kommuner og regioner at koordinere transport af borgere med særlige behov: Patienter til og fra hospitaler, borgere til og fra specialinstitutioner, handicapkørsel m.v. Når turene koordineres, opnår den enkelte kommune en besparelse, fordi turene kan afvikles mere økonomisk effektivt.

Flextrafik er fra 2015 blevet suppleret med det nye koncept Kommunebus. Det er et koncept, hvor den lukkede skolekørsel åbnes og koordineres med andre transportopgaver.

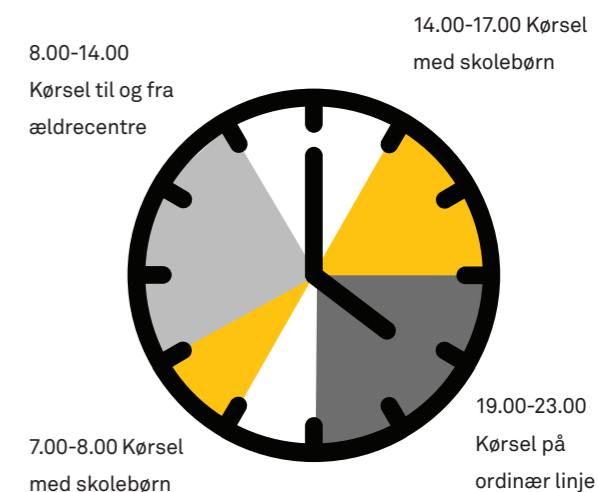
Kommunebus er designet til at understøtte planlægning på tværs af traditionelt adskilte ordninger.

Det kan f.eks. være, at mindre busser, der bruges til ældreørsel midt på dagen, kan erstatte store busser på ordinære busruter i aften- eller weekendtimer, hvor passagertallet er begrænset. Eller det kan være hensigtsmæssigt at erstatte minibussen med en lille bil fra Flextrafikken til ture med en eller to personer.

Mere effektiv udnyttelse af den enkelte vogn nedbringer kommunens udgifter og er samtidig mere miljøvenligt.

Kommunebus skræddersys i hvert enkelt tilfælde til kommunens ønsker og behov – hvilke kørsler der indgår i ordningen, hvilke servicekrav der stilles, og hvilke vogne der skal bruges for at løse opgaven. Kommunen fastsætter kravene, mens Movia yder faglig rådgivning om, hvilke forhold det er værd at være opmærksom på.

Eksempel på anvendelse af Kommunebus i løbet af en dag



Kommunebus er et nyt produkt, der koordinerer skolekørslen med andre opgaver. Det kan give en bedre udnyttelse af kapaciteten.



Sammenhæng og samarbejde i den kollektive trafik

En velfungerende og sammenhængende kollektiv trafik fordrer et tæt samarbejde mellem mange aktører, på tværs af kommunale og regionale skel og på tværs af transportformer.

Mere end en fjerdedel af alle rejser i Movias område er kombinerede rejser, hvor passagererne skifter mellem bus, lokalbane, tog og/eller metro, der hver især ejes og drives af forskellige trafikskaber.

Som ansvarlig for busser og lokalbaner er det i høj grad Movia, der skal binde de lokale trafiktilbud sammen med det overordnede net og skabe ét sammenhængende pendlingsområde, hvor den kollektive trafik fremstår som et attraktivt tilbud for passagererne.

Din Offentlige Transport

Din Offentlige Transport (DOT) er et samarbejde mellem DSB, Metroselskabet og Movia, der skal styrke kundeoplevelsen før, under og efter rejsen ved at sikre flow og enkelhed på tværs af transportformer.

DOT varetager alle kundevedtede aktiviteter, herunder billetsalg, kundeservice, hittegoodsadmi-

nistration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring og kommunikation.

DOT's hjemmeside, dinoffentligetransport.dk, samler al information om priser, rejseregler m.v. og giver passagererne én indgang til den kollektive transport.

Kommende DOT-initiativer vil fokusere på at skabe enklere billet-, pris- og salgssystemer med udgangspunkt i rejsekort som den primære, fælles billettype for alle passagerer.

DOT vil også i stigende grad varetage arbejdet med at udvikle og implementere fælles digitale informationsløsninger. Ved udgangen af 2016 er der således investeret i fælles trafikinformation i 14 store knudepunkter.

DOT Din Offentlige Transport

Takst Sjælland 2016

Ambitionerne i DOT-samarbejdet vil fra 15. januar 2017 blive understøttet af et nyt takstsystem for hele Movias område.

Med afsæt i et lokal- og regionalpolitisk ønske om at samle Sjælland i ét sammenhængende pendlingsområde gennemføres den største reform af priserne i den kollektive transport siden 1970'erne. Reformen sikrer ens rejseregler og en mere logisk prissætning af enkeltbilletter, periodekort og rejser betalt med rejsekort. Samtidig udvides off peak-rabatten til at gælde rejsekortrejser på hele Sjælland. Alle billettyper kan fortsat bruges i både bus, tog og metro.

Med reformen kan passagererne have tillid til, at rejsekort altid er billigst, medmindre man rejser mindst 26 gange på samme strækning hver måned – i så fald kan et periodekort være billigere. Ungdoms- og pensionistrabatter i de "gamle" takstområder vil dog fortsætte uændret i en overgangsperiode, indtil et samlet system for aldersrabatter i Movias område er på plads.

Mens reformen er provenuneutral for DSB, Metroselskabet og Movia, vil 96 pct. af alle rejsende enten opleve lavere priser eller prisstigninger under 5 pct.

Takstreformen gennemføres i tæt samarbejde mellem DSB, Metroselskabet og Movia og har politisk opbakning på både statsligt, regionalt og kommunalt niveau.

Flextur og Den samlede rejse (DSR)

Flextur er individuelt tilpasset kollektiv transport, der supplerer den rutebundne kollektive trafik – f.eks. i tyndt befolkede områder, hvor der ikke er økonomisk grundlag for at opretholde rutebusser. Flextur er således et væsentligt instrument, når kommunerne skal fastlægge serviceniveauet i det samlede kollektive transportudbud.

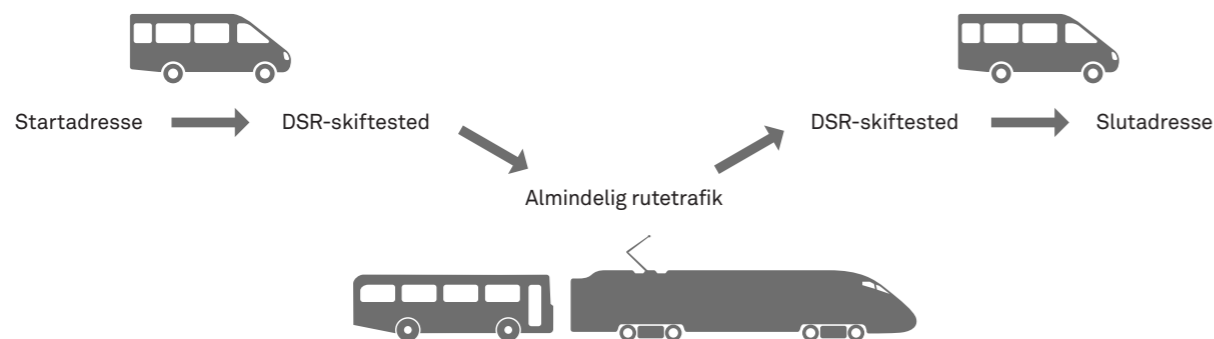
Mange kommuner har da også indført Flextur for at kompensere for nedlæggelse af busruter med få afgang. En del borgere har samtidig oplevet den øgede fleksibilitet som en forbedring. Det er særligt til gavn for mange ældre borgere, som får nemmere ved at deltage i samfundslivet på lige fod med andre borgere.

Nogle kommuner henviser også borgerne til Flextur i stedet for kommunalt visiteret kørsel. Det kan ofte være en bedre og nemmere løsning for både kommunen og borgeren.

Som led i det landsdækkende puljeprojekt "Den samlede rejse" (DSR) bliver Flextur fremover integreret i Rejseplanen. Det betyder, at passagererne vil få præsenteret rejseforslag, der indeholder Flextur, i de tilfælde hvor der ikke er et alternativ med almindelige busser og tog.

Passageren kan således blive hentet på adressen og kørt til et stoppested eller en station, og derfra fortsætte med anden kollektiv transport – og evt. videre med Flextur til slutdestinationen.

Den samlede rejse



Med Den samlede rejse skabes der bedre sammenhæng mellem Flextur og den almindelige rutetrafik. Flextur bliver omfattet af Rejseplanen, og hele rejsen kan betales samlet over rejsekort.



Målsætninger

Forslaget til Trafikplan 2016 lægger op til en række anbefalinger, målsætninger og pejlemærker for Movias eget udviklingsarbejde såvel som den strategiske planlægning i kommuner og regioner.

Det strategiske net

Det strategiske net i Region Sjælland justeres og udvikles efter princippet om busforbindelse til alle tog i de store knudepunkter.

Det strategiske net i Region Hovedstaden fastholdes frem til 2019 med relevante tilpasninger til nye R-linjer og nye stationer.

Efter åbningen af Cityringen i 2019 ændres og tilpasses det strategiske net i hovedstadsområdet som vist på kortet side 5.

Effektivitet og produktivitet

I det strategiske net skal produktiviteten (antal passagerer pr. bustime) fastholdes frem mod 2019.

Uden for det strategiske net skal tilskuddet pr. påstiger fastholdes frem mod 2019.

Klima og miljø

Der arbejdes mod en fossilfri bustrafik i 2030, idet der fra udbud til udbud gennemføres dialog med de berørte kommuner og regioner om finansiering af den aktuelle nettoudgift.

I 2030 skal bustrafikkens udledning af NO_x pr. kørt kilometer være reduceret med 97 pct. i forhold til 2008-niveau. Udledningen af partikler skal være reduceret med 85 pct. i forhold til 2008-niveau.

I 2030 skal den indvendige oplevede støj være reduceret med 15 pct. og den udvendige oplevede støj reduceret med 25 pct.

+Way

I Hovedstaden arbejdes for at etablere et højklassemet +Way-net.

Der arbejdes videre med at realisere +Way-visionerne i Køge og Roskilde.

Tyndt befolkede områder

Kommunerne overvejer, hvordan forskellige behov kan løses med de forskellige produkter i Movias produktkatalog.

Bussernes rolle som til- og frabringer til stationer og andre knudepunkter skal styrkes.

De linjer, der gør det nemmere for borgerne i de tyndt befolkede områder at pendle til arbejde og skole over lidt længere afstande, skal styrkes.

Kundetilfredshed

Andelen af ”tilfredse” og ”meget tilfredse” kunder skal fastholdes på 95 pct. Andelen af ”meget tilfredse” kunder skal fastholdes på 25 pct.

Der fastsættes følgende undermål for kundetilfredsheden i 2020:

- Overholdelse af køreplanen (fastholdelse af 2015-niveau)
- Kortere rejsetid (fastholdelse af 2015-niveau)
- Forhold ved stoppestederne (2 procentpoint over 2015-niveau)

Terminaler og stoppesteder

De ikke-reklamefinansierede stoppesteder i det strategiske net opgraderes med udgangspunkt i fire stoppestedstyper.

Der udvikles en fælles standard for tilgængelighed frem mod næste trafikplan i 2018.

Vejmyndighederne prioriterer deres investeringer ud fra stoppestedernes størrelse og antallet af daglige passagerer.

Movia udbyder og indgår en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr.

Samarbejdet med de kommuner, der er berørt af den kommende letbane, intensiveres for at sikre letbanen de bedst mulige rammer.

Flextrafik

Flextrafik skal i 2020 være et attraktivt valg for den behovsstyrede, individuelle kørsel i kommuner og regioner.

