



Trafikplan 2013

KORT FORTALT

 movia

Forord

Den kollektive trafik løser en meget vigtig samfundsopgave: at sikre en høj mobilitet for hele befolkningen på en miljø- og klimavenlig måde.

Frem mod 2020 kommer det samlede transportbehov til at vokse betydeligt. For at mindske den miljøbelastning og de trængselsproblemer, der risikerer at følge med, skal størstedelen af væksten foregå i den kollektive trafik.

Der er allerede foretaget en række store investeringer på især baneområdet, og i de kommende år følger endnu flere. Derfor vokser behovet også for en sammenhængende udvikling og planlægning af den kollektive trafik. For alle er afhængige af, at transportformerne effektivt understøtter hinanden. Fælles vækst kræver fælles mål og velkoordinerede indsatser.

Trafikplan 2013 er vores bud på udviklingen i den kollektive trafik i Movias område frem mod 2020. Planen er udarbejdet efter en grundig dialog om udfordringer, mål og indsatser med regioner og kommuner. Den dialog vil vi gerne fortsætte – og udvide til andre, der vil være med til at gøre hele den kollektive trafik endnu bedre.

I dette hæfte sammenfatter vi hovedpunkterne i Trafikplan 2013. Hele planen kan rekvireres hos Movia eller hentes på vores hjemmeside.



Dorthe Nøhr
Pedersen
Adm. direktør



Finn Aaberg
Bestyrelsesformand

Trafikplanens fire mål

Movia har tre strategiske mål for trafikselskabets samlede aktiviteter samt ét mål, der kun angår Flextrafik.



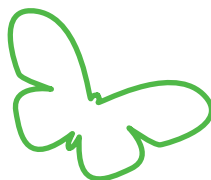
Flere buspassagerer

Movia skal år for år øge antallet af passagerer frem mod 2018, hvor Metrocityringen åbner, så det bliver muligt at fastholde det nuværende passagertal i 2020.



Mere tilfredse kunder

I 2020 skal andelen af meget tilfredse kunder være øget til 30 pct. Til sammen skal andelen af tilfredse og meget tilfredse fortsat ligge på 95 pct.



Grønnere kollektiv trafik

I 2020 skal udledningen af CO₂ pr. kørt kilometer være reduceret med 29 pct. og NO_x- og partikeludledningen med minimum 75 pct. i forhold til 2008. Kravene til nye bussers udvendige støjniveau skærpes fra 77 dB til 75 dB.



Styrket Flextrafik

I 2020 skal Flextrafik i kraft af kvalitet og effektivitet være det naturlige valg for kommuners og regioners lovpligtige og visiterede kørsel. 90 procent af alle kommuner skal være tilsluttet Flextur

Fælles vækst frem mod 2020

I 2020 skal den samlede kollektive trafik i Østdanmark betjene cirka 120 millioner flere passager om året. Movia skal levere sin del af væksten frem til åbningen af Metrocityringen.

Østdanmark udgør på mange måder i dag én sammenhængende region. Det skal den kollektive trafik afspejle. For kunderne betyder det ikke så meget, hvilken trafikvirksomhed de kører med. De forventer med rette, at tog, bus, metro og lokalbaner har koordineret deres indsats. Transportformerne hænger sammen og skal understøtte hinanden.

I de kommende år sker der store forbedringer i den samlede kollektive trafik. Der investeres store beløb i nye initiativer som Metrocityringen, letbanen langs Ring 3, en ny bane København-Ringsted og i 2020: Femern Bælt forbindelsen.

Disse og mange andre projekter vil udløse en stærk vækst i antallet af togpassagerer. Samtidig kommer der naturligvis en markant omfordeling mellem transportformerne i den kollektive trafik – især i Hovedstadsområdet som følge af Metrocityringen.

Derfor er det helt naturligt, at den kollektive trafik i Østdanmark nu opstiller et *fælles* mål: at det samlede årlige passagertal i 2020 skal være øget med 120 millioner. Det svarer til en vækst på 30 pct. i forhold til 2012.

Et bidrag til den fælles vækst

Den stærke udbygning på baneområdet giver automatisk flere kunder i busserne. Men i Københavns og Frederiksberg Kommuner overføres så mange passagerer til den nye metrocityring i 2018, at det vil opsuge hele de forudgående års samlede vækst i bustrafikken i hele Movias område.

Movias ambitiøse mål er år for år at levere en stabil tilvækst i passagertallet, så det i 2020 er lige så højt som i dag – selv om metroen til den tid har øget sit passagertal meget markant. Kommunerne og regionerne i Movias område skal i kraft af egne nye indsatser skaffe 21 millioner ekstra årlige passagerer. På den måde er de med til at garantere den høje vækst i den samlede kollektive trafik.

Movias tre hovedmål i Trafikplan 2013 hænger tæt sammen: Ved at gøre bustrafikken mere attraktiv for flere, bliver de eksisterende kunder mere tilfredse, og det bliver lettere at tiltrække nye. Og når passagertallet stiger, vokser også de grønne gevinster. Populært sagt er en fyldt bus dobbelt så miljø- og klimavenlig som en, der kun er halvt fuld.



Sådan når vi målene

At realisere målene i Trafikplan 2013 kræver en stærk og koordineret indsats af de to regioner og 45 kommuner i Østdanmark. Især følgende seks virkemidler skal i brug.

1. Videreudvikle stærke buskoncepter

Med S-, A- og R-buskoncepterne har kommuner og regioner allerede opnået stor passagermæssig succes. Det er sket ved at satse på hurtige og direkte rejser med hyppige afgang på de vigtigste strækninger. Den tankegang skal styrkes og udfoldes i nye områder og på flere linjer.

2. Prioritere Pendlernet

Kommuner og regioner har givet hinanden håndslag på, at det især er Pendlernetets linjer, der skal styrkes. Her findes de fleste passagerer og det største potentiale for at få endnu flere. På den måde får man mest muligt ud af nye investeringer i fx mere kørsel, moderne busser, bedre fysiske rammer og øget fremkommelighed.

3. Fokuserer på fremkommelighed

Det er afgørende for en direkte og effektiv rejse, at busserne kan komme hurtigt frem i trafikken uden forsinkelser. Fremkommeligheden kan og skal øges på flere måder; det kan ofte forkorte rejsetiden i myldretiden med op til 15 pct. og skaffe 5-10 pct. flere passagerer.

4. Forbedre trafikinformation

Kunderne efterspørger relevant, korrekt og lettilgængelig information om deres rejse – både når de planlægger den og undervejs. Derfor skal fremtidens trafikinformation i endnu højere grad end i dag være digital, mobil, sammenhængende og bygge på oplysninger i realtid.

5. Anvende mere miljø- og klimavenlig teknologi

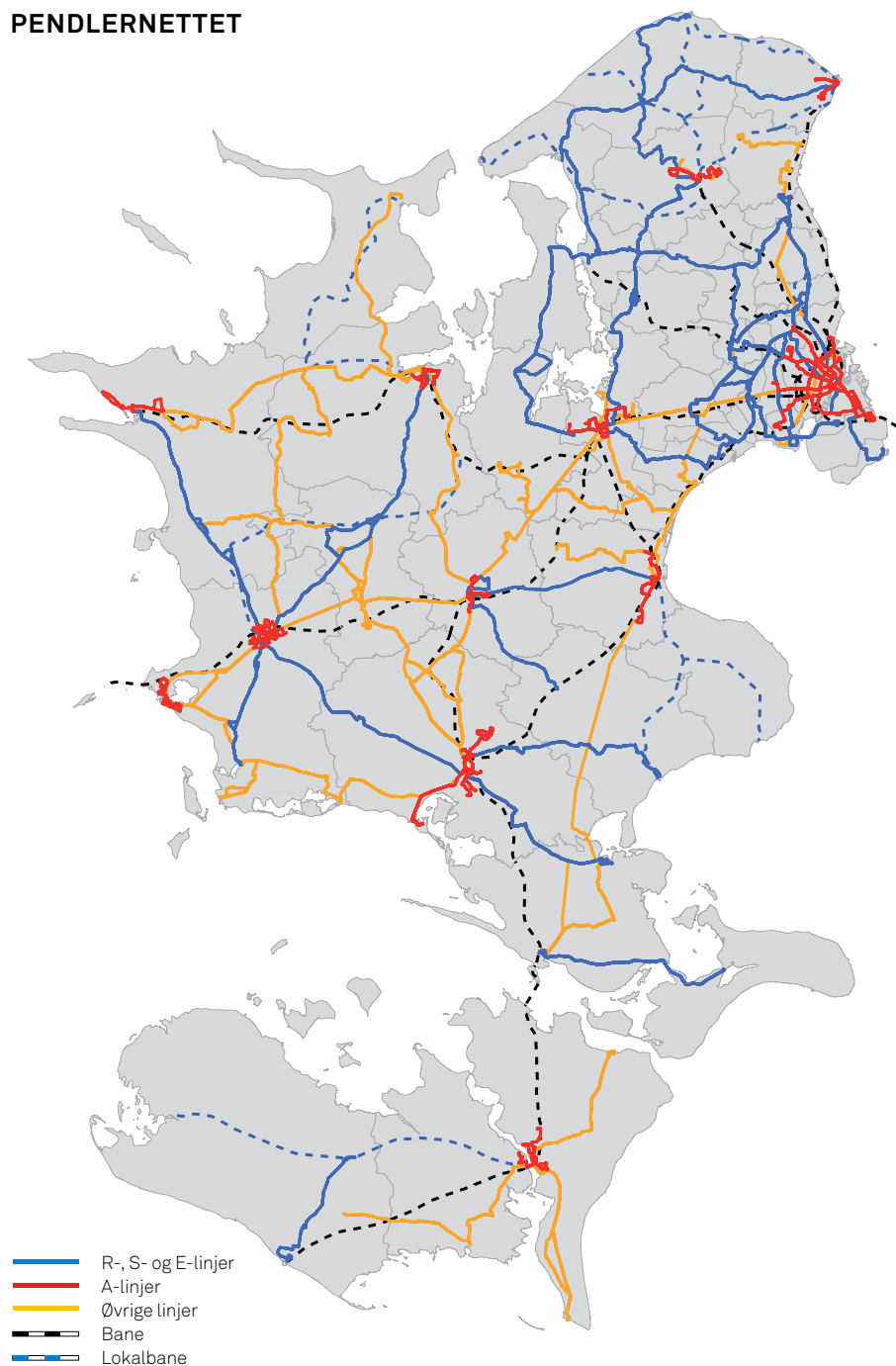
Den kollektive trafik skal køre med materiel, der belaster klima og miljø mindst muligt. Et af de stærkeste virkemidler på dette område er at stille krav til miljøstandarderne ved de store udbudsrunder. Desuden skal Movia løbende følge og vurdere mulighederne for at anvende mere miljøvenlige drivmidler og bustyper.

6. Styrke en sammenhængende planlægning

Kommuner og regioner kan integrere den kollektive trafik i sit samlede planarbejde. Det gælder fx i forhold til den fremtidige by- og erhvervsudvikling, hvor kommunerne kan udnytte de særlige muligheder for byfortætning omkring den kollektive trafiks stationer. Kommuner og større arbejdspladser kan også styrke deres indbyrdes samarbejde om at udnytte den kollektive trafik bedre.

De fleste af virkemidlerne uddybes på de følgende sider, og de er alle grundigere beskrevet i Trafikplan 2013.

PENDLERNETTET



Fakta om Pendlernet

Pendlernet omfatter knap 100 af de i alt 500 linjer i Movias område. Alle A-, R- og S-linjer indgår naturligt i Pendlernet. Det samme gør de ti lokalbanelinjer.

Selv om det kun omfatter hver femte linje, befordrer Pendlernet 76 pct. af passagerene og har 57 pct. af alle køreplantimer for busser og lokalbaner i Movias område.

Forskellige mål og midler

Movia dækker et stort geografisk område med meget forskellige trafikale udfordringer og muligheder. Derfor har de syv områder fastsat hver deres mål for passagervæksten. De vægter også metoder til at nå målene lidt forskelligt.



Område Nord

2020-mål: 3 millioner flere passagerer – heraf 1 million i kraft af egne indsatser som fx:

- Styrke R-nettet med bl.a. natbuskørsel og halvtimedrift i weekenden.
- Totalrådgivning om den samlede offentligt betalte kørsel i en kommune
- Gennemgang og samlet kvalitetsløft af stoppesteder og terminaler.

Område Vest

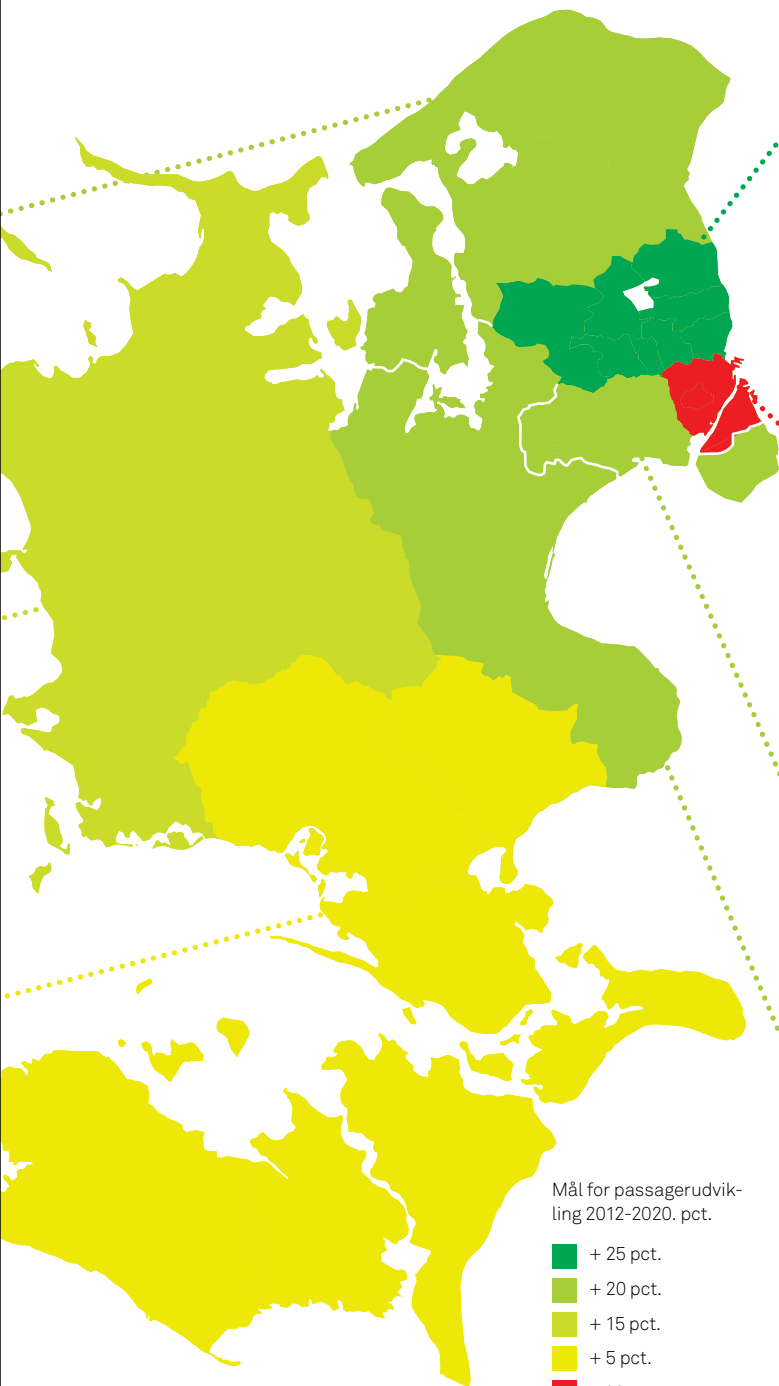
2020-mål: 1 million flere passagerer – heraf cirka halvdelen i kraft af egne indsatser som fx:

- Styrke Pendlernettet gennem hyppigere afgang.
- Forbedringer af busmateriel, stoppesteder og øget fremkommelighed.
- Totalrådgivning om den samlede offentligt betalte kørsel i en kommune
- Ny A-bus mellem Slagelse og Korsør.

Område Syd

2020-mål: 300.000 flere passagerer – primært som følge af eksterne forhold. Blandt egne indsatser:

- Styrke Pendlernettet gennem hyppigere afgang.
- Forbedringer af busmateriel, stoppesteder og øget fremkommelighed.
- Totalrådgivning om den samlede offentligt betalte kørsel i en kommune



Mål for passagerudvikling 2012-2020. pct.

- + 25 pct.
- + 20 pct.
- + 15 pct.
- + 5 pct.
- 20 pct.

Kommunegruppe København Nord (KKN)

2020-mål: 7 millioner flere passagerer – heraf 1 million

i kraft af egne indsatser som fx:

- Øget rejsehastighed i trafikkorridorer.
- Udvalgte stoppesteder skal opgraderes
- Bedre information til passagererne før og under rejsen
- Udbredelse af Erhvervs kortet til virksomheder i området.
- Bedre markedsføring og information om den kollektive trafik.

Centralkommunerne

2020-mål: At reducere en forventelig passagernedgang fra 30 millioner til 20 millioner ved blandt andet følgende indsatser:

- Kortere rejsetid på Pendlernet via bl.a. hyppigere afgange og øget fremkommelighed
- Fokus på kvalitet af terminaler, rejseknudepunkter og stoppesteder –
- Miljøgevinst ved differentiering af bustyper efter behov.
- Bedre signalstyring og samarbejde om det strategiske net.

Omegnskommunerne

2020-mål: 6 millioner flere passagerer – heraf 3 millioner

i kraft af egne indsatser som fx:

- Kortere rejsetid på Pendlernet.
- Hyppigere afgange på væsentlige linjer.
- Forbedret realtidsinformation.

Område Øst

2020-mål: 2 millioner flere passagerer – heraf 1 million

i kraft af egne indsatser som fx:

- Styrke Pendlernet gennem hyppigere afgange.
- Forbedringer af busmateriel, stoppesteder og øget fremkommelighed.
- Øget fokus på fremkommelighed i form af +WAY.
- Styrkelse af tilbringerlinjer – særligt i forbindelse med Køge Nord.



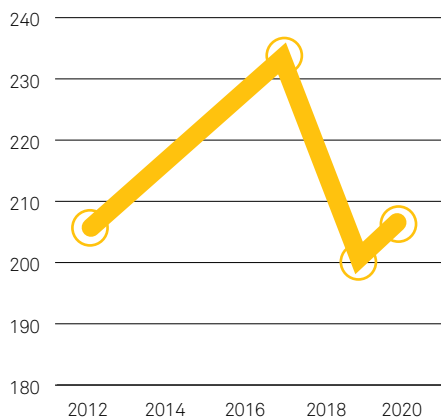
Mål: Flere buspassagerer

Movia skal år for år have flere passagerer – frem til den forventede fald lige inden 2020. Et styrket Pendler-net og bedre fremkommelighed er blandt de vigtige veje til målet.

Movia forventer en støt årlig stigning i passagertallet i alle geografiske områder i perioden frem til 2018. Det er forudsætningen for, at nettoresultatet i 2020 vil være en fastholdelse af passagertallet, når Metrocityringen i årene efter åbningen ventes at overtage 43 millioner passagerer fra busserne i Centralkommunerne. Se figur 1.

FLERE PASSAGERER

Udviklingen i antal buspassagerer – 2012-2020, millioner.

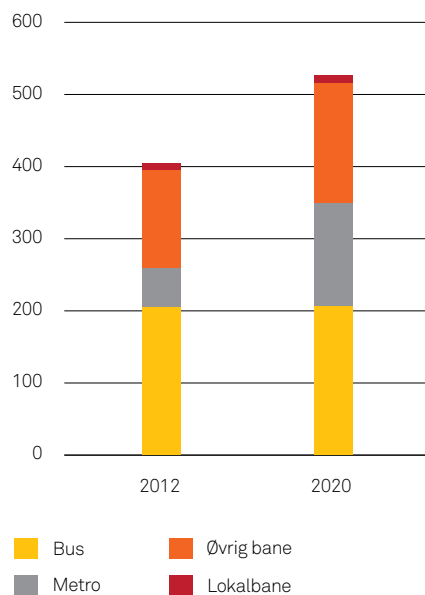


Selv om der samlet set blot bliver tale om en beskeden stigning i passagertallet i forhold til i dag, forudsætter det resultat en betydelig indsats i alle Movias områder. En del af bruttovæksten kommer ganske vist som følge af demografiske og andre eksterne faktorer. Men kommuner og regioner skal "ved egen kraft" skaffe 21 millioner nye årligere påstigere. Og centralkommunerne skal formå at fastholde deres gennemsnitlige passagertal per time, selv om en række af de linjer, der har allerhøjest belægning, nedlægges efter 2018.

Selv efter den store flytning af passagerer fra bus til metro, vil bustrafikken stadig være den kollektive trafikform, der transporterer flest passagerer.

FLERE PASSAGERER

Transportformernes andel af den samlede kollektive trafik, 2012 og 2020, millioner påstigere.



Veje til at fastholde passagertallet

10 bud på et stærkere pendlernettet

Pendlernettet er den kollektive bustrafiks hovedpulsårer. Det er først og fremmest ved at styrke Pendlernettets linjer, at det vil være muligt at øge det samlede passagertal. Der er blandt andet følgende ti muligheder for en yderligere styrkelse af Pendlernettet:

1. At etablere mindst 10-minutters-drift på hele A-nettet.
2. At gennemgå placeringen og antallet af stoppesteder i A-nettet.
3. At etablere mindst 20-minutters-drift på hele S-busnettet.
4. At udvide S-busnettet med nye linjer.
5. At etablere flere hurtige og direkte tog på lokalbanerne.
6. At etablere nye direkte buslinjer fra sjællandske byer mod København.
7. At udbygge R-busnettet med en række nye linjer og linjeforlængelser.
8. At udvide natkørslen på R- og A-nettet.
9. At etablere stoppesteder med cykelparkering ved de store veje, så linjeføringen på flere ruter kan gøres endnu mere direkte.
10. At styrke trafikinformationerne via bl.a. countdown-moduler ved stoppestederne.

Gør plads for bussen

Direkte og effektiv rejse står øverst på kundernes ønskeseddel, og her spiller det en afgørende rolle, at busserne kan komme hurtigt frem uden forsinkelser. Da busserne deler vejnet med biltrafikken, lider de ofte under de samme trængselsproblemer. Derfor har det høj prioritet at øge bussernes fremkommelighed.

Nogle tiltag for øget busfremkommelighed er forholdsvis enkle. Det gælder fx signalprioritering i lyskryds. Andre griber ind i anvendelsen af vejarealer ved fx at konvertere eksisterende vejbaner til busbaner eller nedlægge parkeringspladser langs vejene.

Erfaringerne fra projektet Fremkommelighed der batter tyder på gevinster på op til 10-15 pct. kortere rejsetid i myldretiden samt 5-10 pct. flere passagerer som følge af forbedringerne. Investeringerne i bedre fremkommelighed tjener sig typisk hjem på højst fem år, på nogle linjer endnu hurtigere.

Buskonceptet +WAY er en særlig måde at integrere høj fremkommelighed og byudvikling. Kernen i +WAY er en højklasset busløsning med optimal fremkommelighed for busserne og gode ventefaciliteter for passagererne. Konceptet er besluttet at introducere i Roskilde og på strækningen omkring Nørre Campus i København. Det kan også være relevant på fx centrale strækninger i København samt A- og S-buslinjer i de større provinsbyer.





Mål: Mere tilfredse kunder

Ni ud af ti Moviakunder er tilfredse, men andelen af 'meget tilfredse' kan og skal øges frem mod 2020. Mobil og digital trafikinformation er et af de vigtige midler.

Passagervækst og kundetilfredshed hænger uløseligt sammen. En høj tilfredshed er forudsætningen for at fastholde eksisterende kunder og tiltrække nye.

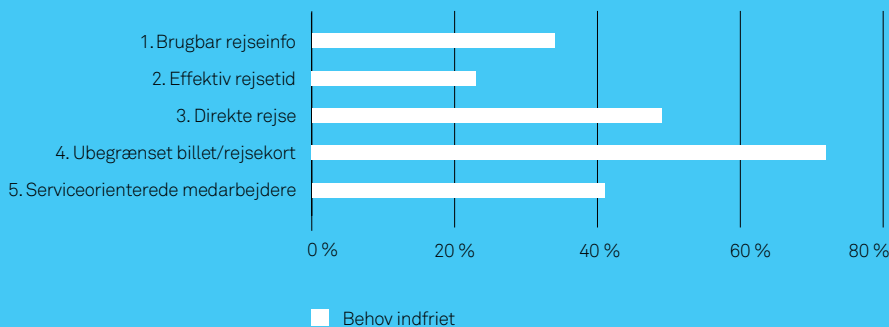
I dag erklærer hele 95 pct. af Movias kunder sig tilfredse, 20 pct. er endda meget tilfredse. Den sidste gruppe er vigtig, for de typisk loyale kunder, der også fungerer som gode ambassadører for den kollektive transport. Målsætningen er derfor at øge andelen af meget tilfredse kunder til 30 pct. – og samtidig fastholde den høje generelle tilfredshed.

Såvel produktudvikling som markedsføring tager afsæt i, at ikke alle kunder har samme behov. Kunderne kan inddeles i tre hovedsegmenter ud fra de kvaliteter ved den kollektive trafik, der betyder mest for dem.

Mange kundebehov genfindes i alle tre segmenter. Se figur. Brugbar trafikinformation er kunderste vigtigste behov, men også et område, hvor de endnu ikke er fuldt tilfredse med, hvad den kollektive trafik kan tilbyde. Det er en del af baggrunden for, at Movia har dette som et af sine vigtige indsatsområder for at øge kundetilfredsheden.

KUNDEBEHOV

De fem vigtigste kundebehov og andelen af kunderne, der betragter dem som opfyldt, 2012, pct.



DE TRE KUNDESEGMENTER



Sikker rejse-segmentet

- Vægter tryghed undervejs – og at nå frem efter planen.
- Stiller høje krav til trafikinformation – især ved forsinkelser.

Veje til mere tilfredse kunder

God trafikinformation på farten

Movia har opstillet følgende fem pejlemærker for fremtidens trafikinformation:

- Det skal være let for kunden at få direkte adgang til netop den information, der er nødvendig og relevant.
- Kunden skal nemt kunne planlægge og optimere sin rejse – ud fra sine behov i situationen.
- Kunden skal fra rejsens start til slut kunne få besked om sin placering, rejsetid og kommende skift.
- Kunden skal have sine trafikinformationer i realtid, så de er til at stole på og handle ud fra.
- Kunden skal ved hjælp af trafikinformationen på hele rejsen kunne skifte let og ubesværet mellem forskellige trafikformer.

Alle pejlemærkerne på i retning af, at fremtidens trafikinformation i høj grad skal være digital, mobil og sammenhængende. Movia vil bl.a. fortsætte udbygningen af digitale tilbud om trafikinformation som fx Rejseplanen, diverse mobiltjenester, count-down-displays og andre former for realtidsinformation på farten.

En smart måde at løse billet på

Rejsekortsystemet er nu fuldt implementeret i hele Movias område og vil i fremtiden være det bærende billetmedie. Inden for få år vil alle billettyper kunne håndteres vha. Rejsekort og gøre det meget enkelt at være kunde i det kollektive transportsystem.

Med Rejsekortet skal det være enkelt og let at løse korrekt billet til en rejse med kollektiv trafik i hele landet. Det skal gøre det mere attraktivt at bruge den kollektive trafik og dermed bidrage til at tiltrække flere passagerer.

Desuden skal takstområderne fusioneres, så kunderne ikke oplever gener eller barrierer ved at rejse på tværs af områderne.

Bedre komfort på rejsen

Som kunde i den kollektive trafik vil man gerne opleve sin rejse som behagelig og tryk – og have mulighed for at udnytte rejsetiden og eventuel ventetid på en god måde.

Derfor er det også vigtigt at forbedre dels bussernes komfort og faciliteter, dels udformningen af stoppesteder og andre ventefaciliteter. Det gælder også adgangsveje, skiltning og andre forhold ved skift – ikke mindst på terminaler og stationer. Frem mod 2020 vil der være brug for omfattende forbedringer ved stoppesteder og knudepunkter med mange rejsende.



Spare penge-segmentet

- Vil have noget for pengene.
- Har fokus på effektiv rejse og god information.
- Fravælger bil, fordi den er dyr.



Dør til dør-segmentet

- Vil fra A til B uden ventetid og unødige ophold.
- Vil gerne tage tog og bus, hvis de er lige ved døren.
- Har fokus på, at køreplanen skal holde.



Mål: Grønnere kollektiv trafik

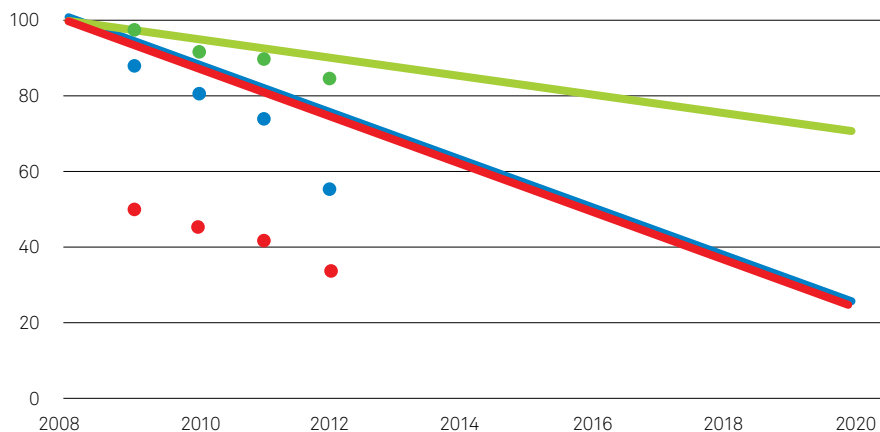
Movia arbejder for, at udledningerne og støjen fra busserne mindskes – blandt andet gennem skrappe krav til operatørerne samt løbende afprøvninger af nye bustyper og drivmidler.

En godt udnyttet kollektiv trafik påvirker det globale klima og det lokale miljø mindre end privatbilismen. Movia arbejder for at reducere bussernes udledning af partikler og kvælstofoxider (NO_x), der forurener nærmiljøet, samt CO_2 , der bidrager til den globale opvarmning.

På alle tre områder er udviklingen i perioden 2008-2011 gået hurtigere end ventet. I lyset af resultaterne siden 2008 er miljøambitionerne nu hævet i forhold til målene i Trafikplan 2009. CO_2 -målet er skærpet fra 20 til 29 pct., og NO_x og partikler fra 60 til minimum 75 pct.

MILJØMÅLENE

Udledninger af CO_2 , NO_x og partikler. Realiseret og målsætninger frem til 2020. Indeks 100 = 2008.



Reduktionsmål 2020

CO₂, 29%

NO_x, 75%

Partikler, 75%

Realiseret

CO₂

NO_x

Partikler

Målet for mindre udledning af NO_x og partikler omfatter alle Movias syv geografiske områder under ét. Når det gælder CO_2 , ønsker alle kommuner at forpligte sig til en reduktion på mindst 25 pct. Region H og en række kommuner har ønsket at gå videre end dette og har valgt at investere i et skærpet reduktionsmål på 35 pct. Det drejer sig om København, Frederiksberg, Albertslund, Glostrup, Brøndby, Hvidovre, Vallensbæk og Ishøj kommuner.

Reduktionsmålene for CO_2 , NO_x og partikler gælder per kørt kilometer. Miljømålsætningerne er dermed et teknisk mål, der afspejler motorernes miljøstandard, valget af brændstof samt bussernes størrelse. Den faktiske påvirkningen af miljøet per passager afhænger selvsagt af passagertallet. Derfor vil Movia kunne opnå yderligere miljøgevinster i det omfang, det lykkes at realisere den ventede passagervækst via højere belægning i busserne.

Lovens øvre grænse for udvendig støj fra busser er i øjeblikket 80 dB. For at mindske støjforureningen har Movia allerede sat en lavere maksimumgrænse på 77 dB, og frem mod 2020 skrues der yderligere ned for støjen. Den udvendige støj fra nye busser må i 2020 højst være 75 dB; med en reduktion på 3dB halveres lydintensiteten, og støjen vil opleves væsentligt nedsat.

Veje til grønnere kollektiv trafik

Miljø- og klimavenlig teknologi

Den kollektive trafik skal gøres endnu mere miljøvenlig ved at køre med materiel, der belaster klima og miljø mindst muligt. Et af de stærkeste virkemidler på dette område er de store udbudsrunder.

Ved Movias udbud af buskørsel vurderes busser med højere miljøstandard bedre end busser, der "kun" lever op til lovens minimumskrav. Movia er således typisk et skridt foran de europæiske normer for partikel- og NO_x-udledning, der i 2014 bliver yderligere skærpet.

Busteknologien udvikler sig hele tiden. Derfor afprøver Movia løbende nye og mere miljøvenlige bustyper som fx mindre busser, letvægtsbusser, hybridbusser samt busser, der benytter sig af et alternativt drivmiddel. Tabel 1 viser nogle af de teknologier, der frem mod 2020 ventes at kunne bidrage til målet om en markant CO₂-reduktion.

MINDRE CO₂-UDLEDNING

Forskellige teknologiers potentiale for CO₂-reduktion frem mod 2020.

Teknologi	CO ₂ -reduktion per kørt km i 2020	Betydning for køreplantepriser
Euro 6-dieselbusser	0-5 pct.	Neutral
Teknologisk udvikling	20 pct.	Neutral
Mindre busser	50 pct. per bus	30-50 kr. lavere
Hybridbusser	25-30 pct.	40-70 kr. højere
El-busser	60 pct.	Pt. mindst 100 kr. højere
2. generations biobrændstof	80 pct.	20-40 kr. højere

På længere sigt forventes den rent el-drevne bus at blive konkurrencedygtig. Indtil da er den vigtigste vej til et bedre miljø en kombination af busser, der overholder Euro 6-normen, (bio)diesel-teknologi, differentierede busstørrelser og et effektivt miljøsyn. At anvende gas som drivmiddel indebærer derimod ingen væsentlige fordele sammenlignet med dieselbusser, der overholder Euro 6-normen.

Mindre og større busser

Som det fremgår er der særlige perspektiver i muligheden for at tilpasse bussernes størrelse bedre til behovet. For hver stor 12 meters dieselbus, der erstattes af en lille bus, kan der spares op til 50 pct. CO₂-udledning per vogntime. Mindre busser vil især være egnede på linjer med en lav og konstant belægning. Udover de miljømæssige fordele er der også økonomiske gevinster ved både indkøb og drift. På linjer med høj belægning, kan der

omvendt være gevinster ved at indsætte busser, der er længere end 12 meter.

Flere passagerer

I et miljø- og klimaperspektiv er indsatsen for flere passagerer helt afgørende. For busserne er kun for alvor et grønt alternativ til privatbilismen, hvis de har tilpas mange passagerer. Derfor er passagervækst og effektiv drift en vigtig forudsætning for, at bussen er miljø- og klimamæssigt konkurrencedygtig.





Mål: Styrket Flextrafik

Med Flextrafik kan kommuner og regioner at samle og koordinere deres kørsler af borgere med særlige behov – og samtidig udvide den kollektive trafik med et individuelt og fleksibelt tilbud. Begge typer af Flextrafik skal styrkes frem mod 2020.

Flextrafik er en samlebetegnelse for en række forskellige kørselsordninger, der ligger ud over den traditionelle kollektive trafik. Der er tale om individuel transport af enkeltpersoner fra dør til dør.

Movia organiserer Flextrafikken for de kommuner og regioner, der tilslutter sig ordningen. Kørslen kan deles i to hovedtyper:

- **Lukkede kørsler:** Dels den lovpligtige kørsel af personer med handicap, dels den visiterede kørsel af bl.a. patienter til læge og sygehus samt kørsel til institutioner, specialskoler mv.
- **Flextur,** hvor enhver borger selv kan bestille en tur, som så koordineres af Flextrafik. Flextur er delvist egenbetalt og anvendes især på tidspunkter og steder, hvor der ikke er andre kollektive tilbud.

Koordinering af individuelle ture er det bærende princip i begge typer af Flextrafik. Det betyder, at kommuner og regioner kan opnå stordriftsfordele i forhold til, hvis turene bestilles og køres ukoordineret.

Med Flextrafik er det muligt at samle alle typer af visiteret kørsel i samme regi og dermed udnytte den samlede kapacitet langt bedre.

Målene for Flextrafik frem mod 2020 er:

- At stadig flere kommuner og regioner vil koordinere deres lukkede kørsler i Flextrafik.
- At 90 pct. af alle kommuner er tilsluttet Flextur. Det indebærer, at kun 4-5 kommuner vil stå uden for ordningen.
- At få mest mulig kørsel i den enkelte kommune koordineret i Flextrafik regi for at opnå stordriftsfordele og lavere omkostninger.

Den nuværende udbredelse af de forskellige typer af Flextrafik er vist på kortet på næste side.

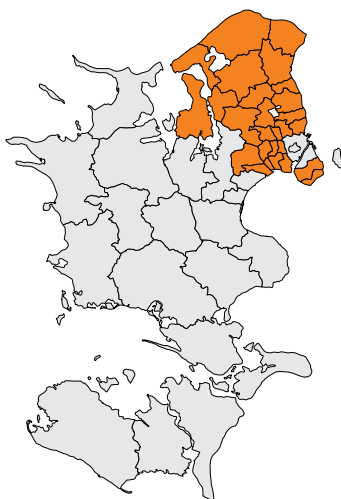
Movias overordnede mål er at være kommunernes foretrukne samarbejdspartner, når det gælder udbud og planlægning af den visiterede kørsel. Movia skal være garanten for, at kommunernes visiterede kørsler bliver varetaget økonomisk effektivt, pålideligt og med høj forsynings-sikkerhed og brugertilfredshed.

Veje til en styrket Flextrafik

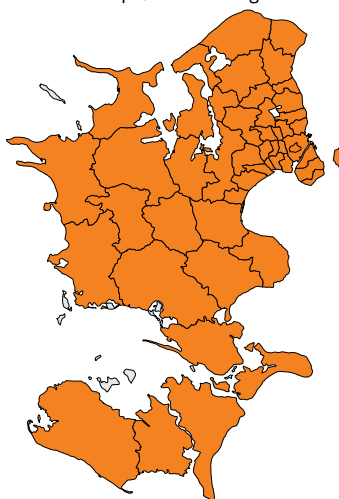
FLEXTRAFIK 2012

Geografisk udbredelse af forskellige typer af Flextrafik, 2012.

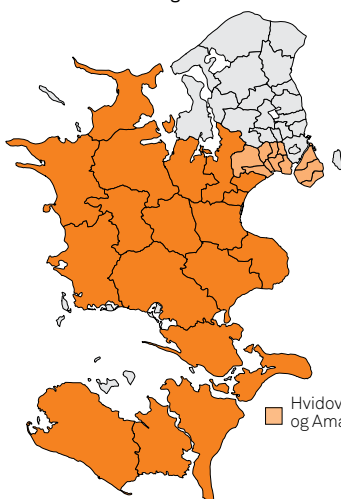
Flextrafik Rute



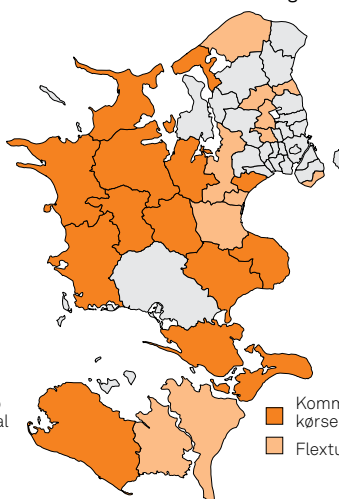
Handicapkørselsordning



Patientbefordring



Kommunal visiteret kørsel og Flextur



Movia vil sammen med kommuner og regioner arbejde på at udvikle og styrke Flexturkonceptet frem mod 2020 ud fra følgende seks visioner:

- Flextur tilbydes som **én løsning til alle kommuner**, men der kan eventuelt arbejdes med løsninger, som er tilpasset lokale forhold.
- Størstedelen af alle **bestillinger** foregår elektronisk, og alle former for selvbetjeningsmuligheder er fuldt udfoldet.
- Det er let at få **information**. Velfungerende, pålidelige og lettilgængelige online-services og call-back løsninger er implementeret. Kunderne informeres i realtid om, hvor langt væk en bestilt vogn er.
- Det er **let at betale**. Alle almindelige betalingsformer kan anvendes i forbindelse med bestilling af turen. Udover dankort, kan der betales via mobiltelefonen – og med tiden også med Rejekortet.
- Flextur er fuldt integreret i **Rejseplanen**. Når en kunde søger på rejseplanen.dk, bliver Flextur foreslået i de relevante tilfælde – med link til bestillingsfunktioner.
- **Markedsføring** koordineres af Movia på tværs af kommuner, så også Flextur kan fremstå som et ensartet og bredt tilgængeligt tilbud.



Tekst: Trafikselskabet Movia
Tilrettelæggelse: Ola Jørgensen, Klartekst
Layout: Karen Krarup
Foto: Jens Bangsbo, Erik Bjørn & Kompagni A/S, Jasper Carlberg, Liselotte Plenov, Tue Schørring, René Strandbygaard, Thomas Søndergaard, Anders Thulin.
Tryk: PRinfo Trekroner
Oplag: 1.500 stk.
ISBN 978-87-994138-9-8



PEFC
PEFC/09-31-022



541 422



Hent hele
Trafikplan 2013
på Moviatrafik.dk



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
www.moviatrafik.dk