



**Trafikplan 2009**



## INDHOLDSFORTEGNELSE

• Indholdsfortegnelse .....	3
• Forord .....	5
• Indledning – formål og baggrund .....	6
• Sammenfatning .....	8
• 1. Udfordringer og perspektiver .....	12
• 1.1 Den kollektive trafiks markedsandele skal øges .....	14
• 1.2 Tængslen er stigende .....	16
• 1.3 Miljøet er i fokus lokalt og globalt .....	18
• 1.4 Kunderne har fokus på pålidelighed og rejsetid .....	21
• 1.5 Konkurrence om velfærdsmidlerne i kommuner og regioner .....	22
• 1.6 Geografien betyder forskellige opgaver og løsninger .....	24
• 1.7 God sammenhæng og koordinering er afgørende .....	26
• 2. Andre planer .....	28
• 2.1 Trafikstyrelsens trafikplan for jernbanen .....	29
• 2.2 Den grønne transportpolitik .....	30
• 2.3 De regionale udviklingsplaner .....	33
• 2.4 Kommunale planer .....	37
• 3. Strategiske mål .....	39
• 3.1 Markedsandele for pendlerture skal øges .....	40
• 3.2 Kundetilfredshed .....	41
• 3.3 Miljø .....	42
• 4. Hvordan kan den kollektive trafik styrkes .....	44
• 4.1 Planlægning .....	46
• 4.2 Sammenhæng i det kollektive trafiknet .....	48
• 4.3 Produktdifferentiering .....	50
• 4.4 Højklassede kollektive trafiksystemer .....	52
• 4.5 Behovsstyret trafik .....	56
• 4.6 Kontrakter .....	60
• 4.7 Materiel .....	62
• 4.8 Infrastruktur .....	64
• 4.9 Pris .....	66
• 4.10 Trafikinformation .....	68
• 4.11 Markedsføring .....	71
• 5. Hvordan kan målene nås .....	72
• 5.1 Nødvendige indsatsområder .....	74
• 5.2 Øvrige indsatsområder .....	78
• Bilag .....	81
• Nøgletal om Movia og passagerudvikling for bus og lokalbane .....	82
• Resultatopgørelse .....	84
• Fordelingsregnskab .....	85



## Forord

Movia skal udarbejde en trafikplan hvert fjerde år og dette er første udgave. Movias trafikplan skal svare på den statslige trafikplan for jernbane 2008-2018, som Trafikstyrelsen udsendte maj 2008 og færdigbehandlede efter høring i november 2008. Movias trafikplan har også grundlag i Folketingets politiske aftale om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009.

Trafikplanen er udarbejdet i efteråret 2008 og foråret 2009. Undervejs i forløbet er udfordringer og mål for planen blevet forelagt Movias repræsentantskab, som har givet kommentarer med videre i arbejdet.

Movia udsender trafikplanen til alle 45 kommunalbestyrelser og de to regionsråd. Der afholdes herudover to debat/dialogmøder i slutningen af september 2009, hvor trafikplanen præsenteres og hvor interessenterne kan komme med synspunkter til indholdet. De to møder fungerer også som en del af høringsprocessen, der løber frem til den 13. november 2009. Der udarbejdes efterfølgende et høringsnotat som behandles i Movias bestyrelse den 10. december 2009.



## Indledning - formål og baggrund

Movia skal, ifølge loven om trafikkselskaber, hvert fjerde år følge op på Trafikstyrelsens trafikplan for jernbanen med en plan for den kollektive bus- og lokalbanetransport i Region Hovedstaden og Region Sjælland. Dette er Movias første trafikplan, som udover Trafikstyrelsens trafikplan for jernbanen også tager afsæt i aftalen om en grøn transportpolitik, som blev indgået mellem Folketingets partier i januar 2009.

Det er Movias opgave at sikre, at der tilbydes kollektiv transport af den kvalitet og i det omfang, som ejerne, de 45 kommuner og to regioner, ønsker. Movia skal i den forbindelse rådgive og anvise løsninger, så de givne budgetmæssige muligheder omsættes i den bedste betjening for kunderne. Herudover vil Movia gerne adressere to af de væsentligste udfordringer for den kollektive trafik i den kommende tid, nemlig trængsel og miljø.

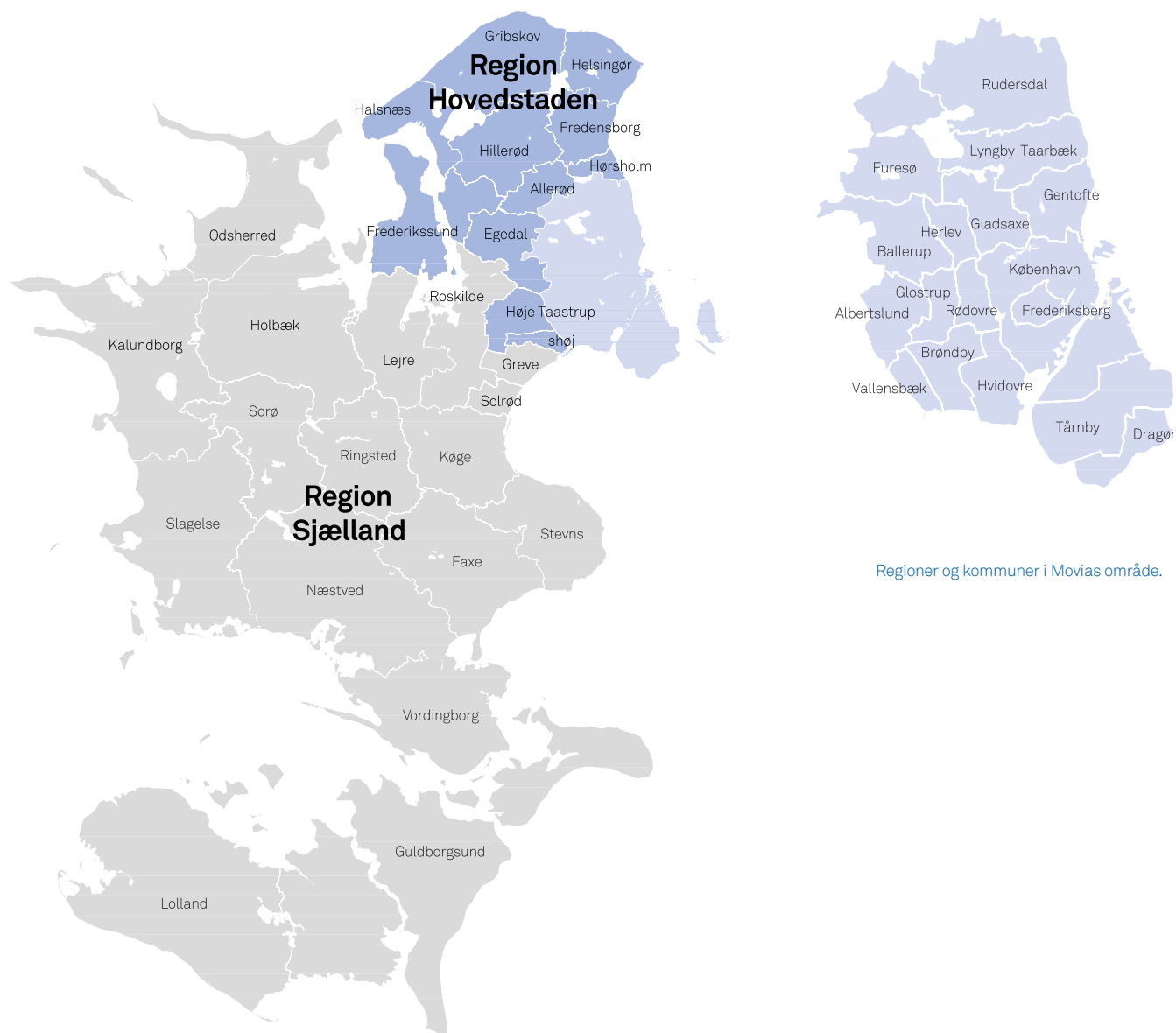
Der er en generel enighed om, at de afledte problemer af den stigende trængsel i Københavnsområdet og i større købstæder kun kan reduceres, hvis den kollektive trafik og cykeltrafikken dels overtager en andel af den nuværende biltrafik, dels opsluger en stor del af den vækst i trafikken, som blandt andre Infrastrukturkommissionen skønner vil udgøre mere end 2 % årligt frem mod 2030. Det vil

samtidig reducere energiforbruget, mindske de skadelige virkninger af trafikken på miljøet og i det hele taget virke befordrende for mobiliteten og tilgængeligheden.

### PLANENS FORMÅL

Hovedformålene med trafikplanen er dels at formulere overordnede mål og visioner, der kan række en fornuftig årrække frem i tiden, dels at skabe et fælles vidensgrundlag om de udfordringer, den kollektive trafik står over for i de kommende år. Planlægning og implementering af forbedringer for den kollektive trafik er tidskrævende, og større tiltag vil påvirke den kollektive trafik i 5-10 år eller længere. Med udgangspunkt i Movias Forretningsplan 2008-2010 udstikker trafikplanen således retningslinjer frem mod 2020.

Der er tale om en strategisk plan, der udstikker overordnede retningslinjer for udviklingen af den kollektive trafik, og som også giver bud på, hvilke virkemidler og indsatser, der er nødvendige at fokusere på, hvis de opstillede mål skal nås. Målene er formuleret for hele Movias betjningsområde under ét og understøtter dermed et sammenhængende kollektivt trafiknet og kundernes rejsemønstre.



Regioner og kommuner i Movias område.

Planen tænkes siden hen fulgt op af forretningsplaner og lokale busplaner, der på et mere konkret og detaljeret niveau beskriver, hvordan de overordnede mål kan udmøntes i form af ændringer i linjeføringer, køreplaner, udbudsbetingelser osv.

#### **ORGANISERINGEN AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I MOVIA**

I henhold til Lov om Trafikselskaber varetager Movia fra 1. januar 2007 offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel og lokalbanebetjening. Derudover tilbyder Movia Flextrafik, der er en fællesbetegnelse for de af Movias transporttydelser, der ligger udover rutekørsel med bus og tog.

Movias dækningsområde er Region Sjælland og Region Hovedstaden med undtagelse af Bornholm. Området er yderligere opdelt i 45 kommuner, som beslutter på det lokale trafikale serviceniveau, mens de to regioner beslutter niveauet for den regionale trafik. Movias opgave er at koordinere, planlægge, følge op og udbyde den kollektive trafik under hensyn til kommunernes og regionernes ønsker og behov. Derudover skal Movia samarbejde med DSB og Metroselskabet om at finde de bedste løsninger samlet set. Det samarbejde er formaliseret med Trafikstyrelsen for bordenden.

Movias trafikplan rækker frem til 2020, og er udarbejdet i 2009. Trafikplanen skal revideres mindst hvert fjerde år i samme takt som staten skal udarbejde en jernbaneplan for Danmark. Planen er bygget op over tre hovedområder: Udfordringer, mål og indsatser.

## Sammenfatning

### UDFORDRINGER

De væsentligste udfordringer som Movia og dermed store dele af den kollektive trafik i Movias område står over for er følgende:

#### 1. Den kollektive trafiks markedsandele skal øges

Der er bred politisk enighed om, at den kollektive trafik fremadrettet skal tage en større andel af transportarbejdet, for at mindske trafikens uheldige konsekvenser i form af trængsel og miljøbelastning. Dette fremgår bl.a. af Folketingets grønne transportpolitik fra januar 2009. Det betyder primært, at en større andel af pendlerne skal benytte bus eller tog på den daglige rejse til arbejde og uddannelse. Udfordringen forstærkes af, at den øgede markedsandel skal opnås i et voksende transportmarked.

#### 2. Trængslen er stigende

Den stigende trængsel betyder at mange mennesker spilder tid i kø enten på vejene eller som passagerer i busserne, hvilket betyder et værditab for samfundet. Trængslen betyder også at mobiliteten bliver nedsat for alle. For Movia - isoleret set – er det væsentligt at få nedbragt trængslen af hensyn til rejsetid for kunderne og driftsøkonomien for kommuner og regioner.

#### 3. Miljøet er i fokus, lokalt og globalt

Transportsektoren er en væsentlig bidrager til både den globale og lokale miljøbelastning. Movia skal medvirke aktivt til at nedbringe miljøbelastningen i en situation, hvor øgede markedsandele formentlig også betyder flere kørte kilometer i den kollektive trafik.

#### 4. Kunderne har fokus på pålidelighed og rejsetid

Kunderne prioriterer kort rejsetid og høj pålidelighed som nogle af de vigtigste faktorer, når de rejser. Men i dag oplever de for ofte, at bussen sidder fast i trafikken og ikke kan holde sin køreplan, hvorved rejsetiden forlænges og korrespondancer mistes. Samtidig er informationen til kunderne ved driftsforstyrrelser utilstrækkelig i den kollektive trafik. Styrkelse af rejsetid og pålidelighed er en basal forudsætning for at øge markedsandele.

#### 5. Konkurrence om velfærdsmidlerne i kommuner og regioner

Bus og lokalbanedriften udgør kun en lille andel af de offentlige budgetter. I kommunerne er busdriften i konkurrence med børn/unge/ældreområdet, undervisningsområdet samt socialområdet. I regionerne er der øremærkede midler til regional udvikling, herunder kollektiv trafik. Når kommuner og regioner har en økonomi, der er under pres indgår busdriften selvfølgelig også i prioriteringen.





#### 6. Geografien betyder forskellige opgaver og løsninger

Movia betjener et stort geografisk område som varierer fra tæt storbyområde til meget tyndt befolkede områder. Udfordringen er her at der skal fokuseres på meget forskellige busløsninger afhængig af områdets geografi.

#### 7. God sammenhæng og koordinering er afgørende

Kunderne skal opleve den kollektive trafik som sammenhængende selv om forskellige selskaber har ansvaret for forskellige dele af trafikken. Det gælder både i køreplanlægningen og ved fælles trafikinformation før og under rejsen, og især ved driftsforstyrrelser. Systemet skal også hænge bedre sammen i knudepunkter, hvor skift skal kunne foregå nemt, bekvemt og overskueligt. Dette kræver et godt samarbejde på tværs af metro, tog og busser.

#### MÅL

Disse udfordringer holdes i fokus ved opstillingen af de strategiske mål for Movia. Den kollektive trafik har sin styrke i at kunne flytte mange mennesker på kort tid, med et forholdsvist lille pladsforbrug. Den kollektive trafik kan også sikre mobilitet i områder og for kundegrupper, der ikke har andre transportmuligheder. Det er derfor i samfundets interesse, at så mange som

muligt vælger den kollektive trafik. Det gælder specielt i større byområder, hvor den stigende biltrafik skaber trængselsproblemer og belaster klimaet og det lokale miljø.

Den kollektive trafiks succes skal først og fremmest måles på markedsandelen i pendlertrafikken, hvor trængsel og miljøbelastningen er størst. Men en væsentlig drivkraft i at kunne øge markedsandelen er at kunden oplever at få mere "værdi for pengene". En høj kundetilfredshed er således en nødvendig forudsætning for succes. I den forbindelse skal der især fokus på det som kunderne lægger allermest vægt på, nemlig pålidelighed og rejsetid. Endelig ønsker Movia som stor transportindkøber at bidrage til et bedre miljø, fordi det er nødvendigt og en vigtig konkurrenceparameter i fremtiden.

Derfor opstilles der mål for følgende områder: Den kollektive trafiks markedsandele, den kollektive trafiks miljøpåvirkning samt kundetilfredshed med Movias leverance. Målene er:

#### 1. Den kollektive trafiks markedsandele for pendlerture skal øges

Forøge den kollektive trafiks markedsandele for pendlerture, størst stigning for pendlerturene med mål i centralkommunerne.

## 2. Kundetilfredshed

Movia skal have mindst 90 % tilfredse kunder – heraf skal mindst hver tredje være meget tilfreds.

## 3. Miljø

Global emission: Movias bustrafik skal reducere udledningen af CO<sub>2</sub> til atmosfæren med 20 % fra 2008 til 2020 pr. kørt kilometer.

Regional/lokal emission: Movias bustrafik skal reducere udledningen af NO<sub>x</sub> og partikler med 60 % fra 2008 til 2020 pr. kørt kilometer.

### NØDVENDIGE INDSATSOMRÅDER

For at imødegå udfordringerne og nå de opstillede mål, skal den kollektive trafik styrkes mærkbart. Den hidtidige udvikling har medført en markant voksende markedsandel for biltrafikken, som kun kan brydes med en meget bred og betydelig indsats i den samlede kollektive trafik. Der findes mange tiltag, som kan tages i anvendelse, men skal målene nås må der især fokus på følgende indsatsområder:

#### 1. Indførelse af flere højklassede kollektive trafiksystemer

Kvaliteten i form af rejsehastighed, pålidelighed og komfort skal øges. Det sker langsigtet gennem investeringer i metro og nye togforbindelser. På kort og mellemlangt sigt er det primært bussen der kan øge udbud og kvalitet i den kollektive trafik, og sikre højklasset betjening til områder som ikke får metro eller tog. Movia vurderer at der skal indføres en højklasset løsning på Ring 3, der skal gennemføres højklassede busløsninger (BRT systemer) mindst to steder og der skal etableres direkte buslinjer på motorvejene.

#### 2. Højere rejsehastigheder for buskunderne

Busfremkommelighed giver et bedre produkt for kunderne og en bedre økonomi i busdriften. Højere rejsehastighed og dermed større konkurrencedygtighed er nødvendigt. Movia mener at det skal opnås gennem markant forbedring af busfremkommeligheden i byområderne, ved brug af flere busbaner og prioritering i signalanlæg.

#### 3. Mobilportal og information, før og under rejsen

Trafikinformation før og under rejsen er afgørende for at nedbryde barrierer mod brugen af bustrafikken og øge tilliden til bussen. Movia vurderer at Rejseplanen fortsat skal udvikles med bl.a. realtid, og oplysninger om driften skal gøres

tilgængelig for kunderne via internet og mobiltelefon. Realtidsinformation skal også være tilgængelig i knudepunkter og i f.eks. indkøbscentre, hospitaler o.lign. Samtidig skal information ved driftsforstyrrelser forbedres markant på tværs af trafikselskaberne.

#### 4. Sammenhæng

Ansvar for de forskellige dele af den kollektive trafik er lagt ud til fem selskaber, men kunderne skal opleve den kollektive trafik som sammenhængende. Når køreplanerne lægges skal bus, metro og tog korrespondere, men hvis sammenhængen ødelægges af irregulær drift, skal information og evt. anden transportmulighed gøres tilgængelig for kunderne. Mange kunder benytter mere end ét transportmiddel og accepterer også gerne skift, hvis disse kan foregå nemt, hurtigt og bekvemt. Movia vurderer at der skal større fokus på at køreplaner, terminaler og knudepunkter er indrettet efter kundernes behov. Også sammenhængen mellem kollektiv og individuel trafik skal styrkes med bl.a. flere parkeringspladser ved stationer og terminaler.

#### 5. Miljøvalg i udbudsrunder

Der skal i hver udbudsrunde kræves bud med materiel der er mere miljøvenligt end gældende lovgivning. Der anbefales ikke en bestemt motorteknologi, men alene funktionskrav der fokuserer på emissionsværdier. Movia vurderer at den politik, der har været valgt de seneste år med at tilkøbe mere miljøvenligt materiel end lovens minimum, skal fastholdes.

Nedenfor er i skemaform vist den forventede nytteværdi af en række virkemidler, opdelt efter typen af betjeningsområde.

#### FORSLAG TIL INDSATSOMRÅDER

Virkemidler	Centralkommuner	Storkøbenhavn uden for centralkommunerne	Købstæder	Landområder	Investeringsbehov	Betydning for driftsomkostningerne
BRT	XXX	XX			Høj	Besparelse
Direkte busser	X	XXX	XXX		Variierende	Middel
Styrkelse af regionalt net		X	XX	XXX	Lille	Lille
Nye linjer – øget drift	XXX	XXX	XXX		Ingen	Variierende
Incitamentsaftaler	XXX	XXX			Ingen	Besparelse
Separate busbaner	XXX	X	X		Høj	Besparelse
Busprioritering i signalanlæg	XXX	XX	X		Middel	Besparelse
Information på tværs af trafiksselskaber	XXX	XXX	XXX	XXX	Variierende	Lille
Count down (i realtid)	XXX	XXX	XXX		Middel	Lille
Korrespondancesikring			XXX	XXX	Variierende	Lille
Terminalforbedringer	XXX	XXX	XXX		Variierende	Lille
Bedre vente- og skifteforhold	XXX				Middel	Lille
Flextrafik – åben bruger				XXX	Ingen	Lille
Udbrede mobilportal	XXX	XXX	XXX	XXX	Lille	Lille
SMS næste bus/SMS billetter	XXX	XXX	XXX	XXX	Lille	Lille
Rejsegaranti	XXX	XXX	XXX	XXX	Ingen	Lille
Miljøvenlige busser	XXX	XXX	XXX	XXX	Ingen	Lille-middel

Virkemidler, der kan anvendes af kommuner og regioner for at nå de opstillede fællesmål for øgede markedsandele, kundetilfredshed og miljøbelastning. Antallet af X-er indikerer, om en given indsats må forventes at have stor eller lille effekt i forhold til at nå målene – tre X-er svarer til størst effekt. Yderst til højre angivelse af det typiske niveau for nødvendige investeringer for kommuner/regioner samt betydningen af et virkemiddel for de løbende driftsomkostninger.

-  Virkemidlet styrker målet om markedsandele
-  Virkemidlet styrker primært målet om markedsandel, men også kundetilfredshed
-  Virkemidlet styrker primært målet om kundetilfredshed, men også markedsandel
-  Virkemidlet styrker målet om kundetilfredshed
-  Virkemidlet styrker målet om miljø

Trafikplanen fokuserer på de hovedudfordringer Movia står over for i de kommende fire år, men også de perspektiver der åbner sig med den forventede udvikling frem mod 2020, herunder især Folketingets aftale om en grøn transportpolitik.

## 1 Udfordringer og perspektiver

De senere års stigende velstand, hvor flere er kommet i arbejde, har generelt ført til en øget efterspørgsel efter transport, som primært er blevet dækket gennem øget anvendelse af privatbilen. Det har ført til en faldende markedsandel for den kollektive trafik og øget trængsel på vejnettet i og omkring de større byer. Med et stigende fokus på de negative virkninger af øget biltrafik, bl.a. klimaforandringer og behovet for reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet, udgør den kollektive trafik en bæredygtig mulighed for at imødekomme de kommende års transportbehov.

### ØKONOMISK UDVIKLING

Der skal også fremadrettet investeres i den kollektive trafik i stadig hårdere konkurrence med ønskerne på andre velfærdsområder i kommunerne. Den økonomiske udfordring forstærkes af konjunkturerne, hvis disse går mod stigende lønninger, oliepriser og renter, og tilsammen vil det betyde øgede investeringer i den kollektive bustrafik for at opretholde serviceniveauet.

Den øjeblikkelige økonomiske krise i verden vurderes ikke at have afgørende betydning for behovet for et godt tilbud om kollektiv trafik til borgerne i Movias område. En mindre periode med nedgang i økonomien giver kortsigtet mindre rejseaktivitet samlet set, med en lille tendens til at flere vælger bilen fra til fordel for den

kollektive trafik. Men i et længere perspektiv vil væksten i pendlingstrafikken fortsætte, og det er her den kollektive trafik skal være et attraktivt tilbud til borgerne.

I et konkurrencepræget marked, skal den kollektive trafiks tilbud gøres mere attraktive gennem et skarpere fokus på at imødekomme kundernes behov. Kunderne vægter især god pålidelighed og rimelig rejsetid højt. Begge dele hænger tæt sammen med banernes spor- og signalkvalitet og bussens mulighed for at komme frem i trafikken, men det stiller også krav om, at den kollektive trafik med både bus, tog og metro opleves af kunden som et sammenhængende net. Det skal sikres gennem et tæt samarbejde mellem aktørerne.

### DEMOGRAFISK UDVIKLING

Den demografiske udvikling – befolkningssammensætning, arbejdspladsplacering og pendling – samt de større infrastrukturprojekter har ligeledes betydning for den kollektive trafiks forventede udvikling. Ser man lidt længere frem viser prognoserne, at befolknings- og arbejdspladsudviklingen gavner kollektiv trafik, idet væksten primært sker i byområderne, hvor den kollektive trafik i forvejen står stærkt i konkurrencen med øvrige transportmidler, og hvor en yderligere udbygning vil kunne ske gradvist.



Der er i de næste 10 år planlagt en række udbygninger af infrastrukturen som også vil påvirke den kollektive trafiks position i markedet. Det gælder både vej- og baneudbygninger. Disse udbygninger er alle omfattet af statens investeringsplan og gennemgås i afsnit 2.2.

#### GEOGRAFISK OPDELING

Movia dækker et stort geografisk område, og udfordringerne er forskellige afhængige af, hvor i området man befinder sig. Den kollektive trafiks rolle og opgave er væsentligt forskellig i de tæt bebyggede områder og i landområderne.

I planen arbejdes med en geografisk opdeling af Movias betjeningsområde i følgende:

- 1 [Centralkommunerne](#)  
(København og Frederiksberg kommuner)
- 2 [Storkøbenhavn](#)  
(uden for centralkommunerne)
- 3 [Købstæderne](#)  
(uden for Storkøbenhavn)
- 4 [Landområder](#)

Hvor den primære opgave i de tæt befolkede områder er at skabe mobilitet og samtidig begrænse trængslen og miljøbelastningen, er den i de tyndt befolkede områder at skabe mobilitet for de, der ikke har bil til rådighed.

Bustrafikken spiller en central rolle i det kollektive tilbud og betjener flere passagerer end baner og metro tilsammen. Dens betydning vil ydermere være stigende i det næste tiår. Indtil baner, metro og motorveje er udbygget, er busstrafikken det sted, hvor der hurtigst og mest fleksibelt kan skaffes yderligere kapacitet. Bussen er også det transportmiddel, hvor ekstra kapacitet i en periode mest økonomisk kan skæres ned igen, når nye forbindelser med tog og metro kan tages i brug.

#### MOVIAS HOVEDUDFORDRINGER OG PERSPEKTIVER

Der er identificeret følgende hovedudfordringer og perspektiver, som gennemgås i de følgende afsnit. Nogle har gyldighed generelt for den kollektive trafik, andre er specifikke for Movias trafik.

##### Generelle

- Den kollektive trafiks markedsandele skal øges
- Trængslen er stigende
- Miljøet er i fokus lokalt og globalt
- Kunderne har fokus på pålidelighed og rejsetid

##### Særligt for Movia

- Konkurrence med andre offentlige velfærdsområder om finansiering
- Geografien betyder forskellige opgaver og løsninger
- God sammenhæng og koordinering er afgørende.

## 1.1 Den kollektive trafiks markedsandele skal øges

Der er på nationalt, regionalt og lokalt niveau stigende fokus på den individuelle trafiks negative sider. Det gælder både i forhold til den stigende trængsel og miljøpåvirkningen. Derfor skal den kollektive trafik fremadrettet bære en større andel af trafikken, hvis problemerne skal imødegås.

Udfordringen skal ses i lyset af de senere års udvikling, hvor den kollektive trafik har tabt markedsandele. De store investeringer gennem de seneste 10-20 år i den kollektive trafik i og omkring hovedstaden har betydet, at det er lykkedes at fastholde antallet af passagerer samlet set. Investeringerne har fx. været Øresundsbron, øget S-togsdrift, nye S-tog, Ringbanen, Metroen, nye lokalbanetog samt etablering af S-busser og A-busser. Men på grund af en betydelig stigning i det samlede transportarbejde i samme periode, er den kollektive trafiks markedsandel reduceret markant i perioden.

Væksten har primært ligget på cykel- og biltrafikken. I hovedstadsområdet står biltrafikken for mere end halvdelen af transportarbejdet, mens cykel- og kollektiv trafik rundt regnet står for hver ca. en fjerdedel.

### MARKEDSANDELE I 2007 I FORSKELLIGE GEOGRAFISKE OMRÅDER I MOVIAS OMRÅDE

Den kollektive trafik har den højeste markedsandel i de tætbefolkede centralkommuner med en andel på 25 % af de daglige pendlerture. Andelen falder med afstanden til centrum og den bebyggelsesmæssige tæthed. I Storkøbenhavn er andelen på 16 %, i hovedstadsområdet uden for Storkøbenhavn er andelen faldet til 12 % og på resten af Sjælland og Lolland/Falster er andelen nede på 7 %.

### KAPACITETSUDVIKLING

Hvis den kollektive trafik skal øge sine markedsandele, skal kapaciteten i det kollektive trafiksystem opgraderes. Det er vigtigt at kapaciteten er til rådighed, når kunderne har behovet. Det stiller udfordringer til alle parter i det kollektive trafiksystem. På sigt skal en væsentlig del af væksten optages i nogle af de nye store trafik anlæg: Metro Cityringen (2018) og ny jernbane København – Ringsted (2018) som to af de væsentligste. Opgraderingen af jernbanen mellem København og Ringsted skal ses i lyset af ambitionen om både at kunne tilbyde timedrift

fra København til Odense og videre mod Jylland, fortsat at kunne betjene pendlerne ved alle mellemtiliggende standsningssteder samt ligeledes fortsat at kunne afvikle en vis mængde godstrafik på strækningen.

Men langt fra alle rejserelationer vil være dækket af disse anlæg, og med den forholdsvist lange leveringstid på de kommende metro- og jernbaneløsninger på 8-10 år, tilbyder bustrafikken, at der på kort og mellemlangt sigt, kan leveres mere kapacitet i den kollektive trafik. Bustrafikken kan skabe mere kapacitet på et- til toårs sigt, og kan samtidig tilpasses når de store baneanlæg er færdige.

På den måde vil en busløsning (fx Movias forslag om direkte busser) kunne indsættes som forløber for kommende togtrafik, kunderne kan få et højere serviceniveau hurtigere og samtidig kan der opbygges/fastholdes et marked for togtrafikken i anlægsperioden.

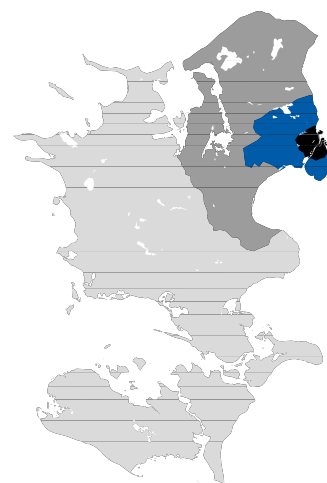
Opgraderingen af lokalbanerne med nyt materiel, kortere rejsetider og stationsopgraderinger skal også bidrage til øgede markedsandele til den kollektive trafik.

Stigningen i cykeltrafikken bidrager til at reducere problemerne med trængsel og skal sammen med den kollektive trafik løfte en større andel af trafikken. Mange anvender i dag cyklen som tilbringer til den kollektive trafik, og herudover må cykeltrafikken betragtes som en af de mest miljørigtige transportformer, der findes.



#### MARKEDSANDELE FOR PENDLERTURE FORDELT PÅ GEOGRAFISKE OMRÅDER

Pendling til	Hovedtransportmiddel	Fordeling	Antal pendlere
● <b>CENTRALKOMMUNERNE</b> København og Frederiksberg	Cykel og gang	41%	212.107
	Kollektiv trafik	25%	129.936
	Bil	34%	177.901
	Total	100%	519.944
● <b>STORKØBENHAVN</b> Uden for centralkommunerne	Cykel og gang	23%	70.183
	Kollektiv trafik	16%	49.133
	Bil	62%	191.390
	Total	100%	310.706
● <b>HOVEDSTADSOMRÅDET</b> Uden for Storkøbenhavn	Cykel og gang	21%	79.199
	Kollektiv trafik	12%	44.868
	Bil	67%	252.186
	Total	100%	376.253
● <b>SJÆLLAND OG LOLLAND/FALSTER</b> Uden for hovedstadsområdet	Cykel og gang	23%	65.109
	Kollektiv trafik	7%	19.188
	Bil	70%	197.586
	Total	100%	281.883



Markedsandel for pendlerture fordelt på geografiske områder (Pendlerture er defineret som alle erhvervs- og uddannelses-ture for personer over 16 år til det geografiske område uanset bopæl).

Kilde: TU 2006 og 2007. Trafikstyrelsen

## 1.2 Trængslen er stigende

### PÅ VEJENE

Trængslen på vejene er allerede i dag et betydeligt problem, hvor det tidligere er estimeret, at der alene omkring Hovedstaden er et tidsspilde svarende til ca. 6 mia. kr. årligt. Det forventes, at trængslen vil fortsætte med at stige ganske betydeligt i årene fremover, og koste samfundet ca. 15 mia. kr. i 2015. Andelen af statsveje med trængsel er steget fra knap 3 % i 1998 til godt 10 % i 2005. Trængselsprojektet som Movia gennemførte i 2007 viste, at forsinkelsen for buspassagererne i A-busserne og S-busserne på Ring 3 var lige så stor, som den bilisterne på alle motorveje omkring København sammenlagt oplever.

Infrastrukturkommissionen forventede i sin rapport fra 2008, at biltrafikken vil fortsætte væksten med mellem 2,1-2,6 % årligt. Det betyder dårligere plads til busserne på vejene.

Trængslen har ikke kun betydning for længden af bilkøerne på motorvejene. Bustrafikken rammes hårdt i centralkommunerne og de større byområder. Når bussens fremkommelighed reduceres, startes en negativ spiral, hvor produktet bliver dårligere og dyrere.

Fra 1991 til i dag, er bussernes hastighed i København faldet med 15-20 %. Det svarer til øgede driftsudgifter på mere end 100 mio. kr. årligt – for et langsommere og ringere produkt. En samlet stigning i bussernes gennemsnitshastighed på 0,1 km/t, kan reducere omkostningerne med ca. 12 mio. kr. i direkte driftsudgifter, hvis servicen holdes uændret.

En udvikling, hvor trængselsomkostningerne stiger til 15 mia. kr. i 2015 er et samfundsmæssigt uacceptabelt spild af ressourcer. Derfor skal trængslen reduceres, og det kan kun ske ved at flytte trafik fra privatbil til den kollektive trafik. En sådan udvikling vil til gengæld sætte en positiv spiral i gang. Rejsetiden forkortes for alle – også de trafikanter, der har brug for bilen – højere serviceniveau og flere afgange i den kollektive trafik giver flere kunder og bedre driftsøkonomi. Bedre fremkommelighed er især påkrævet i byområder, hvor der er meget trængsel.

### PÅ BANEN

På flere centrale banestrækninger er det på grund af kapaciteten på skinnerne ikke muligt at indsætte flere togafgange, eller at øge kvaliteten ved både at køre med hurtige og langsomme tog.

Trafikstyrelsen har i sin trafikplan for jernbanen 2008-2018 analyseret den forventede stigning i antal passagerer og det deraf afledte forventede kapacitetsbehov. Kapacitetsbehovet på længere sigt er baseret på den nuværende infrastruktur samt allerede besluttede baneprojekter. Trafikstyrelsens analyser viser, at der vil mangle kapacitet på strækningerne over Øresund, fra København til Høje Taastrup samt fra Roskilde til Køge på Sjælland. På strækningerne København-Kastrup, København-Nivå, Roskilde-Ringsted, Køge-Haslev samt Roskilde-Holbæk vil der måske mangle kapacitet. Trafikstyrelsens analyser omfatter ikke S-banen, metroen og lokalbanerne.

På alle S-banens strækninger kører der nu som minimum 6 tog i timen i hver retning i alle dagtimerne. På delstrækningerne til Hundige og Holte samt på Ringbanen køres 12 tog i timen, mens der på de øvrige strækninger kører op til 9 tog i timen.

I myldretiderne kører der fra Valby mod København 18 tog i timen, og fra Svanemøllen mod København kører der 27 tog i timen. På den helt centrale strækning mellem Dybbølsbro og Østerport kører der 30 tog i timen, svarende til et tog i hver retning hvert andet minut.

Kapacitetsudnyttelsen ligger i myldretiden på 90 %, når driftstillæg er indregnet. Det er i international sammenligning en meget høj kapacitetsudnyttelse.

### I METROEN

I Metroen køres i dag med 4-5 minutters drift på begge linjer i myldretiderne, dette giver et tog ca. hvert andet minut på den centrale strækning i København. Med etablering af Metro-Cityringen bliver der meget mere metrokørsel, og udfordringen her er at tilpasse busnettet, så det samlede trafiksystem giver flere passagerer til den kollektive trafik.

### DEN ONDE SPIRAL FOR BUSTRAFIKKEN

- trængslen øges
- rejsetiden bliver længere
- pålideligheden dårligere
- serviceniveauet falder
- kunderne forsvinder
- indtægterne falder og
- driftsudgifterne øges

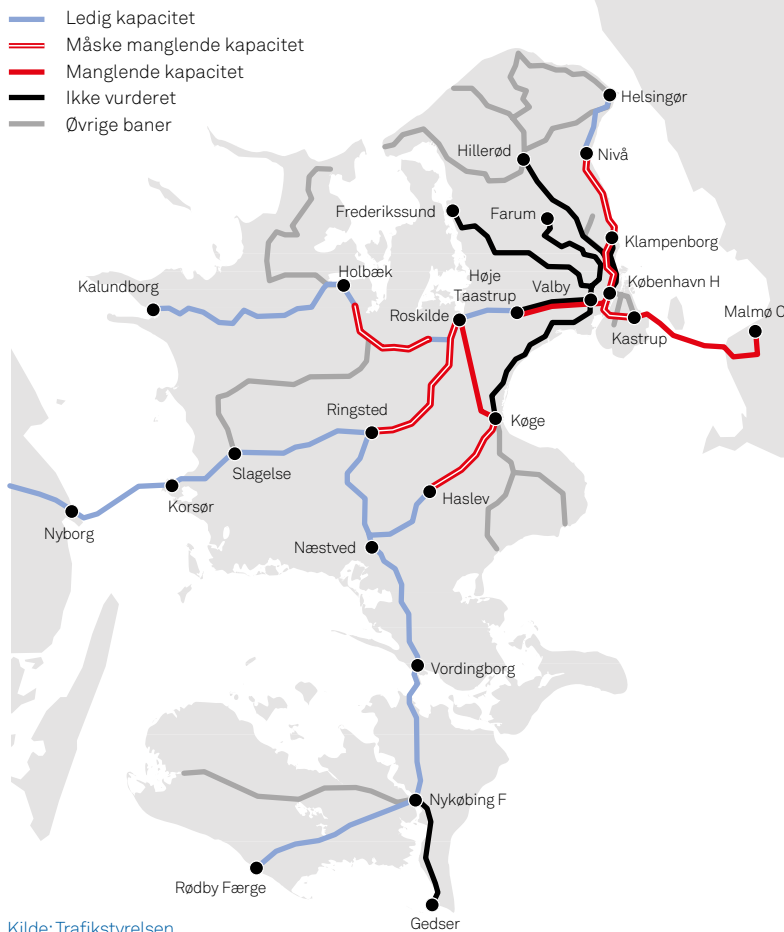
### DEN GODE SPIRAL FOR BUSTRAFIKKEN

- fremkommeligheden bliver bedre
- rejsetiden bliver kortere
- pålideligheden bliver bedre
- serviceniveauet øges
- der kommer flere kunder
- indtægterne stiger
- driftsøkonomien bliver bedre
- kommunerne har fokus på fremkommeligheden for busserne





### KAPACITETSPROBLEMER PÅ JERNBANENETTET



## 1.3 Miljøet er i fokus lokalt og globalt

Efter i en årrække at have haft en forholdsvis lav prioritering er det globale miljø og klimaforandringerne kommet højt på den politiske dagsorden. Movia har længe prioriteret det lokale miljø i form af begrænsningen af støj og de sundhedsskadelige partikler, kvælstofoxider, svovldioxid og kulbrinter via indkøb af bustrafik, hvor der anvendes miljøvenlige busser, der løbende har været på forkant med EU-kravene.

Udledningerne af kuldioxid, kvælstof og partikler er faldet siden 2000. Korrigeres for den samtidige reduktion i trafikmængden i perioden, svarer faldet til henholdsvis 2, 27 og 73%. Udviklingen skyldes dels, at EURO-normerne for udledninger fra motorer i nye busser år for år er blevet skærpet i forhold til de sundhedsskadelige stoffer, dels at Movia løbende har krævet af sine operatører, at de anvender busser der ikke blot efterlever kravene, men efterlever kravene et år tidligere end strengt nødvendigt.

Energieffektivitet og udledning af CO<sub>2</sub> fra busserne har hidtil ikke haft samme bevågenhed, og udviklingen viser da også kun en marginal reduktion i udledningen i perioden. Det vil ændres,

i takt med at miljøet og klimaforandringerne i de kommende år vil komme meget mere i fokus.

Generelt yder den kollektive trafik sit største miljømæssige bidrag ved at være et alternativ til biltrafikken, og ved at begrænse trængslen i kraft af en overflytning af bilister til kollektive transportmidler.

Herudover vil Movia løbende sikre, at de teknologiske muligheder på bussiden i form af højere energieffektivitet og færre emissioner også udnyttes, så det anvendte busmateriel i sig selv har en så god miljømæssig standard som muligt.

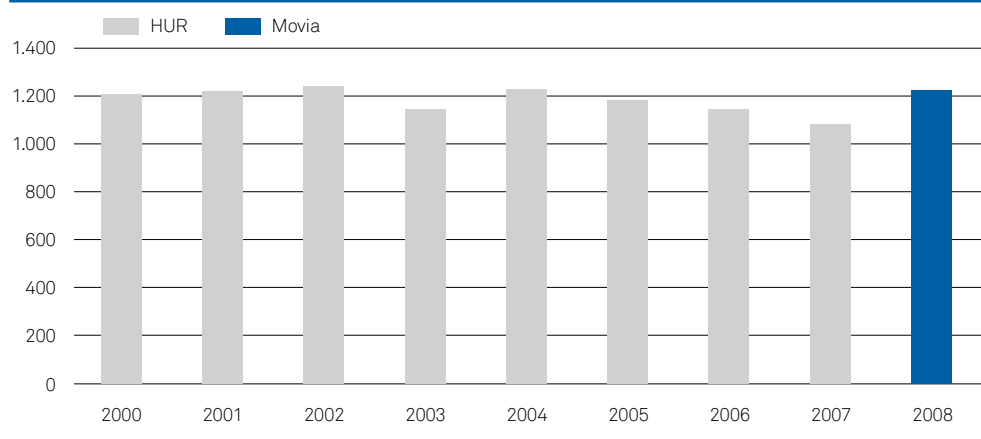
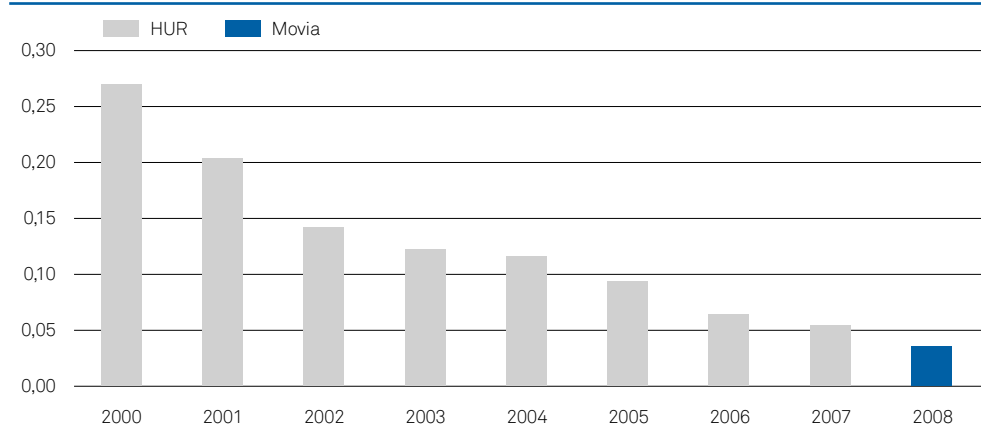
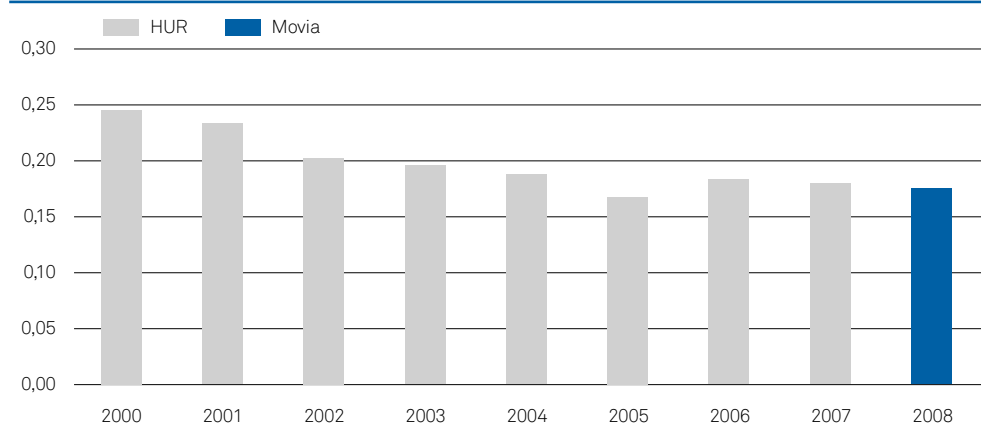
Der gennemføres løbende udvikling af og forsøg med alternative energikilder i forhold til diesel, der traditionelt har været anvendt til busdrift. Sideløbende forbedres teknologien på dieselbusserne, og forskellige dieselblandingsprodukter vinder indpas på markedet flere steder i vores nabolande. Når ny teknologi skal tages i anvendelse i bus- eller banedriften vil der altid skulle tages en vurdering af teknologiens modenhed, idet innovationen skal måles op imod den driftsstabilitet det nye tiltag giver.

### NYE BUSSE MED LAVERE BRÆNDSTOFFORBRUG

Busleverandører fremstiller nu 12 meter letvægtsbusser i samme pris-klasser som traditionelle 12 meter busser, men foreløbig kun med enkelt fordør. En test i 2005-2006 resulterede i et 15-20 % lavere forbrug af brændstof.

Volvo har netop introduceret en hybridbus, der i bykørsel sparer 20-30 % brændstof. Den er foreløbig bestilt til London, Göteborg samt byer i Schweiz. Den kan leveres fra medio 2010, og merprisen på bussen er ifølge Volvo tjent ind på 5-7 år, afhængigt af brændstofpriser og hvor den kører.

Flere andre busleverandører arbejder på at introducere lignende løsninger på markedet.

**GRAM KULDIOXID (CO<sub>2</sub>) PR. KM. FOR BUSSENERNES DRIFT****GRAM PARTIKLER (PM) PR. KM. FOR BUSSENERNES DRIFT****GRAM KVÆLSTOF (NO<sub>x</sub>) PR. KM. FOR BUSSENERNES DRIFT**

Udviklingen i udledningen af CO<sub>2</sub>, partikler samt kvælstof, NO<sub>x</sub>, i hovedstadsområdet 2000-2007 og i hele Movia år 2008. Stigningen i udledningen af NO<sub>x</sub> i 2006 skyldes udskiftning af en række gasbusser med dieselbusser



## 1.4 Kunderne har fokus på pålidelighed og rejsetid

Der er en tæt sammenhæng mellem at opfylde kundernes behov og den loyalitet, som kunderne føler for Movias forretning og produkter. Kunder, der oplever at alle deres vigtigste transportbehov imødekommes når de kører bus eller tog, bliver mere loyale og bruger selv busser og tog oftere. De vil også begynde at omtale den kollektive trafik positivt overfor andre, og på den måde opnås flere loyale kunder, som af sig selv spreder det gode budskab, og som indirekte bidrager til at forbedre den kollektive trafiks image og skaffe nye kunder.

I dag har Movia mange kunder, der i kundeundersøgelser udtrykker, at de er tilfredse med vores service. Det er typisk kunder, der løbende holder øje med markedet, og som formentlig ikke tøver med at skifte fra bus til noget andet, hvis mulighederne pludselig ændrer sig eller noget andet virker mere attraktivt. De zapper mellem transporttilbuddene og er ikke særligt trofaste.

Der er til gengæld ikke så mange kunder, der er "meget tilfredse" med servicen. Det er dem, Movia skal fokusere på at få flere af. De "meget tilfredse" kunder vil typisk være loyale over for den kollektive trafik, de vil selv bruge busser og tog som det foretrukne transportvalg, og de vil ikke mindst anbefale den kollektive trafik til andre. Så udfordringen er at styrke den kollektive trafiks position i forhold til netop denne kundegruppe, og sikre, at trafikløsninger og service imødekommer så mange af deres behov som muligt.

I 2007 gennemførte Movia en kundepræferenceundersøgelse for at kortlægge passagerernes behov i forhold til brugen af kollektiv trafik.

Nogle af de positive tilbagemeldinger fra kunderne er, at der er stor tilfredshed med det fælles takst- og billetsystem. Kunderne oplever samtidig, at trafikinformationsniveauet er højt, og at bussen opfattes som et sikkert transportmiddel, hvor chaufførens tilstedeværelse bidrager til, at man generelt føler sig tryk.

Men undersøgelsen viser samtidig, at Movia ikke imødekommer en række af de vigtigste behov hos kunderne. Det helt store kritikpunkt er manglende pålidelighed, som alle kunder peger på som et centralt behov, der ikke opfyldes i

tilstrækkelig grad i dag. Når pålideligheden ikke lever op til kundernes forventninger, smitter det af på oplevelsen af rejsetiden, som også får en dårlig karakter.

Ønskerne om høj pålidelighed og rimelig rejsetid hænger begge tæt sammen med bussens mulighed for at komme frem i trafikken. Udfordringen er derfor at finde løsninger, der dels kan forbedre de faktiske og målbare forhold på disse punkter, dels kan forbedre kundernes oplevelse af, at busserne kører når de forventer det og er pålidelige.

Vigtigste behov	Vurdering
Pålidelige og punktlige	
Dygtige chauffører	
Direkte forbindelse	
Sikker af- og påstigning	
Rimelig rejsetid	
Ubegrænset billet- og kort	
Personlig sikkerhed	
Pæne og ordentlige	
Kører planmæssigt uanset vejret	
Kompetente medarbejdere	
Vejledning om rejse og pris	

Kundepræferenceundersøgelsen viser samlet set, at Movia kun opfylder en lille del af kundernes behov i dag. Det vigtigste for kunderne er pålidelighed og punktlighed. Men en dygtig chauffør, direkte forbindelse, sikker af- og påstigning samt en rimelig rejsetid spiller også ind.

Behovene er blevet prioriteret, og ansigterne viser, hvordan kunderne i dag vurderer Movias evne til at imødekomme de enkelte behov. Hvis Movia forbedrer sig på nogle af de punkter, der betyder meget for kunderne, vil det have en positiv afsmittende virkning på nogle af de øvrige områder. Kilde: Kundepræferenceundersøgelse, 2007, Movia.

## 1.5 Konkurrence om velfærdsmidlerne i kommuner og regioner

Bus- og lokalbanedriften udgør kun en lille andel af de offentlige budgetter. Busdriften udgør ca. 2 % af de kommunale budgetter, mens bus- og lokalbanedriften samt Movias administration udgør ca. 1 % af de regionale budgetter. Ser man alene på regionernes udviklingsmidler, udgør busdriften, lokalbanerne og Movias administration dog en væsentlig andel af disse midler.

I kommunerne er busdriften i direkte konkurrence med børn-/unge-/ældreområdet, undervisningsområdet og det sociale område. Det betyder, at busdriften risikerer at blive presset, når den bliver dyrere som følge af øgede omkostninger eller svigtende passagerer. Generelt har bustrafikken en række udfordringer i forhold til kommuners og regioners økonomi.

### KOLLEKTIV TRAFIK GIVER UNDERSKUD

#### – NÅR MAN KUN SER PÅ DRIFTSØKONOMIEN

Langt den overvejende del af Movias trafik er underskudsgivende når der alene ses på driftsøkonomien. I gennemsnit betaler kunderne ca. 55 % af driftsudgifterne, mens kommuner og regioner i snit betaler de resterende 45 %. Fjernelse af fritagelse for dieselaftag og fjernelse af muligheden for cross border leasing vil samlet gøre busdriften dyrere. Selvom kommuner og regioner kompenseres via DUT, vil brugernes andel af finansieringen blive mindre og bustrafikken isoleret set fremstå dyrere.

De løbende tilskud til underskudsdekning af den kollektive trafik kan betragtes som investeringer i service over for borgerne, og der er mange fordele ved at have en velfungerende kollektiv trafik. De største ligger ofte i en række generelle samfundsmæssige gevinster, men de kan også optræde som besparelser i udgifterne på kommunale konti i andre sektorer. Her kan der være tale om langsigtede udgifter/indtægter, der ændrer sig afhængigt af busdriften i kommunen. Eksempler på gevinster kunne være:

- mindre trængsel giver et formindsket tidstab og et bedre miljø samt bedre økonomi i busdriften
- mobilitet for socialt svage grupper
- sikring af arbejdskraftens bevægelighed
- mulighed for at centralisere offentlige servicefunktioner

- reducerede udgifter som følge af færre trafikulykker, da det er meget sikrere at køre i bus end i bil
- god busbetjening kan være med til at tiltrække/fastholde børnefamilier og virksomheder, der sikrer skatteindtægter til kommunen
- god busbetjening kan fastholde prisen på boligen, og kan udskyde købet af bil nummer to til familien
- god busbetjening kan øge livskvaliteten hos ældre, der kan blive længere i eget hjem.

### DEN ØKONOMISKE HORISONT ER FOR KORT

Busdrift udliciteres til operatører, typisk i form af 6-årige kontrakter, der under bestemte forudsætninger kan forlænges i op til yderligere seks år. En betydelig del af kontraktbetalingen anvendes til løbende at afskrive de busser, der bruges til kørslen, og på den måde kan aftalen med operatøren betragtes som en investering, der i princippet varer i bussernes levetid. Udlicitering på disse betingelser betyder effektiv udnyttelse af busmateriellet og så lave timepriser for trafikbestillerne som muligt. Men samtidig kan det give udfordringer i forhold til, at kommunernes og regionernes økonomi er baseret på et-årige budgetter og aftaler.

Udfordringerne skal ses i sammenhæng med, at driftsomkostningerne til buskørsel kan variere, også selv om driftsomfanget mere eller mindre holdes uændret. Det skyldes at driftsudgifterne bl.a. varierer med konjunkturerne og den aktuelle kundeudvikling, med oliepriserne og rente- og lønudviklingen.

Alt dette indebærer, at driftsudgifterne vil variere meget på linjeniveau i forhold til den kommunale og regionale budgetlægning fra år til år.

Resultatet kan være et pres for budgetforbedringer af hensyn til det kommende års økonomi. Kollektiv trafik er imidlertid generelt ikke velegnet til ændringer på så kort sigt, da det er meget nemt at tabe kunder ved nedskæringer, men vanskeligt at vinde dem tilbage ved udvidelser. Bl.a. derfor opererer staten med 10-årige kontrakter med DSB og Metroen har et endnu længere sigte i deres økonomi.



## 1.6 Geografien betyder forskellige opgaver og løsninger

Movia betjener et stort geografisk område, som varierer fra de tættest befolkede områder i landet, til nogle af de mest tyndtbefolkede. Det er indlysende, at den trafikale opgave og dermed Movias rolle er meget forskellig. Det betyder også, at de løsninger der skal fokuseres på er meget forskellige.

### CENTRALKOMMUNERNE

#### – KØBENHAVN OG FREDERIKSBERG

I centralkommunerne udgør busserne i sig selv en del af det kollektive basisnet med A- og S-linjerne, men de fungerer også som tilbringer i forhold til metro og tog. Det fintmaskede net skal sikre god dækning til alle boliger og arbejdspladser. De høje afgangsfrekvenser betyder, at det er nemt og hurtigt at skifte mellem linjerne. Der skal være lette adgangsveje og høj standard ved stoppesteder og terminaler, og informationssystemet skal være i top for de mange rejsende. Men der er kamp om pladsen i gaderummet – der er trængselsproblemer i myldretiderne og der er brug for meget kapacitet i bustrafikken.

Derfor er udfordringen – i løbende samarbejde med kommunerne – frem for alt at sikre høj fremkommelighed, korte rejsetider og tilstrækkelig kapacitet. Den kollektive trafik skal være attraktiv for kunderne, både når rejserne foregår med busser alene, som de oftest gør, og når de sker i kombination med metro og tog. I det hele taget skal tilpasningen mellem bus og metro styrkes i takt med udbygningen af metroen, og rejserelationer, hvor skift vil medføre tidsmæssige fordele, skal understøttes. Erfaringsmæssigt skal de tidsmæssige gevinster dog have en vis størrelse, før skift reelt prioriteres.

#### STORKØBENHAVN UDEN FOR CENTRALKOMMUNERNE

I Storkøbenhavn uden for centralkommunerne udgør A- og S-busserne også en del af det kollektive basisnet. Busserne giver først og fremmest forbindelse til og fra centralkommunerne,

men de fungerer også som tilbringer i forhold til især S-togsnettet, der betjener rejsende i en række af de største transportkorridorer.

Herudover sikrer busserne betjening på tværs af hovedstrømmene i radialerne ind mod København, så det er muligt at bevæge sig mod nord og syd uden først at skulle gennem centralkommunerne.

Samlet set er nettet mindre fintmasket end i København og Frederiksberg, men der sikres fortsat god dækning til de store boligområder og arbejdspladser.

Der skal være lette adgangsveje og informationssystemer og terminaler skal have en høj standard. Som i centralkommunerne er der trængselsproblemer på indfaldsvejene i myldretiderne, og der er brug for meget stor kapacitet i bustrafikken. I samarbejde med kommunerne er udfordringerne at sikre høj dækning med kollektiv trafik, god fremkommelighed og korte rejsetider. Sammenhængen mellem bus, tog og metro skal styrkes, så mobiliteten og tilgængeligheden øges mest muligt.

#### KØBSTÆDERNE

Her har busserne primært rollen som lokalt busnet, der skal binde de større byområder i købstæderne sammen og samtidig sikre gode korrespondancer til og fra den lokale station. Herudover binder busserne de forskellige delområder og de store købstæder sammen med en række regionale linjer.

Udfordringen i det lokale net er en kombination af at være fladedækkende uden samtidig at påføre kunderne unødigt omvejskørsel. Movia har hér sammen med kommunerne en planlægningsmæssig opgave, der består i at indtænke bustrafikken i kommunens udbygningsplaner.

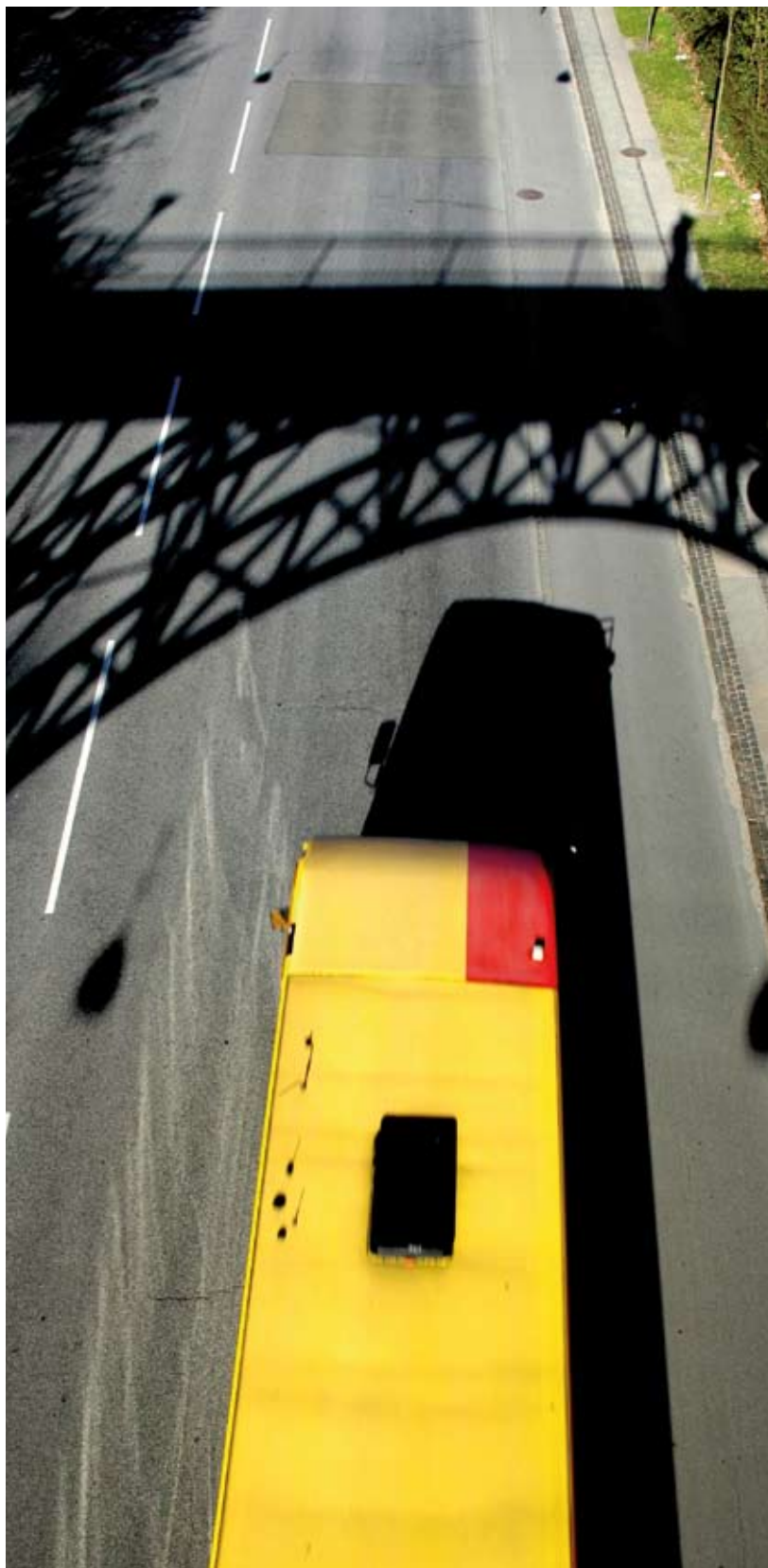
En anden udfordring ligger i at sikre god fremkommelighed og en hensigtsmæssig udform-



ning af stationen/terminalen. Og endelig er det nødvendigt at det samlede net, bestående af både regionale og lokale linjer, er overskueligt, har passende høj frekvens, tilbyder rimelige rejsetider og et højt informationsniveau. Det gælder også i de rejserelationer, hvor bustrafikken anvendes sammen med regionale og nationale togforbindelser til at sikre forbindelser til arbejde og uddannelsesinstitutioner.

### LANDOMRÅDER

I landområderne skal Movia primært sikre mobiliteten for de grupper der ikke har mulighed for at benytte bil. Det gælder især unge og ældre. Her har busserne primært en rolle som tilbringer til lokale skoler, men også som forbindelse til gymnasier, indkøbsmuligheder og stationer i de større byer. Der skal primært sikres fast busbetjening på hverdage, mens udfordringen på de skæve tidspunkter om aftenen og i weekender er et økonomisk forsvarligt tilbud til områdets beboere. Områdernes og trafikefterspørgsels karakter fordrer fleksible løsninger. Her kan der med god mening tænkes på behovsstyret trafik i aften- og weekendtimerne.



## 1.7 God sammenhæng og koordinering er afgørende

Kunderne i den kollektive trafik opfatter deres rejse som en helhed, uanset om den foregår med bus, metro eller tog. Det gælder både selve rejsen og skifteforholdene, men også det fælles takstsystem og en fælles trafikinformation. Det stiller krav til et godt samarbejde mellem kommuner, regioner og de forskellige trafikselskaber.

I Movias område opererer Metroselskabet, DSB S-tog, DSB samt DSB First som alle er selvstændige selskaber med egne økonomiske resultatkrav. Trafikstyrelsen leder det fælles arbejde med at koordinere den kollektive trafik i hovedstadsregionen, hvilket bl.a. sker gennem et konkret samarbejdsforum. Her er det meget vigtigt, at udgangspunktet for koordineringen er at sikre kunderne det bedst mulige samlede produkt. En stor del af kunderne rejser i mere end ét af systemerne.

Knap 30 % af Movias kunder skifter til metro eller DSB-tog under rejsen. Der er størst skifteandel i forhold til DSB S-tog med ca. 17 %, mens kun ca. 5 % af Movias kunder skifter mellem bus og metro. Det gør korrespondancesikring mellem især bus og S-tog til et vigtigt emne sammen med relevant rejseinformation på tværs af trafiksystemerne.

For de andre selskaber spiller busserne en betydelig større rolle som tilbringer. Hver tredje eller fjerde kunde hos DSB og Metroselskabet

bruger også busser på rejsen, og deres andel af solorejser er hver især kun på omkring 50 %. Derfor er et velfungerende og fintmasket busnet vigtigt, ligesom gode skifteforhold på terminaler og stationer.

### ENIGHED OM SERVICENIVEAU

Der er stor forskel på busdriften i Movias dækningsområde. I de store kommuner uden for Storkøbenhavn kører stort set alle kommunale buslinjer alene i en kommune, mens hovedparten af buslinjerne i det storkøbenhavnske område kører i mindst to kommuner. Nogle af de buslinjer, der betjener flere kommuner vil også have en mere regional betydning for bl.a. pendling og sammenhængen til tog.

Ved planlægning af buslinjer der krydser kommunegrænser, skal Movia finde de løsninger, der både kan tilfredsstille de berørte kommuner, og som også set fra et kundeperspektiv er attraktive og velfungerende.

Det er derfor vigtigt, at kommuner og regioner løbende informerer, når de planlægger ændringer af betydning for den kollektive trafik, der trækker tråde ud over deres egne betjeningsområder.

### Aftale om terminer for køreplanændringer i samarbejdet mellem DSB, Movia, Lokalbanelne og Metroselskabet.

#### Formål

Forudsætningen for sammenhængen i den kollektive trafiks knudepunkter er, at der er tid til en sammenhængende planlægning af betjeningsstruktur, køreplaner og korrespondancer. Køreplangruppen sikrer en veldefineret proces, hvor der er klare aftaler om terminerne for den detaljerede køreplanlægning.

Det er væsentligt for en god proces, at parterne overholder de aftalte terminer. Terminerne er fastlagt med det overordnede mål, at alle køreplaner er tilgængelige for kunderne senest to uger, før de træder i kraft.

Specielt er det hensigten at sikre parterne en reel påvirkningsmulighed over for hinandens planer, inden der træffes endelige beslutninger.

*Note: Køreplangruppen har repræsentanter fra alle selskaberne og Trafikstyrelsen deltager som observatør. Køreplangruppen refererer til direktørsamarbejdet.*

### SKIFT MELLEML DE FORSKELLIGE KOLLEKTIVE TRAFIKSELSKABER

	Movia	DSB S-tog	Metroselskabet	DSB
Movia	71%	17%	5%	7%
S-banerne	32%	52%	9%	7%
Metro	24%	25%	45%	6%
DSB	26%	14%	6%	54%

Kilde: Movias Forretningsplan 2008-2010



Rammerne for Movias trafikplan omfatter en række planer, som forskellige myndigheder har ansvaret for at udarbejde. Det er vigtigt at planerne løbende er afstemt med hinanden, så de økonomiske, planmæssige og trafikale muligheder udnyttes optimalt.

## 2 Andre planer

Andre planer er en del af rammerne for Movias trafikplan.

I det følgende beskrives en række planer, som i forhold til Movias trafikplan betragtes som værende af størst betydning.

### **Trafikstyrelsens trafikplan for jernbanen**

Det er denne plan som Movia i henhold til lovgivningen skal svare på eller skal lægge sig i forlængelse af med hensyn til serviceniveauet for den offentlige servicetrafik i Movias område.

### **Den grønne transportpolitik**

Den nyeste aftale i Folketinget om investeringer i trafik i Danmark. De konkrete beslutninger i aftalen bliver forudsætninger for Movias Trafikplan. Blandt andet afsættes med aftalen en række puljer, der får betydning for trafikudviklingen i Movias område.

### **De regionale udviklingsplaner**

Regionerne skal udarbejde udviklingsplaner, bl.a. inden for trafikområdet. I forlængelse heraf har begge Movias regioner arbejdet med udvikling af den kollektive trafikbetjening, som ønskes styrket. Region Hovedstaden har besluttet konkrete forbedringer i S-busnettet, og Region Sjælland har vedtaget en regional busplan, som føres ud i livet i løbet af de kommende år.

### **Kommunale planer**

Kommunerne udarbejder kommuneplaner, der lægger de overordnede rammer for kommunens udvikling, herunder betingelserne for bustrafikken.

## 2.1 Trafikstyrelsens trafikplan for jernbanen

Transportministeriet skal mindst hvert fjerde år udarbejde en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen skal redegøres for statens overvejelser og prioriteringer. Den første trafikplan er udarbejdet i slutningen af 2008. Den indeholder overvejende en statusbeskrivelse af dagens situation, og indeholder ikke retningslinjer eller prioriteringer, som indikerer, hvad der kommer til at ske på banerne på Sjælland, Lolland og Falster.

Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at det er en første udgave af deres plan, og understreger, at planen er baseret på en første version af en nyudviklet Trafikeringsmodel. S-togene og metroen er således ikke indarbejdet i modellen. Modellen inddrager heller ikke busserne som henholdsvis erstatning eller supplement for togene i planperioden. Trafikstyrelsen peger selv på at der mangler banekapacitet, navnlig på Sjælland.



## 2.2 Den grønne transportpolitik

I januar 2009 indgik regeringen aftale om en grøn transportpolitik. Aftalen skal løfte den kollektive trafik så det meste af væksten i trafikken i fremtiden sker i denne sektor. Det skal derfor være nemmere, hurtigere og mere attraktivt at rejse med tog.

Flagskibet bliver den såkaldte "timemodel", der vil gøre det muligt at køre med tog mellem de fire største danske byer på en time eller mindre. Det betyder, at det skal være muligt at køre mellem København - Odense, Odense - Århus, Århus - Ålborg samt på sigt også Odense - Esbjerg på under en time på hver delstrækning.

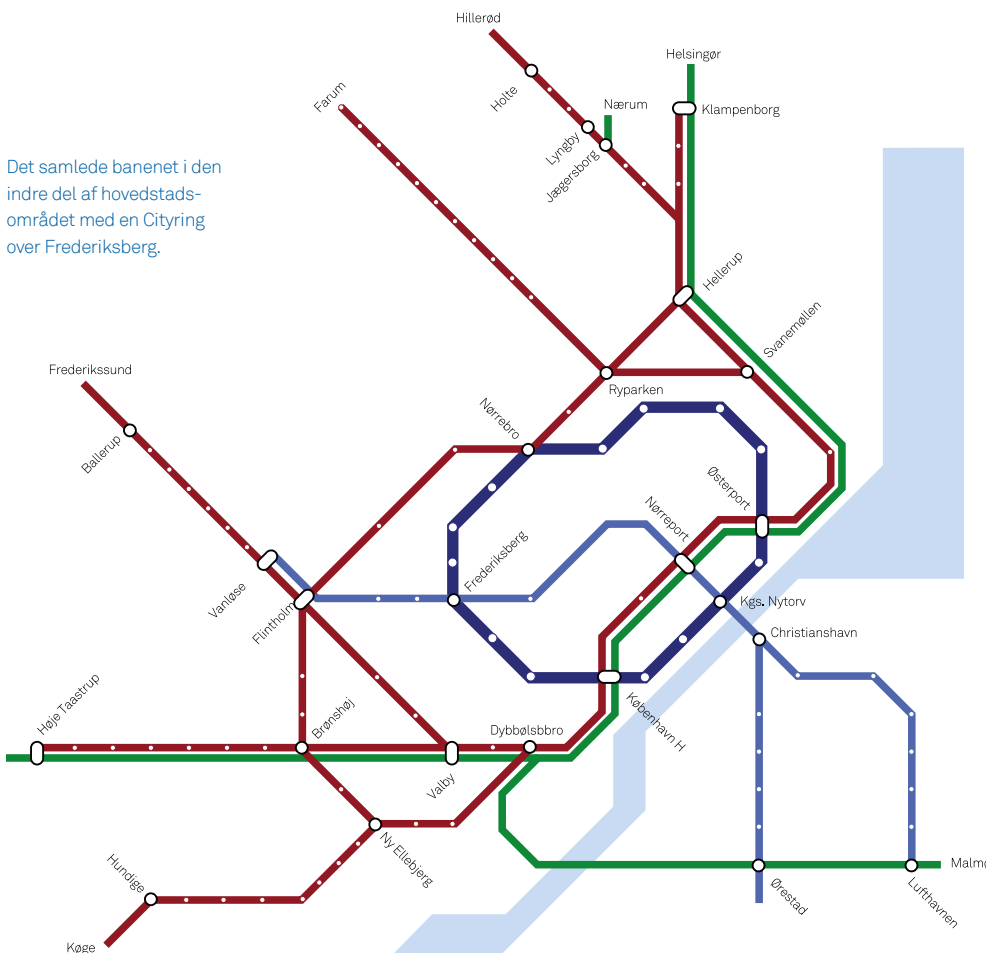
Forudsætningen for "timemodellen" er en ny forbindelse mellem København og Ringsted. Det vil samtidig sikre en udbygning af kapaciteten og store tidsmæssige besparelser for pendlere på Sjælland.

Det er også besluttet at gennemføre en opgradering af Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg til 160 km/t og en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød, så der bliver dobbeltspor. Det vil give en hurtigere togbetjening til og fra hovedstadsområdet.

Planen indeholder en investeringsplan for perioden 2009-2020 med konkrete projekter og støtteordninger for i alt ca. 150 mia. kr. Omtrent 2/3 af midlerne allokeres til projekter der skal styrke den kollektive trafik.

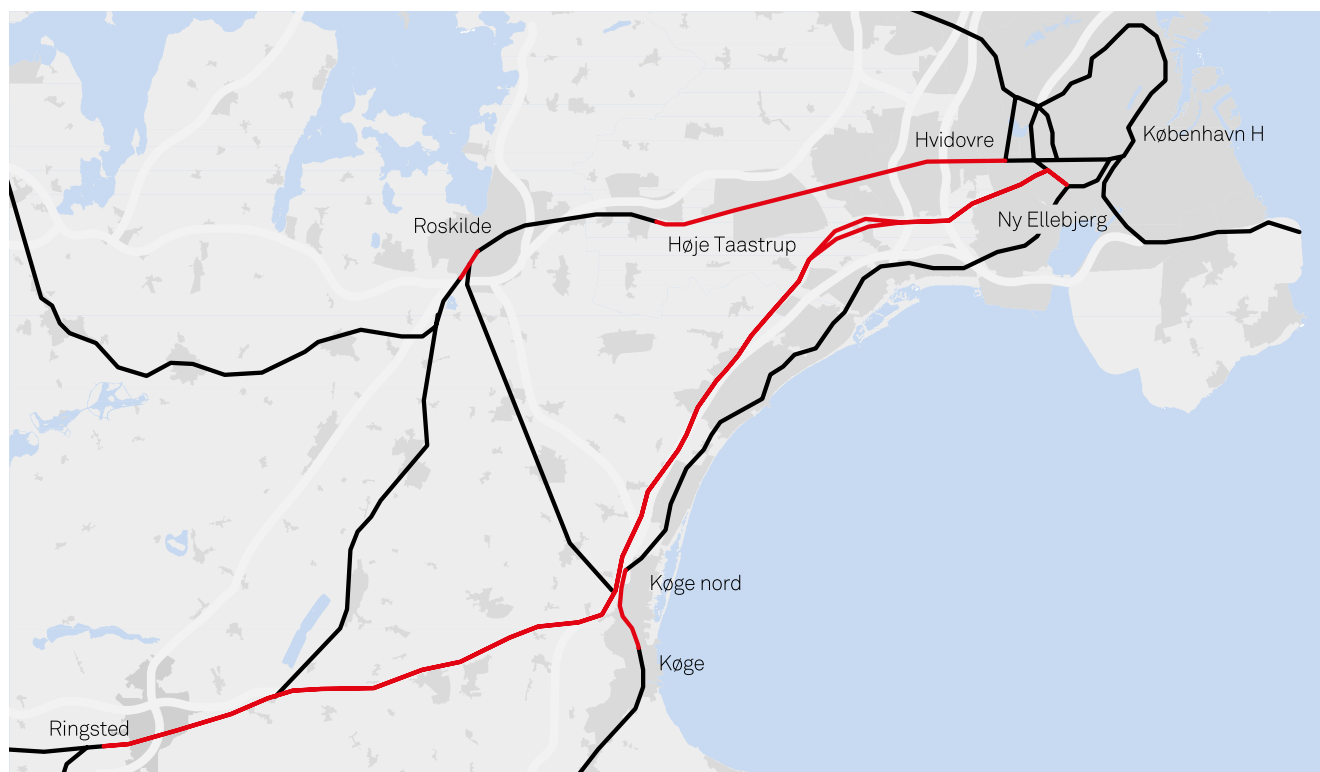
Blandt de største investeringer er den nye Metro Cityring som København og Frederiksberg medfinansierer, samt forbedringer af Bane Danmarks spor og signaler.

Det samlede banenet i den indre del af hovedstadsområdet med en Cityring over Frederiksberg.



Linjeføring for Cityringen (den blå ring), der med 17 underjordiske stationer af samme type som de nuværende, ventes åbnet i 2018. Cityringen kommer til at betjene City, brokvartererne og Frederiksberg, og forventes af få ca. 280.000 passagerer på en typisk hverdag, eller ca. 85 mio. passagerer årligt. Det svarer til det nuværende antal passagerer i S-togene. Det forventes at ca. 10 % af passagererne i Cityringen vil være tidligere bilister. En langt større del, ca. 40 %, vil komme fra busserne. Bustrafikken i København og Frederiksberg kommuner skal derfor tilpasses Cityringen. Overvejelserne er allerede gået i gang, idet der også under anlægsperioden er behov for at gennemføre omlægninger af trafikken og samtidig forberede det fremtidige busnet.

## NY FORBINDELSE MELLEM KØBENHAVN OG RINGSTED



Der har i efteråret 2008 været gennemført en offentlig VVM høring over to forslag til ny baneforbindelse mellem København og Ringsted. Høringsperioden sluttede 1.12.2008 og der er efterfølgende udarbejdet et høringsnotat om alle bidragene i processen. Høringsnotatet ligger på Trafikstyrelsens hjemmeside. De to forslag er enten etablering af en ny bane via Køge eller etablering af et 5. hovedspor mellem Hvidovre og Høje Taastrup. Nybygningsløsningen vil give op mod en fordobling af kapaciteten på hele strækningen København – Ringsted, der dog ikke umiddelbart kan udnyttes fuldt ud før kapaciteten på Københavns Hovedbanegård udvides. Overskudskapaciteten vil i stedet medføre bedre regularitet. En ny bane vil desuden give rejsetidsforbedringer i flere relationer på Sjælland. 5. sporsløsningen vil forøge kapaciteten mellem København og Roskilde, så denne svarer til den maksimale kapacitet på Københavns Hovedbanegård. Mellem Roskilde og Ringsted indeholder løsningen kun få kapacitetsforbedrende tiltag, og løsningen vil betyde store gener for togtrafikken i anlægsperioden. Der ventes nu på en politisk beslutning om valg af løsning i efteråret 2009. Der er afsat 10 mia. kr. til projektet i aftalen om en grøn transportpolitik. Kilde: Trafikstyrelsen.

En betydelig del af planens samlede investeringer sker i Movias betjeningsområde og vil få afgørende betydning for Movias service, ligesom planen rummer puljemidler til at udvikle den kollektive bustrafik.

Det sker primært gennem følgende tre puljer:

- Bedre fremkommelighed for busser – 1 mia. kr. i 2009-2013.

Puljen yder tilskud til projekter som øger bussernes hastighed og pålidelighed gennem investeringer i f.eks. busbaner, bussignaler, stoppesteder, terminaler og IT-systemer til reeltidsinformation. Der er krav om 50 % medfinansiering fra kommuner eller regioner der søger tilskud i puljen.

- Ordninger der øger antallet af buspassagerer – 0,3 mia. kr. i 2009-2011.

Puljen fokuserer på forsøg med nye tiltag i bustrafikken, eller udbredelse af ordninger, som giver flere kunder. Det kan f.eks. være incitamentskontrakter, trafikinformation, nye busprodukter (direkte busser) eller bedre sammenhæng mellem transportmidlerne. Puljen har ikke krav om medfinansiering.

- Forsøgsprojekter – 0,2 mia.kr.

Støtte til forsøgsprojekter der afprøver mulighederne for mere energieffektive transportløsninger, herunder busser i offentlig trafik og alternative drivmidler. Projekterne forberedes i 2009 med henblik på igangsætning i 2010.

Udover de nævnte projekter og puljer er der afsat midler til følgende aktiviteter, som har betydning for Movias område og regionernes baner:

- En pulje på 1 1/2 mia. kr. til fremme af kollektive trafikløsninger i Ring 3-korridoren i form af en højklasset kollektiv betjening
- 210 mio. kr. til gennemførelse af modernisering af Nørreport st., som ventes afsluttet i 2014
- 200 mio. kr. til andre stationsmoderniseringer, bl.a. af Enghave og Nordhavn stationer
- 1 mia. kr. til flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér & Rejs anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne
- Anlæg af Frederikssundsmotorvejen

Der iværksættes følgende VVM-undersøgelser med henblik på, at de kan indgå i den rullende planlægning i 2009-2013:

- Kapaciteten på Øresundsbanen, (10 mio. kr.)
- Bedre og hurtigere S-banebetjening i Hillerødfingeren gennem etablering af overhalingsspor mellem Hellerup og Holte (25 mio. kr.)
- Beslutningsgrundlag for opgradering af banen mellem Ringsted og Odense (15 mio. kr.)

Der skal desuden gennemføres en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet, med følgende overordnede muligheder og problemstillinger:

- Øget banebetjening i "Håndfladen"
- Den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren
- Fulldautomatisk S-banedrift
- Stationskapaciteten ved Københavns Hovedbanegård
- Samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer
- Et trafikalt sammenhængende banenet
- Mulighederne for - og effekterne af - etablering af overhalingsspor på S-banen
- Yderligere opgradering af vejforbindelsen i Ring 4
- Anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel
- Perspektiver i Ring 5-korridoren
- Mulighederne for at sprede trafikken mere hen over døgnet

Analysens kommissorium, der ligger på Transportministeriets hjemmeside, uddyber disse overskrifter. Tidsplanen er en delrapportering for forligspartierne i efteråret 2011. Endelig afslutning i efteråret 2013, hvor resultaterne drøftes som led i den rullende planlægning.

I aftalen er der endelig skitseret nogle principper for en grøn kørselsafgift. Det skal være billigere at anskaffe sig en ny, sikker og miljørigtig bil, mens det skal være dyrere at bruge bilen – især hvis den forurener meget, eller hvis kørslen foregår i områder og perioder med meget trængsel.

Movia er gået i dialog med kommuner og regioner for at komme tidligt med i en række projekter inden for disse områder.



## 2.3 De regionale udviklingsplaner

Den regionale betjening skal være hurtigere, mere direkte og hyppigere. A- og S-bussernes succes skal udbredes til hele Movias område.

Det nuværende regionale net er kendetegnet af store variationer linjerne imellem, hvad angår frekvens, linjeføring og betjeningsomfang.

Regionerne skal udarbejde en regional udviklingsplan, der blandt andet skal sætte fokus på trafikken. Både Region Hovedstaden og Region Sjælland har i deres udviklings- og trafikplaner lagt op til at styrke den regionale kollektive trafikbetjening.

### 2.3.1 STRATEGI FOR UDVIKLINGEN AF DEN REGIONALE BETJENING

Det er vigtigt, at buslinjer der har regional betydning, og som i høj grad anvendes til bolig-arbejdsstedstrafik på tværs af flere kommuner, fungerer stabilt og har en høj betjeningsmæssig standard. De regionalt betydende linjer indgår i et overordnet net, hvor justeringer af afgangsfrekvens og linjeføring i princippet bør ske sjældent, og hvor ændringer ved de regelmæssige køreplansskift primært bør omfatte tilpasninger til togforbindelser og andre vigtige bindinger på linjerne. Kunderne skal med andre ord i høj grad kunne regne med linjerne i forhold til valg af job, uddannelse mv.

*Etablering af et hovednet.* Hovednettet skal bestå af lokalbaner og regionale buslinjer

*Hurtige direkte forbindelser.* Lokalbanetogene skal køre hurtigt med få stop mellem de primære trafikmål. De primære buslinjer skal køre direkte og undgå omvejskørsel.

*Faste minuttal.* Lokalbanetog og regionale buslinjer skal køre med samme faste minuttal i dag- og aftentimer samt i weekenden. Der skal i princippet – hvis der er økonomi til det – være halvtimes drift i dagtimerne og timedrift aften og weekend.

*Lokalbetjening med bybusser, lokale buslinjer og skolebusser.* Det lokale net i form af bybusser, lokale buslinjer og skolebusser skal efter behov fungere som fødelinjer til hovednettet.

*Målrettet markedsføring.* Det kollektive trafiktilbud markedsføres målrettet i lokalområdet, således at

borgerne kender tilbudene. Specielt i forbindelse med nye tiltag gennemføres øget markedsføring.

Den primære målgruppe er pendlerne, der udfører ca. halvdelen af rejserne i den regionale trafik.

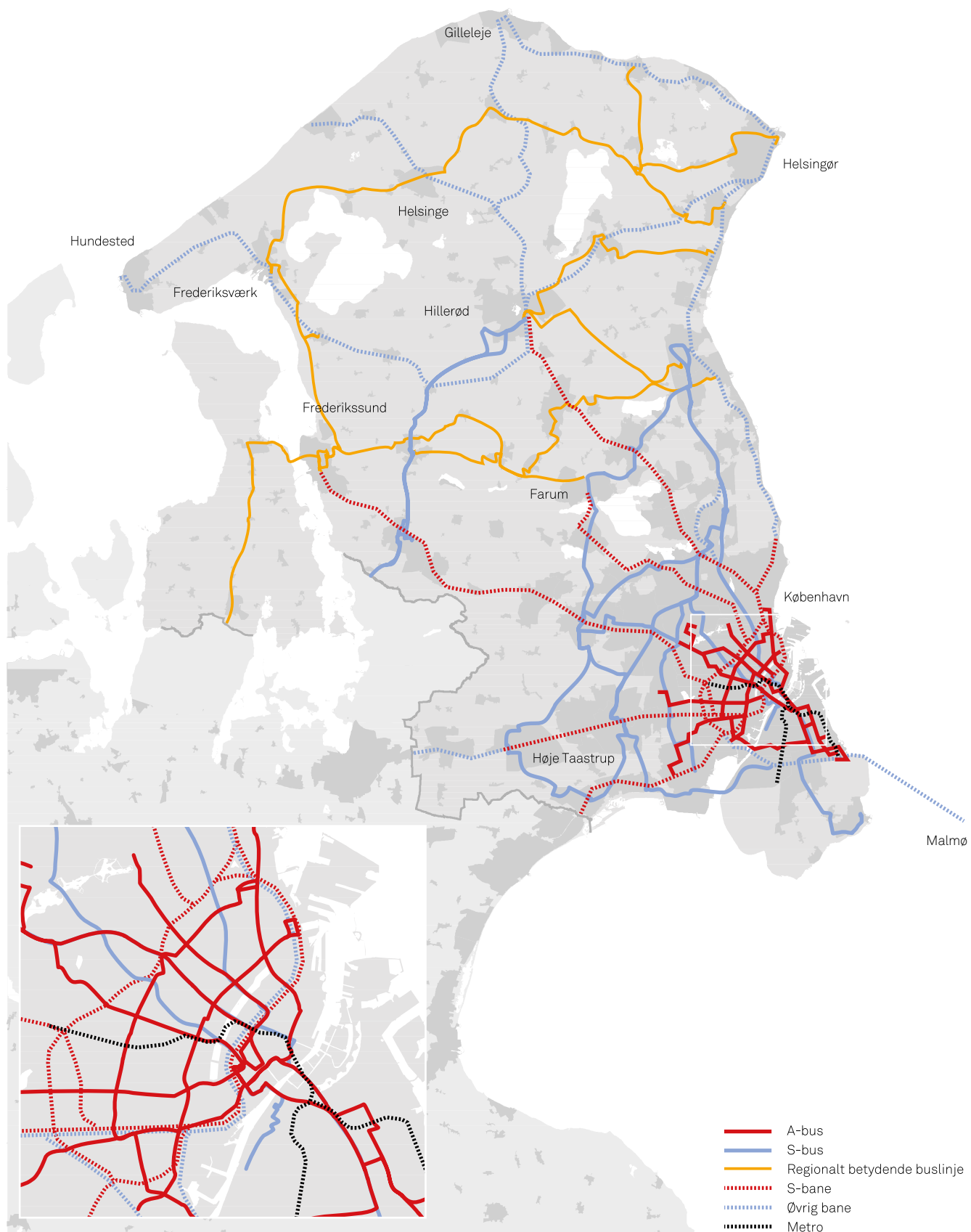
### 2.3.2 REGION HOVEDSTADEN

Region Hovedstaden vedtog i juni 2008 den første regionale udviklingsplan. Hermed er der for første gang skabt et bud på en fælles ramme for hovedstadsregionens fremtidige udvikling. Udviklingsplanen sætter særligt fokus på tre temaer, som er afgørende for regionens udvikling lige nu: infrastruktur, uddannelse og natur / miljø. I visionen for udviklingen af hovedstadsregionen spiller en effektiv og miljøvenlig trafikal infrastruktur en afgørende rolle. Et pejlemærke for planen er, at

*”Trængslen i hovedstadsregionen skal nedbringes væsentligt gennem en markant og sammenhængende udbygning af det kollektive trafiksystem, regionens hovedtrafikåre og de regionale cykelstier. Den trafikale infrastruktur skal sikre fortsat integration på tværs af Øresund og medvirke til at placere Øresundsregionen som internationalt tilgængeligt nordeuropæisk trafikknudepunkt.”*

Konkret har planen ført til beslutninger om at forstærke driften på de regionale buslinjer 300S, 400S og 500S for på den måde at tilbyde et bedre busprodukt til regionens indbyggere. Forstærkningen af 300S skal ske ved indførelse af en hurtig 300Super, der får færre stop end den ordinære 300S, så rejsetiden på de lange rejser forbedres. Region Hovedstaden vil også indføre count down ved 100 stoppesteder, og har endvidere afsat en pulje til fremkommelighedstiltag på de regionale buslinjer.

DET REGIONALE NET I REGION HOVEDSTADEN, 2008



### 2.3.3 REGION SJÆLLAND

Region Sjælland vedtog sin regionale udviklingsplan i juni 2008. Planen beskriver bl.a. den regionale udviklingsstrategi for den kollektive trafik.

*"Regionens store udstrækning stiller særlige krav til sammenhængskraft og tilgængelighed. Veje og kollektiv transport skal sikre borgere i byerne og landdistrikterne adgang til arbejde, uddannelse og fritid. Bedre tilgængelighed vil styrke mulighederne for bosætning, erhverv og uddannelse i regionen. Tilgængelighed til uddannelse er især en forudsætning for at forbedre uddannelsesniveaet"*

Politikerne i Region Sjælland har i maj 2009 vedtaget Trafikplan Sjælland.

Det nuværende busnet består af 28 regionale buslinjer, som regionen selv finansierer, mens finansieringen af yderligere 4 regionale linjer deles med Region Hovedstaden. Busnettet suppleres af et omfattende jernbanenet, bestående af 4 lokalbaner (finansieret af regionen) og fire statsligt finansierede regionale togforbindelser. Det regionale/statslige net suppleres af kommunalt finansierede lokallinjer.

Det regionale net bærer præg af at der er stor forskel på den type trafik, der køres på de forskellige linjer. Mens nogle linjer forbinder regionens større byer med direkte regional trafik, har andre mere lokale formål og ruteføring. Den store variation blandt linjerne gør sig i særlig grad gældende på parametre som frekvens, linjeføring og driftsomfang.

Trafikplanen for Region Sjælland indeholder et mere forenklet regionalt busnet opdelt i et A- og B-net.

A-nettet består af 13 ruter, der sammen med banerne skal udgøre ryggraden i den kollektive trafik med halvtimesdrift på hverdage kl. 6-20 og timedrift i øvrige perioder. Lokalbanerne udgør en integreret del af den højfrekvente betjening.

B-nettet supplerer A-nettet og lokalbanerne på regionale strækninger, hvor kundeunderlaget ikke er så stort, at det kan retfærdiggøre et så højt serviceniveau som i A-nettet.

A/B-nettet omfatter både kommunalt og regionalt finansierede linjer. Finansieringen vil også i fremtiden være fordelt på region og kommuner, men det ensartede serviceudbud giver mulighed for at markedsføre nettet samlet og letforståeligt.

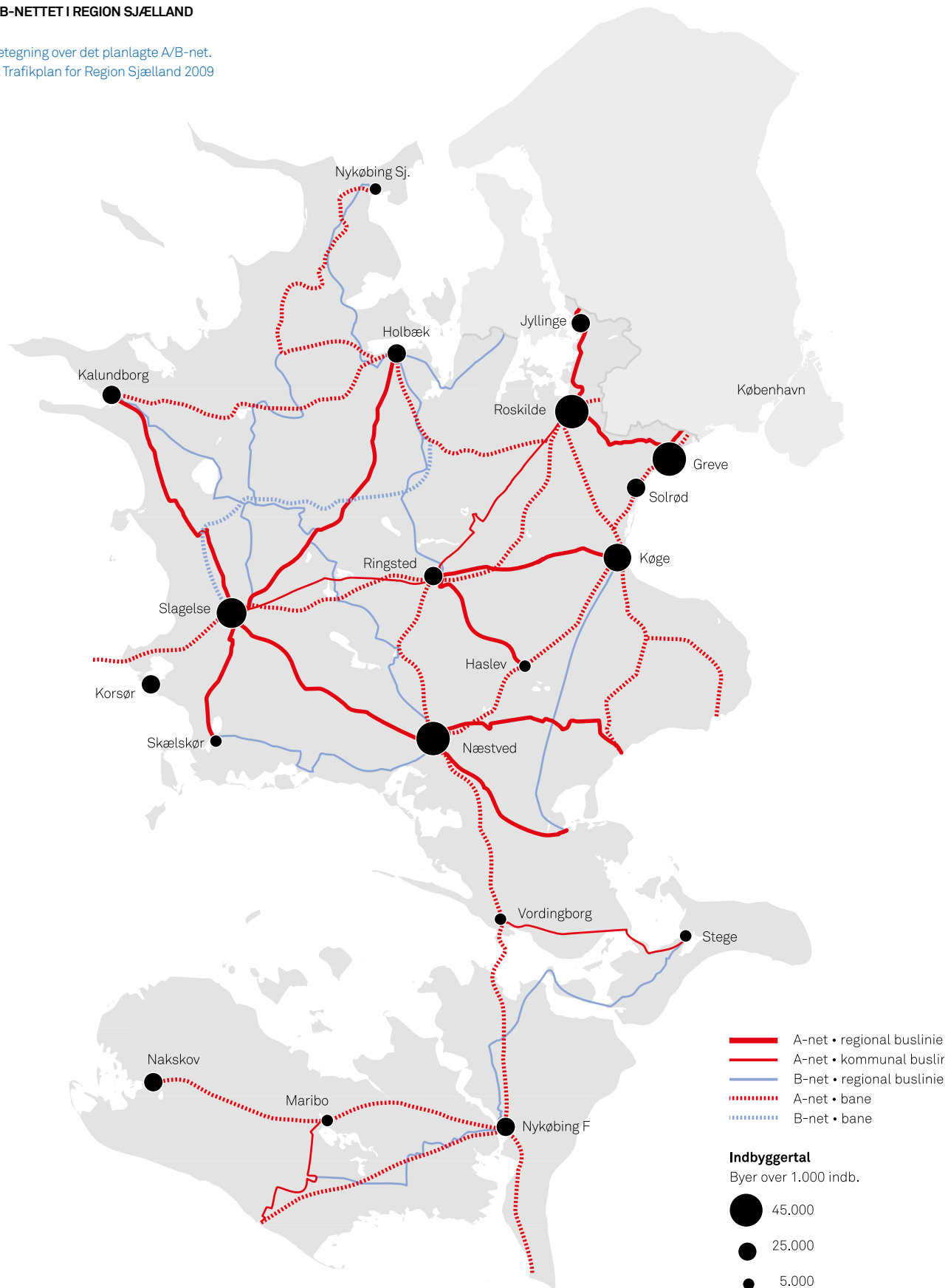
En væsentlig forudsætning for A/B-nettet er, at DSB får indført mindst timedrift på Sjælland. Kun derved kan der opnås den gode korrespondance mellem bus og tog, som er en væsentlig del af planen.

De buslinjer, der ikke indgår i A/B-nettet omtales i Trafikplan Sjælland som C-linjer. Nogle af disse linjer forudsættes nedlagt for at kunne finansiere forbedringerne i A-nettet. Omfanget af nedlæggelser vil i høj grad afhænge af kommunernes ønsker om at overtage driften af disse linjer. Udgangspunktet for trafikplanen har været, at regionens omkostninger til drift af den kollektive trafik skal holdes inden for de nuværende rammer.

Regionen har besluttet at arbejde efter dette mål, og vil nærme sig det gennem trafikbestillingerne i 2010 og 2011. Der vil være dialog mellem regionen og kommunerne med Movia som rådgiver i forhold til at en del af driften på det nuværende regionale net skal overgå til at være kommunalt finansieret.

**A OG B-NETTET I REGION SJÆLLAND**

Skitsetegning over det planlagte A/B-net.  
 Kilde: Trafikplan for Region Sjælland 2009





## 2.4 Kommunale planer

Kommunerne har som led i det løbende planlægningsarbejde udarbejdet kommuneplaner, hvor visioner og ikke mindst arealdispositioner for en fireårig periode formuleres. Efter kommunalreformen har det for mange kommuner været en særlig udfordring at samordne planer i de sammenlagte kommuner, og mange kommuner har haft de overordnede rammer for kommuneplanerne i offentlig høring i form af kommunale strategiplaner.

Kommunerne arbejder med et 12-årigt sigte i deres kommuneplanarbejde, og i dette indgår overvejelser om by- og erhvervsudvikling i kommunen. For at sikre god tilgængelighed til udbyggede områder, er det vigtigt at den kollektive trafik tænkes ind i planlægningen fra start.

I det hele taget har busplanlægningen betydning for realiseringen af nogle af de overordnede målsætninger i kommunerne. Det er derfor fornuftigt, at nogle kommuner allerede har udarbejdet detaljerede busplaner, hvor væsentlige spørgsmål afklares. Det forventes at de øvrige kommuner gør noget tilsvarende. I den forbindelse er det vigtigt at synliggøre, at driftsudgifterne til buskørsel reelt også dækker over anlægsudgifter, i det omfang at en stor del af udgifterne reelt går til løbende afskrivning af det

busmateriel, der anvendes til driften. Busdriften bør således i høj grad betragtes som en investering på lige fod med anlægsinvesteringer.

Også i kommunernes arbejde med miljøspørgsmål spiller den kollektive trafik en rolle. Dels ved at få flere til at benytte den, dels ved at det anvendte materiel har en miljømæssig høj standard.

Opgaven med at få busplanlægningen til at hænge sammen skal i mange tilfælde løses sammen med en eller flere nabokommuner. Kundernes behov for transport stopper ikke ved kommunegrænsen. Der er behov for både regionale og lokale buslinjer på tværs af kommunegrænser. Det er derfor vigtigt, at busplanlægningen ikke kun bliver et spørgsmål om den enkelte kommunes behov og økonomi, men at helheden og sammenhængen i den kollektive trafikbetjening på tværs af kommunegrænserne kommer på den kommunale dagsorden.

I nogle sammenhænge kan det være en fordel, hvis flere nabokommuner går sammen og får udarbejdet en fælles busplan. Movia tilbyder alle kommunerne rådgivning om busplanlægningen - for at sikre det bedste resultat for såvel kommunerne som for buspassagererne.



De strategiske mål der opstilles for den kollektive trafik, herunder Movias andel af trafikken, skal primært rette sig mod en stigende markedsandel for den kollektive trafik, større kundetilfredshed og mindre miljøpåvirkning. Hensigten er at løse de udfordringer der netop er beskrevet.

### 3 Strategiske mål

Den kollektive trafik har sine primære styrker i at kunne flytte mange mennesker på kort tid. Sammenholdt med biltrafikken er den kollektive trafik mindre pladskrævende, mere miljøvenlig og mere trafiksikker. Men den kollektive trafik har også en styrke i at sikre mobilitet i områder og for kundegrupper, der ikke har andre transportmuligheder. Det er derfor i samfundets interesse, at så mange som muligt vælger den kollektive trafik. Det gælder specielt i de større byområder, hvor den stadigt stigende individuelle biltrafik skaber trængselsproblemer og belaster klimaet og det lokale miljø.

Den kollektive trafiks succes skal først og fremmest måles på markedsandelen, idet den er et udtryk for, at flere vælger at benytte bus, tog og metro. Målet er især at få flere pendlere til at vælge bus og tog frem for bil. Markedsandelen skal især øges i myldretiderne, hvor der opnås de største samfundsmæssige gevinster både med hensyn til øget mobilitet og forbedret miljø.

Miljøet er i fokus både globalt og lokalt. Den kollektive trafik bidrager til et forbedret klima og miljø både ved at få flere til at stille bilen og vælge bus eller tog og ved at gøre de kollektive transportmidler mere miljøvenlige. Miljøprofilen skal også bruges som aktiv begrundelse for at flere vælger at benytte kollektiv trafik.

Væksten i den kollektive trafik skal drives af en øget kundetilfredshed, gennem større grad af opfyldelse af kundernes behov. Det vil samtidig bidrage til at forbedre den kollektive trafiks omdømme. Det er specielt vigtigt at have fokus på de områder, som kunderne lægger allermest vægt på i såvel tog som bus nemlig: Pålidelighed og rejsetid.

Derfor opstilles mål i trafikplanen for:

- den kollektive trafiks markedsandel
- den kollektive trafiks miljøpåvirkning
- kundetilfredshed i den kollektive trafik

Hvis målet for øget markedsandel skal give mening, skal det omfatte hele den kollektive trafik, dvs. både tog, busser og metro. Målene vedrørende kundetilfredshed og miljø er specifikke for Movias betjening.

# Det langsigtede trafikale mål for den kollektive trafik er, at: Forøge den kollektive trafiks markedsandele for pendlerture.

## 3.1 Markedsandele for pendlerture skal øges

Det trafikale mål dækker alle de kollektive transportmidler. Målet retter sig primært mod at styrke den kollektive trafiks markedsandele i de relationer og for de kundegrupper, pendlerne, der har størst betydning for trængslen i hovedstadsområdet.

Målene for væksten i den kollektive trafiks markedsandele for pendlerture er differentieret på områder. Væksten skal være mest markant i de tætbefolkede områder, hvor trængslen på vejene er størst, og hvor det vil give mest samfundsmæssig nytte at få en større andel af bilisterne til at benytte kollektiv trafik. Ved at sætte fokus på markedsandele af pendlertrafikken sikres også, at det går i den rigtige retning med miljøet, idet trængslen mindskes. Et tæt og konstruktivt samarbejde mellem DSB, DSB S-tog, DSB-First, Metroselskabet og Movia vil ligeledes gavne mulighederne for at vinde markedsandele.

Målet er således en vækst i markedsandelene for den kollektive trafik, der er størst i København, Frederiksberg og kommunerne uden for centralkommunerne og mindre i kommunerne i Region Hovedstaden uden for Storkøbenhavn. Væksten i markedsandele skal ske samtidig med, at der er forventninger om stigende pendlertrafik frem mod 2020. Der er valgt en differentieret målsætning, idet vi skal øge den kollektive trafiks markedsandele mest i de relationer, hvor den kollektive trafik giver et meget attraktivt alternativ til bilen.

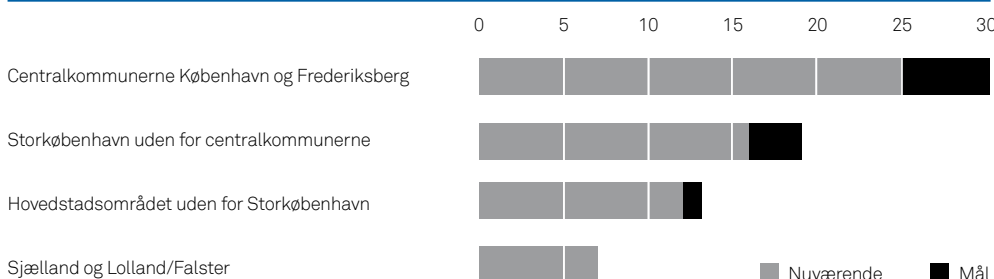
I kommunerne i Region Sjælland er den kollektive trafiks markedsandel væsentlig lavere end i de tætbefolkede områder i hovedstadsområdet, og bilen er det dominerende transportmiddel i pendlertrafikken. Målet hér er at fastholde den nuværende markedsandel. Det vil i sig selv indebære et markant større antal kollektive pendlere, hvis forventningerne for de kommende år om en vækst i den samlede pendlertrafik, indfries.

### REGNEEKSEMPLER

Hvis det antages, at pendlertrafikken på Sjælland og Lolland/Falster vokser med 30 % i perioden 2008 – 2020 betyder det opstillede mål for markedsandele, at antallet af pendlerture med kollektiv trafik også skal stige 30 %, dvs. fra ca. 19.000 til 25.000 ture om dagen. Det vil være et ambitiøst mål, da den kollektive trafik som udgangspunkt i landområder står forholdsvis svagt i konkurrencen med biltrafikken.

Målsætningen om at øge andelen af pendlere, der rejser kollektivt til København og Frederiksberg kommuner fra 25 % til 30 %, svarer alene med dagens trafiktal til, at der skal flyttes 26.000 bilister over i den kollektive trafik. Det antages her, at hele overflytningen som udgangspunkt sker fra bil til kollektiv trafik. Herudover vil en vækst i trafikken på 30 % frem til 2020 betyde, at dette tal øges til ca. 70.000 bilister, der dagligt skal vælge at rejse kollektivt i 2020 frem for med bil.

### KOLLEKTIV MARKEDSANDEL I PROCENT



Den kollektive trafiks markedsandele for pendlerture i centralkommunerne svarer ifølge TU 2006 og TU 2007 til 25 % af det samlede antal pendlerture. Målet er at forøge markedsandelene, så den kollektive trafik står for 30 % af pendlerturene i 2020. Tilsvarende er målet at øge den kollektive trafiks markedsandele i Storkøbenhavn uden for centralkommunerne fra 16 % til 19 %. For hovedstadsområdet uden for Storkøbenhavn er målet at øge markedsandelene fra 12 % til 13 %, og for Sjælland og Lolland/Falster er målet en fastholdelse af de nuværende markedsandele på 7 %.

Kilde: Trafikstyrelsen 2008, bearbejdet af Movia.





**Det langsigtede mål for kundetilfredsheden er:**  
Movia skal have mindst 90 % tilfredse kunder – heraf skal mindst hver tredje være meget tilfreds.

### 3.2 Kundetilfredshed

Kundernes tilfredshed og specielt andelen af meget tilfredse kunder er en vigtig faktor i forhold til ambitionen om at øge den kollektive trafik's markedsandele. De kunder, som i interviews og andre undersøgelser udtrykker, at de er "meget tilfredse", er kunder, der kan kaldes Movias ambassadører. De anbefaler Movia til andre og tager Movia i forsvar, når andre kritiserer. De vil først overveje et andet transportmiddel, hvis der sker væsentlige ændringer i deres ydre omstændigheder, f.eks. flytning eller jobskift. Den slags kunder har Movia brug for flere af.

De "tilfredse" kunder er også loyale kunder. De vælger Movia igen og igen – også selvom mange

af dem har mulighed for at vælge noget andet. Men de er mere kritiske over for Movia, og de anbefaler ikke nødvendigvis den kollektive trafik til andre eller tager den i forsvar.

Undersøgelser viser, at hvis andelen af "meget tilfredse" kunder skal øges, vil det kræve, at tilfredsheden med pålidelighed og rejsetid forbedres. Samlet set er 90 % af Movias kunder i dag "tilfredse" eller "meget tilfredse", og andelen af de "meget tilfredse" kunder er 17 %. Denne andel skal gradvist øges hvert år. Målet er, at den samlede andel af "tilfredse" og "meget tilfredse" kunder mindst skal fastholdes på 90 %, og heraf skal mindst hver tredje kunde være "meget tilfreds".

**Movias mål på miljøområdet** er både at bidrage globalt og lokalt til et bedre klima og miljø.

### 3.3 Miljø

En forøget markedsandel for den kollektive trafik, vil i sig selv bidrage til et forbedret miljø, idet en overflytning af ture fra bil til kollektiv trafik vil nedbringe emissionerne. Movia skal ligeledes give kommunerne/regionerne mulighed for at tilkøbe bedre miljø ved udbud, fx ved at indhente bud med busser med højere Euronorm end lovkrav, letvægtsbusser, hybridbusser eller anden teknologi der forurener mindre.

For at nå målene skal Movia fortsætte den praksis der har været gældende i en årrække, med løbende at stille strengere krav for udledning af NO<sub>x</sub> og partikler end gældende lovgivning.

#### GLOBAL EMISSION

**Movias bustrafik skal reducere udledningen af CO<sub>2</sub> til atmosfæren med 20 % fra 2008 til 2020 pr. kørt kilometer.**

#### REGIONAL/LOKAL EMISSION

**Movias bustrafik skal reducere udledningen af NO<sub>x</sub> og partikler med 60 % fra 2008 til 2020 pr. kørt kilometer.**

Ved uændret kørselsmængde vil målet betyde en reduktion på ca. 450 tons NO<sub>x</sub> og 2,2 tons partikler pr. år i Movias område.

De lokale og regionale emissioner i form af partikler og NO<sub>x</sub> har begge en stor sundhedsmæssig betydning. En opgørelse viser, at trafikken udledte ca. 24.000 tons NO<sub>x</sub> i danske byer i 2005.

Målene dækker selve driftsudledningen fra Movias busser. Miljømålene betyder at Movia/kommuner/regioner skal gøre en målrettet indsats med høje EURO-normer, ny teknologi, en mere miljøvenlig køreteknik og ikke mindst tilpasset busstørrelse for at komme i hus.

Ved en uændret kørselsmængde vil målet betyde en reduktion på ca. 25.700 tons CO<sub>2</sub> årligt, svarende til hvad ca. 2.050 husstande eller ca. 7.700 personbiler med en gennemsnitlig kørsel på 20.000 km udleder om året. Danmark udledte i alt ca. 52 mio. tons CO<sub>2</sub> i 2005.



607 Gartnervang  
via Roskilde St.

Trafikplanens mål om højere markedsandele, større kundetilfredshed og et miljømæssigt bedre produkt er ambitiøse og vil kræve, at alle parter yder et betydeligt bidrag. Der er mange muligheder for at forbedre den kollektive trafik og dermed skabe grundlaget for at nå målene.

## 4 Hvordan kan den kollektive trafik styrkes

Der kan arbejdes på mange fronter, når det gælder om at styrke den kollektive trafik. Der er mange fordele ved at gennemtænke den overordnede planlægning af bolig- og erhvervsområder, men selv når de store streger er slået, kan der opnås meget gennem prioritering og tilrettelæggelse af den kollektive trafik og ved at udnytte de nye teknologiske muligheder. I det følgende beskrives en række områder, hvor forbedringer af den kollektive trafiks vilkår kan bidrage til at nå de opstillede mål.

### PLANLÆGNING

Den overordnede fysiske planlægning og tilrettelæggelsen af den kollektive trafik med blandt andet linjeføringer, stoppesteder og afgangsfrekvenser er afgørende for brugen af den kollektive trafik

### SAMMENHÆNG I DET KOLLEKTIVE TRAFIKNET

Det er afgørende for de rejsende, at det samlede net af tog, metro, lokalbaner og busser fremstår som et sammenhængende system, både infrastrukturelmæssigt, i forhold til takster og billetter og informationsmæssigt. Det skal være let at kombinere og anvende

### PRODUKTDIFFERENTIERING

Det er nødvendigt at stille forskellige typer af kørselsprodukter til rådighed: Dels har kunderne

forskellige behov og præferencer, som skal imødekommes, dels skal der tages hensyn til, at det samlede grundlag for kollektiv trafik er afhængigt af tid og sted

### HØJKLASSEDE KOLLEKTIVE TRAFIKSYSTEMER

I korridorer med mange rejsende, er det vigtigt at den kollektive trafik tilbyder højklasset transport med hyppige afgang, tilstrækkelig kapacitet, korte rejsetider (eget tracé), gode vente- og skifteforhold, højt og dynamisk informationsniveau mm.

### BEHOVSSTYRET TRAFIK

Når den kollektive trafik skal servicere få kunder eller kunder med særlige, individuelle behov, så kan behovsstyrede løsninger, hvor brugerne selv rekvirerer kørslen, være hensigtsmæssige

### KONTRAKTER

Nye kontraktformer kan bidrage til den overordnede målsætning om øgede markedsandele. Forsøg på en passagertung linje med en incitamentsaftale, hvor operatøren belønnes for flere kunder, har været en succes. Aftalen kan nu videreudvikles, så den også kan bruges andre steder og på andre linjetyper



#### **MATERIEL**

De miljømæssige mål er blandt andet afhængige af hvilket materiel, der anvendes. Kravene til busser stilles i betingelserne for de udbud, som Movia afholder på vegne af kommuner og regioner

#### **INFRASTRUKTUR**

Infrastrukturen er en særdeles vigtig forudsætning for kvaliteten af den betjening, der kan tilbydes kunderne. Særligt er god fremkommelighed på vejene vigtigt, men det omfatter også de fysiske forhold ved terminaler, skiftesteder og stoppesteder

#### **PRIS**

Generelt fastsættes priserne ud fra ønsket om at få flest mulige kunder og samtidig sikre så store indtægter som muligt. Taksterne fastsættes i samarbejde med de øvrige trafikselskaber, som tilbyder et fælles billetsystem, med mulighed for rabat afhængig af rejseomfang og rejse længde

#### **TRAFIKINFORMATION**

Det er afgørende for kunderne, at den nyeste teknologi hele tiden udnyttes, så de får den rigtige information før og under rejsen. Det indebærer blandt andet, at Movia sammen med de øvrige trafikselskaber, sikrer gode aktuelle informationer så skift mellem de forskellige kollektive transportformer kan foregå nemt og hurtigt set med kundøjne

#### **MARKEDSFØRING**

Forskellige markedsføringstiltag kan helt traditionelt sætte fokus på nye produkter, tiltag og aktiviteter, som er vigtige for de rejsende. Men markedsføringstiltag kan også bidrage til at forbedre kundernes opfattelse af bussernes pålidelighed og rettidighed - emner, som har høj prioritet blandt de rejsende

## 4.1 Planlægning

Et langsigtet instrument der også kan have en virkning på kort sigt er at udnytte de planlægningsværktøjer der findes i kommuner og regioner. Samtidig kan Movia rådgive om fordele ved den mest hensigtsmæssige planlægning af buslinjerne. Indførelse af særlige busgader eller busluser kan også sikre, at bussen kommer frem og tæt på kundernes rejsemål.

### LOKALISERING

Kommunerne har mulighed for på langt sigt at udvikle byerne til at være nemme at betjene med kollektiv trafik. Undersøgelser viser, at hvis arbejdspladser/boliger lokaliseres tæt på høj-klassede kollektive trafikknudepunkter, er der en større andel der benytter den kollektive trafik som transportmiddel.

### BUSLINJEPLANLÆGNING

Kundeundersøgelser viser, at enkelhed i buslinjenettet betyder meget for benyttelsen af buslinjerne. Af stor betydning har desuden frekvensen og antallet/placeringen af stoppestederne. Antallet af afgang på en buslinje har stor betydning for antallet af kunder og muligheden for at tiltrække nye kunder. Het er der en opgave for kommuner og regioner i samarbejde med Movia, at sørge for enkelhed i buslinjenettet og at fastsætte frekvensen og antallet af stoppesteder. Region Sjælland har netop vedtaget et sådant enkelt regionalt net med en høj frekvens. Flere kommuner er på vej med noget lignende. Region Hovedstaden har besluttet at intensivere driften på de tunge regionale buslinjer.

### PARKERINGSPOLITIK

Rigtig mange kommuner har allerede en parkeringspolitik, som bl.a. tilgodeser bussernes muligheder for at komme frem til det centrale byområde i kommunen. Det er meget vigtigt, at busserne kan komme helt tæt på de steder hvor kunderne vil hen, og at bussen samtidig kan overholde køreplanen. Mange kommuner har derfor på centrale strækninger indført standnings- og parkeringsforbud i myldretiderne. Det er helt klart med til at give bussen et bedre image og sikre høj troværdighed i køreplanen. Mange kommuner har ligeledes indført betaling for brug af P-pladser, og det er også med til at give flere kunder til Movia. Movia deltager gerne i arbejdet med at sikre fremkommeligheden for busserne også ved indførelse af parkeringsrestriktioner.

### TRÆNGSELSAFGIFTER

Indførelse af trængselsafgifter eller kørselsafgifter er en mulig løsning på den stigende trængsel på vejene i og omkring København. En række europæiske storbyer har allerede med succes indført trængselsafgifter i form af bompeng for at modvirke den stigende trængsel, sikre fremkommelighed og højne mobiliteten. Det gælder eksempelvis Stockholm, London og Oslo. I disse byer er trafikken i betalingszonen faldet med 15-20 %. I Stockholm faldt køtiden med op til 50 % i de dele af byen, der er dækket af trængselsafgifterne, mens trængslen uden for på indfaldsvejene faldt med omkring 30 %. I London er effektiviteten og rejsetiden forbedret mærkbart for den kollektive trafik, der nu kan komme frem.

Generelt er erfaringerne yderst positive. Trængselsafgifter giver bedre plads på vejene for både biler, busser og cykler, og sikrer, at alle kommer hurtigere frem. De bidrager til et bedre bymiljø med mindre støj, mindre forurening og mere plads. Og sidst men ikke mindst giver provenuet fra trængselsafgifter økonomiske muligheder for at investere i nye projekter, der giver bedre mobilitet for kollektive brugere, cyklister, fodgængere og bilister.

Både i London og Stockholm blev trængselsafgifterne suppleret med betydelige investeringer og udbygninger af den kollektive trafik. I Stockholm blev forholdene for kollektiv trafik og cykler væsentligt forbedret et halvt år før trængselsafgifterne blev indført. Optimeret busdrift, nye buslinjer, nye Parkér & Rejs pladser og bedre forhold for cyklister blev tilbudt byens borgere og gav bilisterne tid til at vænne sig til tanken om at lade bilen stå.

I både Stockholm og London går provenuet fra trængselsafgifterne direkte til lokale og regionale projekter, der skaber bedre fremkommelighed, tilgængelighed og mobilitet i kraft af bedre kollektiv trafik og diverse vejprojekter. I Oslo går provenuet primært til at forbedre forholdene for biltrafikken.

16 kommuner i hovedstadsområdet: Albertslund, Ballerup, Brøndby, Dragør, Gladsaxe, Glostrup, Helsingør, Herlev, Hillerød, Hvidovre, Ishøj, København, Lyngby-Taarbæk, Roskilde, Rødovre og Tårnby har dannet Kommuneforum, der står



bag en undersøgelse af, hvordan en trængselsafgift kan indføres i hovedstadsområdet. En analyse blandt hovedstadsområdets borgere i foråret 2008 viser, at omkring 70 % er enige eller delvist enige i, at det vil være hensigtsmæssigt at indføre trængselsafgifter i København.

I aftalen om en grøn transportpolitik indgår principper for en grøn kørselsafgift. Det skal være billigere at anskaffe sig en ny, sikker og miljørigtig bil, mens det skal være dyrere at bruge bilen – især hvis den forurener meget, eller hvis kørslen foregår i områder og perioder med meget trængsel. Regeringen vil derfor

udarbejde et beslutningsgrundlag for en grøn kørselsafgift som led i en omlægning af bilbeskatningen, jf. regeringsudspillet Bæredygtig transport – bedre infrastruktur. Beslutningsgrundlaget fremlægges således, at der i folketingssamlingen 2009-2010 kan fremsættes den nødvendige lovgivning.

## 4.2 Sammenhæng i det kollektive trafiknet

Ansvar for den kollektive trafik er i Movias område opdelt på en række forskellige selskaber, som hver især planlægger deres del af den kollektive trafik. For kunderne er det imidlertid afgørende, at tog, metro, lokalbaner og busser fremstår som et sammenhængende system, da mange har brug for at kombinere transportmidlerne i deres rejse. I hovedstadsområdet er Trafikstyrelsen ansvarlig for at samarbejdet fungerer, mens det uden for hovedstadsområdet er op til parterne selv. Sammenhængen er i høj grad medvirkende til oplevelsen af pålidelighed, som er den vigtigste parameter for kunderne.

### INFRASTRUKTUREN

Sammenhængen kan bl.a. sikres gennem en sammenhængende infrastruktur i skiftepunkterne mellem de kollektive transportmidler. Det er typisk stoppesteder og egentlige terminaler. Her bør der være fokus på korte og overskuelige skift der kan foregå i læ for vind og vejr. Se også afsnit 4.8 Infrastruktur.

### KORRESPONDANCER

Kunder bryder sig i udgangspunktet ikke om at skulle skifte, men kundeundersøgelser viser at det accepteres, hvis skiftet er enkelt og pålideligt. Der skal gøres mest muligt for at eliminere den usikkerhed der altid vil være forbundet med et skift.

Køreplanlægningen skal sikre korte overgangstider mellem transportmidlerne, så rejsetiden reduceres mest muligt uden at det går ud over sikkerheden for at nå skiftet, og dermed pålideligheden. Overgangstiderne betegnes ofte som den skjulte ventetid og har stor betydning

for den samlede opfattelse af rejsetiden, da ventetid føles længere end reel rejsetid. Oplysninger om rejse- og skiftetider i realtid har en stor psykologisk effekt og er med til at rejsetiden opleves kortere.

Uregelmæssig drift i et af systemerne er også meget skadeligt for sammenhængen, især i yderområderne, hvor busserne kører med lav frekvens, men er planlagt i forhold til toget. Her vil et forsinket tog være meget generende for kunderne. I disse situationer er det også vigtigt med realtidsinformation, så kunden kan planlægge en alternativ rejse eller informere evt. relevante personer.

For at eliminere utrygheden og genererne ved forsinkelser, kan der på udvalgte lokaliteter og tidspunkter arbejdes med en korrespondancegaranti, som sikrer kunderne alternative transportmuligheder, hvis de planlagte forbindelser svinger.

### TAKSTFÆLLESSKAB

Kunderne opfatter det sammenhængende takstsystem som et stort gode. Takstfællesskabet i det tidligere hovedstadsområde har haft stor betydning for kundernes opfattelse af sammenhængen i den kollektive trafik, og i udlandet bruges det ofte som skoleeksempel på, hvordan takstsystemer kan bidrage til at udviske grænserne mellem forskellige trafik-selskaber i et område. Med rejsekortet er det ambitionen, at kunderne skal opleve, at takstsystemet binder den kollektive trafik endnu bedre sammen, både på Sjælland, Lolland og Falster, og i hele landet i øvrigt.





FLIN

siom

21A2  
21A2

CARP TATT

## 4.3 Produktdifferentiering



Den kollektive trafik er et produkt og kunderne der skal købe produktet har forskellige præferencer. Derfor er det nødvendigt at arbejde med forskellige varianter af grundproduktet, som imødekommer de forskellige behov og målretter sig mod bestemte kundesegmenter. Produktdifferentiering og -udvikling skal ske i Movia, med afsæt i viden om kundernes præferencer, men det lokale produktmix fastsættes i dialog med kommunen.

### PRODUKTER

Den kollektive trafik kan opdeles i en række produkter, der hver i sær har deres forskellige opgaver at udføre i det samlede kollektive trafik-

system. Produkterne er en form for "byggesten" i det fremtidige kollektive net i Movias område. Det afgørende er ikke alene hvor tog og busser kører, men hvilken service, der tilbydes i form af antal afgange, betjeningsperiode og service i øvrigt. Det er op til kommunen/regionen i samarbejde med Movia at vælge de rigtige produkter til at løse de behov som kunderne har.

Den følgende oversigt viser de enkelte produkttyper og deres primære opgaver i det fælles kollektive trafiknet. Omfanget af forskellige produkter er udtryk for, at mange forskellige behov skal dækkes.

## DEN KOLLEKTIVE TRAFIKS FORSKELLIGE PRODUKTER MED EN BESKRIVELSE AF DERES PRIMÆRE OPGAVER

PRODUKTER	Opgaver
<b>REGIONALTOG</b>	Betjener de store passagerstrømme til og fra Hovedstaden samt mellem de større byer i de to regioner. Er rygraden i den kollektive trafik, med faste og hurtige forbindelser.
<b>S-TOG</b>	Betjener primært den radiale fingerby struktur i hovedstadsområdet. Er rygraden i hovedstadens kollektive trafik, med faste og hurtige forbindelser.
<b>METRO</b>	Betjener de mest tætbefolkede områder af Hovedstaden med en høj frekvens og høj rejsehastighed
<b>BRT</b>	Højklasset buskoncept i egen tracé, som sikrer hurtige og hyppige forbindelser i byområder og på strækninger med mange kunder.
<b>LOKALBANER</b>	Lokalt-regionale forbindelser som betjener relationer uden anden togbetjening, med gode muligheder for skift til regionaltog og S-tog.
<b>A-BUSSER</b>	Hyppige forbindelser til betjening af tætbebyggede områder og strækninger med mange kunder. A-busserne er de bærende buslinjer i København.
<b>S-BUSSER (REGIONALBUSSE)</b>	Forbinder købstæder og større byer, typisk på tværs af toglinjer. S-busserne har færre stoppesteder og højere rejsehastighed end de øvrige buslinjer med regional betydning.
<b>KØBSTADSBUSSER</b>	Attraktive, hurtige og hyppige forbindelser i og omkring de store købstæder. Betjener byens centrale steder, stationen, handelscentrum og væsentlige institutioner
<b>DIREKTE BUSSE</b>	Attraktive, hurtige og pålidelige forbindelser i relationer med mange kunder typisk pendlere, hvor der ikke er anden kollektiv betjening. Kan være "forløberen" for indførelse af banedrift.
<b>LOKALBUSSE</b>	Lokale forbindelser inden for en enkelt eller få kommuner, der hovedsageligt betjener lokale formål, f.eks. transport af skoleelever. Omfatter også havne- og citybusser
<b>TELEBUSSE</b>	Behovsstyret betjening med mindre busser/taxier i tyndt befolkede områder, hvor der ikke er tilstrækkeligt passagergrundlag til fast rutedrift.
<b>SERVICEBUSSE</b>	Fladedækkende og fleksibel betjening med mindre busser af kunder med et lokalt og særligt transportbehov. Betjener lokale serviceinstitutioner og er indrettet til gangbesværede og kørestolsbrugere med mulighed for at yde hjælp. Mange stoppesteder.
<b>E-BUSSE</b>	Attraktiv og hurtig betjening i myldretiderne som supplement til de lokale busser eller S-busserne på strækninger med mange kunder. Få stoppesteder og høj rejsehastighed.
<b>NATBUSSE</b>	Både lokale og regionale forbindelser om natten på hovedstrækninger, hvor de øvrige buslinjer holder stille. Færre stoppesteder.
<b>FLEXTRAFIK</b>	Flextrafik er velegnet på de tider og steder, hvor der er et svagt passagerunderlag, og hvor efterspørgslen er spredt geografisk. Kørslen kan omfatte handicapørsel og forskellige former for særkørsler.
<b>SPECIALPRODUKTER</b>	Særlige tiltag rettet mod ferie og fritid, f.eks. sommerruter, kørsel til koncerter, markeder mv.

## 4.4 Højklassede kollektive trafiksystemer

Hvis markant flere skal anvende den kollektive trafik, skal der satses på højere rejsehastighed, bedre pålidelighed og god komfort. Etablering og udbygningen af metroen er et udtryk for en satsning på netop disse faktorer. Men også i bustrafikken kan der arbejdes med højklassede løsninger, som rækker videre end A- og S-busser. Mere attraktive og effektive transportsystemer har også en højere anlægs- og driftsøkonomi, men bidrager positivt til et bedre miljø, attraktive byer og en højere mobilitet. Kommuner og regioner kan beslutte at investere i disse løsninger, i form af bedre infrastruktur og bedre materiel.

### DIREKTE BUSSER

Trængslen på vejnettet omkring København og prognoserne for dens fortsatte vækst kalder på tiltag, som kan flytte noget af trafikken over i de kollektive transportmidler. Her spiller banerne en central rolle i de store korridorer, hvor mange personer skal flyttes samtidig. Imidlertid er kapaciteten mange steder opbrugt i myldretiderne og en væsentlig forøgelse af kapaciteten tager op mod 10 år at gennemføre.

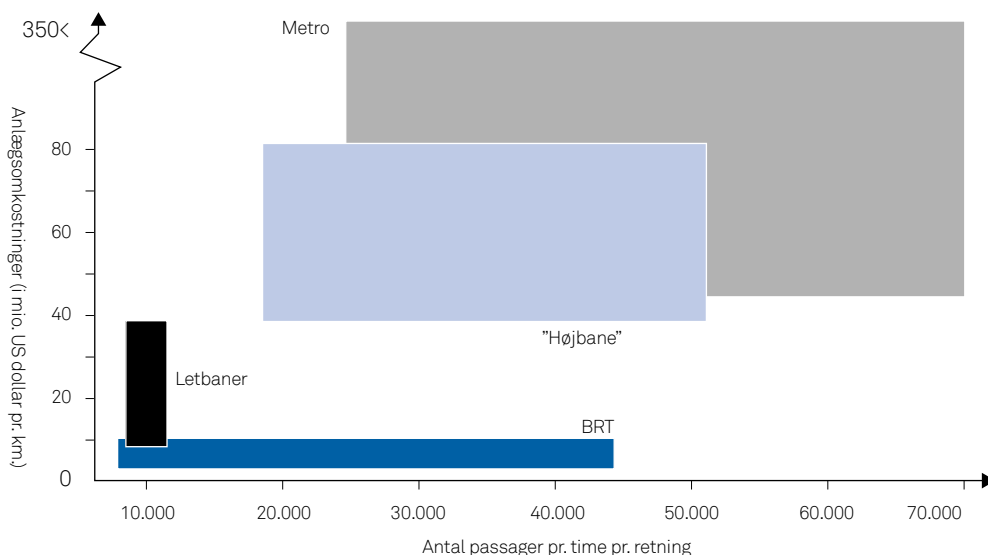
Direkte busser er et forslag til et net af højklassede busser, som forbinder de store og mellemstore byer på Sjælland og øerne med hovedstadsområdet. Det giver en større fladedækning end togløsningerne kan tilbyde og gør det muligt at rejse uden skift mellem flere af destinationerne

i modsætning til i dag. Målet er at tilbyde et nyt og attraktivt busprodukt, der kan tiltrække flere kunder herunder især pendlere til den kollektive trafik og medvirke til at mindske trængslen på vejene til gavn for både rejsetid, miljø og økonomi.

Busnettet er hurtigt at etablere, billigt i drift og giver en fleksibel betjening. Det kan nemt tilpasses når togtrafikken på Sjælland bliver styrket i form af øget kapacitet mellem København og Ringsted og nye motorvejsudvidelser bliver gennemført. Kapacitetsberegninger på Køge Bugt motorvejen viser, at direkte buslinjer kan opsluge den forventede vækst i biltrafikken de næste ca. 10 år ved en løbende forøgelse af driftshyppigheden.

Busserne kører den direkte vej med få stop, har mange afgang og materiel af turistbusklasse. Komfort- og serviceniveauet i bussen er højt med rigtig gode pladsforhold, trafikinformation, trådløst internet, drikkevarer, toilet mv., så kunderne får gode muligheder for at arbejde eller hvile i bussen. Dermed kan spildtid i forbindelse med transport konverteres til brugbar tid som f.eks. arbejdstid, hvis man ønsker det.

For at gøre busserne rigtig attraktive og konkurrencedygtige skal de hjælpes frem i trafikken. Det kan gøres ved bl.a. at lave nødsporene på udvalgte motorvejsdelstrækninger om til busbaner, så busserne uhindret kan passere de lange bilkøer,



Tilnærmet sammenhæng mellem anlægsomkostninger og systemkapacitet for fire forskellige kollektive transportsystemer. (Kilde: "Bus Rapid Transit Planning Guide", ITDP, Juni 2007)



Mange steder i Europa er indført BRT-systemer, fx. i Rouen (Frankrig), hvor man valgte at indføre BRT frem for den oprindelig planlagte letbane. Argumenterne for valget var, at BRT som minimum kunne opnå samme kapacitet som en letbane, men var markant billigere at anlægge end en letbane. Dette billede illustrerer en BRT-løsning, som den kunne se ud i Movias område.

Fotomontage af Billy O'Shea

samt ved at hæve hastighedsbegrænsningen for busserne fra 80 km/t til 100 km/t. Nødsporene er imidlertid ikke dimensioneret til sådan kørsel og kræver de fleste steder en udvidelse og forstærkning, som vil tage tid at gennemføre. God fremkommelighed er et centralt element i forslaget.

Det er vanskeligt at vurdere passagerpotentialet for et sådant nyt produkt, men både i Oslo og Stockholm har de tilsvarende busser været en succes. Det er forventningen, at nettet på sigt stort set kan være selvfinansierende på driften, men et forsøgsprojekt, der indføres uden mulighed for brug af nødspor, må påregne et driftsunderskud i en indkøringsperiode.

Et tre-årigt pilotprojekt med tre buslinjer forventes at koste ca. 52 mio. kr. Hertil kommer udgifter til anlæg - både de kortsigtede fremkommelighedstiltag, stoppesteder, flere pendlerparkeeringspladser og evt. de mere langsigtede opgraderinger af nødsporene. Så snart der foreligger grønt lys for finansieringen af et pilotprojekt, kan de første busser starte ca. 18 måneder senere. Inden da skal der gennemføres et EU-udbud, indkøbes materiel og ansættes personale. Det vil desuden være nødvendigt med en betydelig informations- og markedsføringsindsats. Det foreslåede forsøg er tænkt som første etape af et net af direkte busser.

#### **BRT – Bus Rapid Transit**

BRT systemerne vinder frem i mange europæiske og oversøiske storbyer. BRT har de samme kvaliteter mht. rejsehastighed og pålidelighed som letbanesystemer, men til en betydelig lavere anlægspris. Bus Rapid Transit (BRT) eller højklasset bussystem tilbyder brugerne og potentielle brugere det de primært efterspørger:

- Høj rejsehastighed og regularitet
- Høj komfort
- Høj kvalitet samt et klart og let genkendeligt "brand"

Elementer som hidtil har været koblet sammen med primært letbaner ("skinnefaktoren"). Udenlandske undersøgelser af eksisterende højklassede bussystemer peger imidlertid på, at højklassede bussystemer og letbaner er ligeværdige transportmidler – forudsat, at bussen gives de samme præmisser som letbaner. Dette betyder: dedikerede arealer i midten af vejen, aktiv prioritering i samtlige signalanlæg, flotte og rummelige stoppesteder, med god komfort og højt informationsniveau (ITS).

Undersøgelser af betalingsvilligheden viser ingen nævneværdig forskel mellem letbaner og højklassede bussystemer – enkelt undersøgelser peger endda på en øget betalingsvillighed for et højklasset bussystem.

Fordelen ved højklassede bussystemer er mangeartede og betydelige. Med et højklasset bus-system opnås en kapacitet svarende til letbaner (i enkelte lande endog svarende til Metro). Samtidigt er højklassede busløsninger langt billigere at anlægge – typisk 4-20 gange billigere end tilsvarende letbaneløsninger og 10-100 gange billigere end et metrosystem.

Også driftsomkostningerne er typisk lavere sammenlignet med både almindelige buslinjer og letbaner. Det skyldes, at BRT i forhold til almindelige buslinjer tiltrækker flere kunder og at driften, på grund af den højere hastighed, kan klares med færre busser.

I hele verden, men især i Europa, er der stort fokus på at øge antallet af rejser i den kollektive trafik. I den forbindelse bruges BRT stadig oftere som virkemiddel med meget gode resultater. BRT anerkendes i dag i Europa som en af de mest effektive løsninger med henblik på at tilbyde brugerne højkvalitets transport og samtidigt være yderst kosteffektiv.

BRT er således et system der integrerer bussens positive sider (høj fleksibilitet) med den skinnearbejds positive sider (høj rejsehastighed og høj regularitet). Et BRT system vil i nogle tilfælde kunne være forløber for en egentlig letbane, idet det reserverede areal, stoppestederne og signalprioriteringen vil kunne genbruges. Letbanen vil oveni kræve skinner, kørestrøm og depotfaciliteter.

BRT systemer retter sig primært mod storbytrafikken og korridorer med store trafikstrømme. Eksempler på relevante strækninger er Ring 3, Frederikssundsvej, de københavnske brogader, eller som betjening i nogle af de nye udbygningsområder i Københavns havn.

#### **LOKALBANER**

Lokalbaner har eksisteret i mange år på Sjælland og Lolland-Falster. I de senere år er der gennemført investeringer i forbedret infrastruktur og nyt materiel, som markant øger kvaliteten i den regionale betjening. Der er desuden påbegyndt et forsøg med hyppigere og hurtigere drift på Frederiksværkbanen, som skal vise om hurtige tog med færre stop kan tiltrække nye kunder til banen.

Lokalbanerne bør udgøre rygraden i den regionale betjening, hvor der sikres gode korrespondancer til busser og øvrige baner. Banerne betjener typisk områder, hvor der ikke er anden banebetjening og sammenhængen til det overordnede banenet er derfor vigtig for at give pendlere et alternativ til bilen.

Region Sjælland og Region Hovedstaden bestiller og betaler for lokalbanetrafik hos Movia ligesom kommunerne bestiller og betaler for bustrafikken.

Lokalbanerne i Movias område er med virkning fra 1. januar 2009 organiseret i to selskaber: Lokalbanen A/S i Region Hovedstaden med fem lokalbanestrækninger og Regionstog A/S i Region Sjælland med fire lokalbanestrækninger.

Visse af lokalbanestrækningerne gennemgår i disse år større ændringer/opgraderinger, der medfører hastighedsforøgelse fra 75 km/t til 100 km/t, ligesom der gennem de senere år er investeret betydeligt midler i nyt togmateriel.

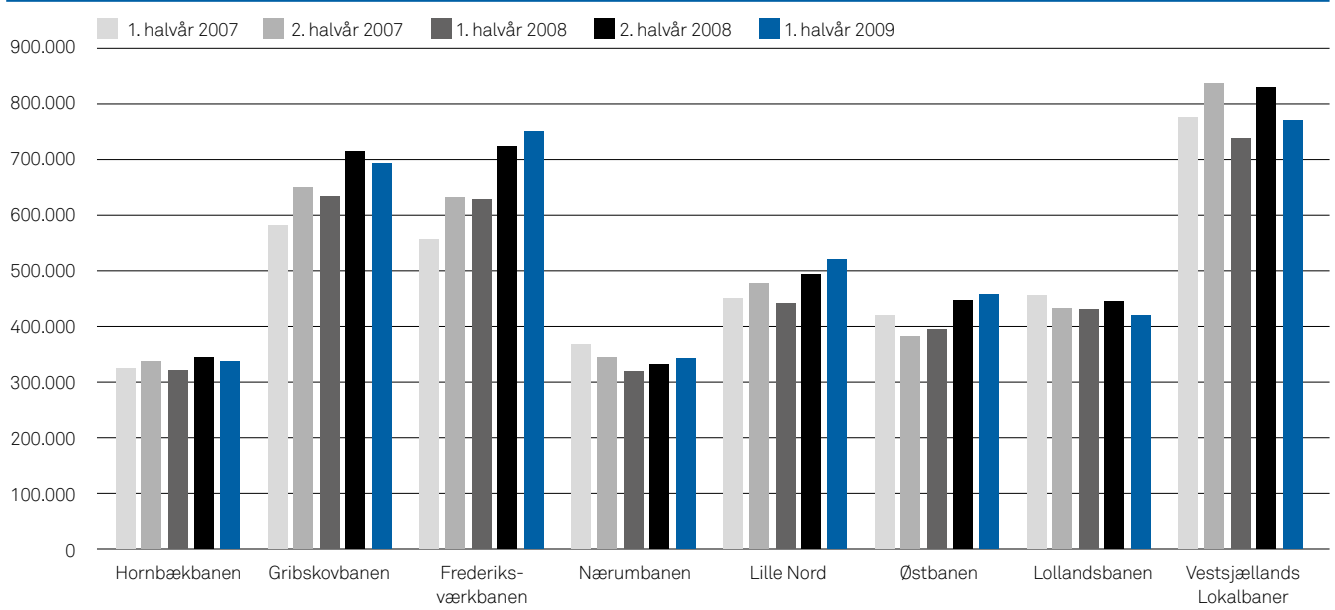
I Region Hovedstaden er der på Frederiksværkbanen, udover opgradering til kørsel med 100 km/t på udvalgte delstrækninger, som et forsøg indsat hurtigtog, der kun holder ved større stationer og som derfor giver markante rejsetidsforbedringer, på især de lange rejserelationer. De foreløbige resultater af forsøget er meget positive. Yderligere undersøgelser af effekterne vil danne baggrund for lignende tiltag på de øvrige lokalbaner. På Lille Nord (Hillerød – Snekersten – Helsingør) køres allerede med op til 100 km/t.

I Region Sjælland vil Odsherredsbanen (Holbæk - Nykøbing Sjælland), Høng - Tølløse-banen (Slagelse - Høng - Tølløse) samt Østbanen blive opgraderet til 100 km/t med forbedrede køreplaner inden for de næste to år. På Lollandsbanen (Nykøbing F - Nakskov) kan der i dag køres 100 km/t.

De seneste års nedgang i antal passagerer på lokalbanerne er i 2008 vendt til en fremgang på de fleste af banerne. I 2008 blev der transporteret i alt ca. 8,2 mio. passagerer med de otte lokalbaner, en stigning på godt 2 % i forhold til 2007. I første halvdel af 2009 er der transporteret ca. 4,3 mio. passagerer med de otte lokalbaner - en stigning på ca. 10 % i forhold til 1. halvår 2008.



ANTAL PASSAGERER PÅ LOKALBANERNE PR. HALVÅR 2007-2009



## 4.5 Behovsstyret trafik

På dette område har såvel Movia som kommuner og regioner mulighed for at finde de rigtige tilbud til kunderne. Det drejer sig primært om at tilpasse busproduktet til kundernes behov. Her drejer det sig om tidspunktet for kørslen (typisk telebusbetjening) eller om arten af kørslen (typisk Flextrafik). Men det kan også være muligt at kombinere de to former og derved gøre den samlede betaling lavere for kommunerne.

### TELEBUSSE

Telebusser betjener tyndt befolkede områder, hvor der ikke er tilstrækkeligt passagergrundlag til fast rutedrift. Telebusser fungerer som en taxalignende ordning, hvor man som kunde ringer og bestiller bussen, senest nogle timer før man skal bruge den. I byområder betjenes kunderne ved eksisterende stoppesteder. Busserne er åbne for alle og prisen beregnes ved hjælp af Movias takstsystem.

Telebusser adskiller sig fra flextrafik ved at telebusserne betjener et afgrænset område, hvor de kører delvist efter fast køreplan og til almindelig takst. Udover telebusser er der også teletaxier, der i store træk kører efter samme principper som telebusserne. For teletaxier gælder kun kontanttakst, i nogle tilfælde som for almindelig kollektiv trafik, i andre tilfælde gælder specielle takster.

Movia har i efteråret 2008 gennemført en analyse af telebusbetjeningen i Movias område. I alt 80 linjer har helt eller delvist karakter af et telebussystem. Nogle linjer består primært af faste afgang, hvor ruten på enkelte ture kan afviges ved telefonbestilling. Det er typisk ordninger, der er bundet op på skolekørsel. Andre linjer består primært af regulære telebusafgange, hvor passagererne skal ringe for at blive afhentet. Nogle linjer har betjening alle ugens dage, andre kun på hverdage eller skoledage, og endelig er der linjer der kun har betjening om aftenen og i weekenden. Den primære kundegruppe er skoleelever, bortset fra de linjer, der kører om aftenen og i weekenden.

Telebussystemet transporterer i alt ca. 1,2 mio. passagerer om året i Movias område. Heraf bestiller ca. 550.000 en telebus eller teletaxi via telefonen. De samlede udgifter beløber sig til 63 mio. kr., mens indtægterne udgør 8,7 mio. kr..

Egenbetalingen pr. passager udgør 7 kr., mens nettotilskuddet udgør 45 kr. som gennemsnit.

Som resultat af den gennemførte analyse af telebusbetjeningen er der opstillet tre koncepter, der på kort sigt kan tilbydes kommunerne:

Telebustilbud 1: Lokalrutekoncept med udgangspunkt i åbne skolebuslinjer, hvor konceptet altid varetager kørslen med skoleelever, men kan samle andre kunder op på visse afgang efter bestilling.

Telebustilbud 2: Anden kommunal kørsel end skolebuskørsel med udgangspunkt i kørsel af især ældre til dagcenter, fritidsaktiviteter og lignende. Nødvendiggør små fleksible og handicapvenlige køretøjer som minibusser eller store hyrevogne.

Telebustilbud 3: Dette koncept henvender sig i sær til borgere, der ikke har andre kollektive transportmuligheder, f.eks. på visse tidspunkter eller i byområder som "afløser" for tomme busser aften og weekend. Betjenes typisk af minibusser eller store hyrevogne.

Det vil fortsat være muligt at indføre teletaxiordninger, når særlige betingelser er opfyldt og til takster, der er aftalt med Movia.

### FLEXTRAFIK

Flextrafik er en fællesbetegnelse for de af Movias transporttydelser, der ligger ud over rutekørsel med busser og tog. Flextrafik er, som navnet antyder, en fleksibel transportform, der kan tilpasses den enkelte brugers behov. Flextrafik løser følgende transportopgaver: Handicapkørsel, siddende patientbefordring og specialskolekørsel. Herudover tilbydes en særlig ordning med transport fra dør til dør til ca. dobbelt bustakst. Ordningen kaldes "Åben bruger".

### HANDICAPKØRSELSORDNINGEN

I samtlige kommuner i Movias område betjener Flextrafik mennesker med funktionsnedsættelser, der blive kørt og fulgt fra dør til dør. Ordningen omfatter, jf. Lov om Trafikselskaber, kun kørsel til fritidsformål, f.eks. besøg hos familie og venner, indkøb og kulturelle aktiviteter. Der ydes hjælp fra gadedør til gadedør i forbindelse med turens start og slut.



**Fisketorvet**

**Flextrafik**



Flextrafik administrerer i dag ordningen i hele Movias område. Der er derfor ikke basis for en geografisk udvidelse af ordningen.

Det er derimod sandsynligt, at målgruppen kan udvides. Flextrafik deltager i et forsøg sammen med Transportministeriet og Dansk Blindesamfund, hvor blinde og svagsynede kan deltage i ordningen i en begrænset periode (2009). Erfaringerne fra dette forsøg skal bruges til at vurdere, hvorvidt ordningen skal åbnes permanent for blinde og svagsynede.

#### **SIDDENDE PATIENTBEFORDRING**

Flextrafik befører borgere, der grundet fysisk helbred ikke kan benytte offentlige transportmidler, til undersøgelse og behandling på sygehuse og i psykiatrien i hele Region Sjælland. Her er udelukkende tale om borgere, der ikke har behov for at blive transporteret liggende eller akut. Det kan f.eks. være borgere til dialysebehandling, strålebehandling, kirurgi, psykiatri mv. Denne kørsel visiteres og betales af Region Sjælland.

Region Hovedstaden skal tage stilling til, hvem der fremover skal udføre den siddende patientbefordring i regionen. Flextrafik vil være en blandt flere mulige samarbejdspartnere.

Endvidere arbejdes der på at kunne varetage ikke-akut liggende patientbefordring – f.eks. patienter med et brækket ben, der skal beføres til et sygehus, og som ikke kan sidde op.

#### **SPECIALSKOLEKØRSEL**

Opgaven her er at sikre kørsel for børn og brugere, hvis transportbehov ikke kan løses af den almindelige kollektive trafik. Kørslen udføres for kommunerne og er reguleret i henhold til Folkeskoleloven og Serviceloven. Kørslen er primært mellem hjem og enten specialskole, pasningstilbud eller beskyttet værksted. Opgaven løses i samarbejde med operatører, som står for ruteplanlægning af de daglige kørsler.

Pr. 1. januar 2009 udføres dagligt kørsel med 3.000 personer i 26 af Region Hovedstadens kommuner. Kørslen udføres af 13 forskellige operatører med tilsammen godt 250 vogne. Stort set alle vogne er indrettet til kørestolstransport og kan transportere fra 8 op til 16 personer.

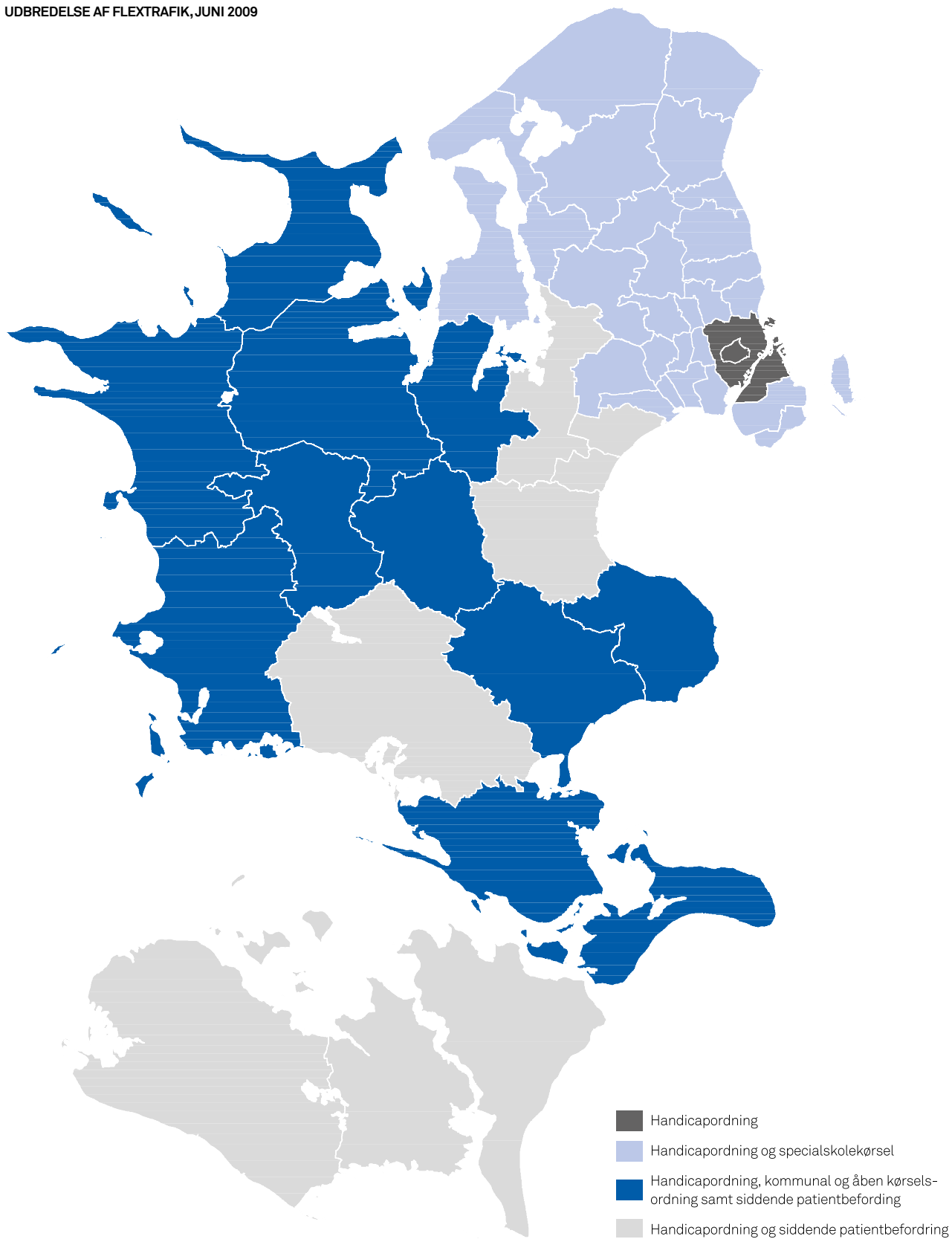
#### **KOMMUNAL OG ÅBEN KØRSELSORDNING**

Åben ordning er en måde at imødekomme transportbehovene på for borgere i områder, hvor almindelig buskørsel ikke er dækkende. Som "åben bruger" kan man med ordningen køre fra adresse til adresse til ca. dobbelt bustakst og med rabat for ledsagere og børn. Den åbne ordning udbydes pt. i samtlige kommuner i det tidligere Vestsjællands Amt samt i Stevns, Vordingborg, Faxe og Lejre kommuner. For at den åbne ordning kan hænge sammen økonomisk er det en forudsætning, at kommuner der udbyder åben ordning til deres borgere, også lader deres visiterede kørsel af borgere til og fra læge, speciallæge, genoptræning m.v. indgå i den samlede kørselsordning som administreres af Movia.

Da ordningen er fleksibel og appellerer til en bred målgruppe, vil der være betragtelig potentiale til at ordningen i langt højere grad kan indgå som en naturlig del af kundernes samlede rejseforløb. Grundet lave passagertal i de almindelige busruter i de tyndt befolkede områder, vil den åbne ordning være et godt supplement til den almindelige busdrift. Herudover vil den adresse til adresse baserede løsning give forbedret tilgængelighed til borgere, der har vanskeligt ved at få adgang til den almindelige bustrafik.

Der arbejdes på, at den åbne ordning kan blive en integreret del af Rejseplanen, hvilket betyder, at Rejseplanen fremover vil kunne tilbyde, at brugere køres fra adresse til adresse ved en kombination af bus, tog og Flextrafik.

## UDBREDELSE AF FLEXTRAFIK, JUNI 2009



## 4.6 Kontrakter

Movias hovedopgaver er at planlægge, udvikle, udbyde, markedsføre og følge op på bus-, flex- og lokalbanetrafikken. Driften er udbudt til eksterne leverandører, hvor omfanget og karakteren af samarbejdet er aftalt i kontrakten. Udbudsbetingelserne kan derfor regulere og stimulere operatørerne til en ønsket adfærd, ved at give de rigtige incitament. Udbudsbetingelserne fastsættes generelt af Movia, men kommuner og regioner har mulighed for at stille lokale ønsker til et udbud.

### MOVIAS UDBUDSSTRATEGI

Den overordnede udbudsstrategi skal sikre rammerne for, at Movias operatører skaber den mest effektive og attraktive drift for vores kunder. Strategiens væsentligste elementer er:

- Løbende vidensopsamling gennem evalueringer og udenlandske erfaringer
- Der skelnes mellem seks serviceområder (almindelig rutekørsel, servicebuskørsel, telebuskørsel, skolebuskørsel, havnebussejlad og flextrafik), da operatørmarkedet og vilkårene for trafikken er meget forskellige. Dog fokuseres der på tværgående synergier
- Der skal skabes effektive udbudsprocesser, der sikrer gode beslutningsgrundlag og effektiv inddragelse af kommuner og regioner. Herunder arbejdes med muligheden for at tilbyde optioner, hvis der i kontraktperioden opstår ønsker om større ændringer
- Operatørsamarbejdet skal optimeres ved at arbejde med incitamentsstrukturer og anvende funktionskrav i stedet for detaljerede tekniske krav
- Arbejdsdelingen mellem Movia og operatørerne skal løbende vurderes og udfordres for at sikre flere kunder gennem højere kvalitet.

Strategien lægger op til, at der fremover skal mere fokus på kvalitet i kontrakterne, og der skal – fx gennem forøgede muligheder for forlængelse af kontraktperioden – skabes incitament for operatørerne til at yde en bedre kvalitet. Kvaliteten af det operatørerne leverer skal også søges forbedret gennem et fokus på samarbejde fremfor kontrol, og evt. gennem ændrede arbejdsdelinger. Ligeledes vil der blive arbejdet målrettet med at udvikle kontraktformer, der i højere grad opstiller incitament for operatørerne til at få flere kunder i busserne.

### INCITAMENTSÅFTALER

De hidtidige, traditionelle aftaler om kørsel med Movias operatører, bygger på de såkaldte brutto-kontrakter, hvor sigtet er at minimere prisen ved at fjerne evt. risikomomenter for operatøren. Prisstigninger hos operatøren som følge af stigninger i løn, rente og dieselpriser kompenseres løbende, mens passagerindtægterne ubeskåret går til trafikselskabet og videre til kommuner/regioner.

Operatørerne har på den måde ingen direkte fordele ved at tiltrække flere passagerer, hvorfor den opgave alene ligger hos trafikselskabet i dag. Formålene med at indføre incitamentsaftaler er, at det overordnede mål om passagerfremgang og høj kvalitet i den kollektive trafik fremover bliver fælles for både Movia og operatørerne, og at de opstillede mål bliver synlige. Operatørerne opnår konkrete incitament til at yde god service og arbejde for at fastholde eksisterende kunder og tiltrække nye. Et forsøgsprojekt på 150S og 173E viser, at det virker. Udover flere kunder viser forsøget at incitamentsaftaler kan resultere i stigende arbejdsglæde blandt chaufførerne, bedre samarbejde mellem Movia og operatøren, samt tættere dialog med passagererne omkring deres ønsker til driften. Øget drift, kampagner og fokus på projekterne er formentlig de vigtigste drivere til at opnå flere rejsende.

På baggrund af de gode erfaringer fra forsøget arbejdes med at etablere grundlag for indgåelse af yderligere fire til fem aftaler på en række større buslinjer i 2009. Målene med de nye aftaler er at afdække, hvordan filosofien kan overføres til andre store linjer, men også til områder, hvor busserne er mindre markante. Et fokus bliver endvidere, hvordan en tættere involvering af kommunerne kan bidrage til at løfte bustrafikkens betydning i det trafikale billede.

Aftalerne forventes desuden at blive rammen for at afprøve forskellige tilgange til at få flere passagerer ved at udnytte parternes styrker i dialogen med de kunder, der anvender de involverede buslinjer.

Organisatorisk lægges med de kommende aftaler op til en øget involvering af kommunerne, så forbedringer af terminalforhold, information, stoppesteder og fremkommelighed kommer til at indgå i arbejdet.



I juni 2008 indgik Movia en forsøgsaftale med Arriva om bonus for passagerfremgang på linjerne 150S og 173E. Aftalen indeholder elementer med øget drift og forskellige kampagner, hvor operatøren skal spille en aktiv rolle. Aftalen er en trepartsaftale, der også omfatter Fredensborg, Hørsholm, Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Københavns kommuner. Godt et år efter forsøgets start kan konkluderes, at det samlede passagertal for linjerne er steget markant i perioden – mere end 10 %. Resultater fra en undersøgelse foretaget i november 2008 viser, at mange af de nye passagerer kommer fra andre busser og tog, men der er også omkring 300 bilister, der nu benytter 150S dagligt i stedet for deres bil. Et tal, der forventes at stige yderligere i takt med produktforbedringer og fortsat markedsføring.

Forsøget fortsætter frem til 2011 og forventningen er, at passagerfremgangen i løbet af 2009 kommer op omkring 30 %. Movia har i to omgange øget betjeningen på linje 150S, så der nu kører godt 10 % flere afgangene end før forsøget. Arriva har i løbet af det første forsøgsår opnået en samlet bonus på knap 840.000 kr., men de væsentligste resultater er opnået i form af langt større arbejdsglæde, ansvarlighed og medarbejdertilfredshed, som blandt andet har resulteret i markant lavere sygefravær.

Det er ligeledes besluttet at øge driften på 173E med tre ekstrabusser - så der ultimo 2009 er en samlet udvidelse på 20 % for de to buslinjer.

Aftalen og dens resultater har i særlig grad givet positiv medieomtale og dermed øget opmærksomheden på, at busproduktets kvaliteter kan udvikles til at spille en langt større rolle i den kollektive trafik. Der følges op på dette sammen med Arriva med henblik på at sikre en stor og gensidig imagegevinst af forsøget.

#### FRAVALG AF TRANSPORTMIDLER TIL FORDEL FOR LINJE 150S

Opgørelse over hvilke transportmidler passagererne har fravalgt til fordel for linje 150S

Transportmiddel	%
Cykel	30,2
Bus	23,7
S-tog/Re-tog inkl. lokalbane	22,9
Andet	16,2
Bil	15,7
Til fods	7,5
Metro	4,9
<b>I alt</b>	<b>121,1</b>

Tabellen viser, at cykel, bus og tog tidligere indgik i en kombination for en del af de rejsende før forsøget. Derfor overstiger de samlede svar 100 %. Disse passagerer har nu valgt et tilbud, hvor de ikke behøver skifte transportmiddel undervejs.

Kilde: COWI-undersøgelse, november 2008

## 4.7 Materiel

For at kunne køre med det økonomiske og miljømæssigt mest fordelagtige materiel er det nødvendigt at stille de rigtige krav ved udbud. Her er ansvaret Movias, men det kan foregå i et tæt samarbejde med de kommuner/regioner, hvor kørslen skal udføres. Der skal gives mulighed for at byde med forskellige typer materiel. Movia opstiller derfor kun funktionskrav ved udbud.

### MATERIEL OG MILJØSTRATEGI

Movia har i foråret 2009 udarbejdet en materiel- og miljøstrategi.

Materiel- og miljøstrategien fastlægger rammerne for Movias valg af materiel i perioden frem til 2012. Miljø- og materielstrategien skal understøtte realiseringen af Movias forretningsplan og udbudsstrategi samt bidrage til at efterkomme passagerens ønsker til materiel. En væsentlig del af strategien er, hvordan miljøpåvirkningen fra busserne begrænses mest muligt. Strategien er endvidere et vigtigt værktøj i forbindelse med udbud af driften, da den i videst muligt omfang definerer kravene til materiellet på forhånd og dermed forenkler og strømliner arbejdsprocesserne. Ligeledes vil strategien sikre en god og professionel rådgivning af kommuner og regioner for så vidt angår materiel- og miljøspørgsmål.

Movia stiller ved udbud af buskørsel miljøkrav til emissionerne fra busmotorerne ud fra EURO-normer, som er et europæisk system, der gælder for alle busser, som nyindregistreres efter en given dato.

Det er muligt at skærpe miljøkravene til busserne, hvilket Movia gjorde ved udbuddet af regionale buslinjer i 2008. Udover de nævnte EURO-normer findes en særlig kategori af miljøvenlige køretøjer, kaldet EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles), som opfylder endnu mere skærpede miljøkrav. Alle regionale busser, indsat efter oktober 2008 opfylder denne norm.

Movia vil således ved udbud kunne rådgive regioner og kommuner og tilbyde mere miljøvenlige busser end EURO-normerne foreskriver. Som led heri gennemfører Movia i 2009 en analyse af mulighederne for at indføre mere miljøvenlige busser i hovedstadsregionen. Analysen skal bl.a.

kortlægge hvilke miljøvenlige bustyper, der er på markedet i dag, herunder alternative miljøteknologier som f.eks. brint- og hybridbusser, samt erfaringerne med brug af disse bustyper. Analysen betales af Region Hovedstaden. Derudover har regeringen og forligspartierne bag den grønne transportpolitik afsat en ramme på 200 mio. kr. til forsøgsprojekter bl.a. med energieffektive busser i offentlig bustrafik og busser på alternative drivmidler.

### FREMSKRIVNING 2008-2020

Movia har lavet en fremskrivning af udviklingen i udledningen af kuldioxid, partikler og kvælstof baseret på grænseværdierne for EURO-normer.

Fremskrivningen er udgangspunktet for de ambitiøse udledningsmål, der er beskrevet i afsnit 3.3.

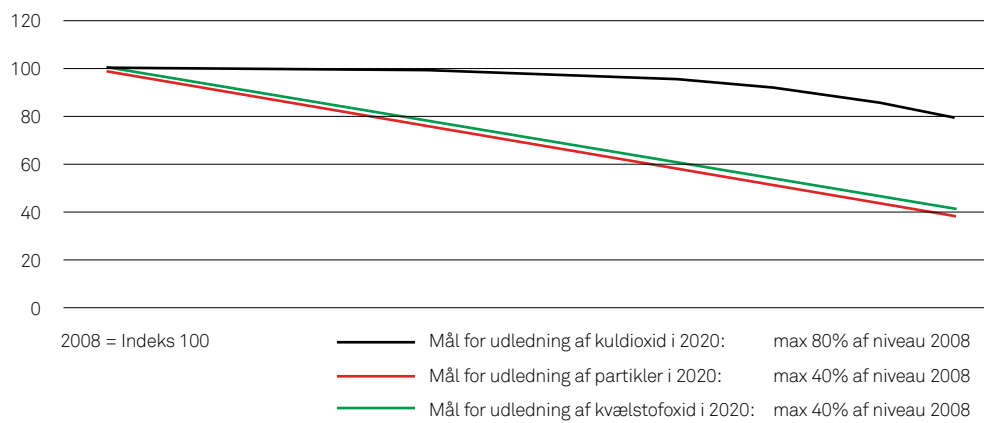
For EURO 5, 6, 7 og 8, der forventes indført i henholdsvis 2009, 2013, 2016 og 2019, formodes det, at udviklingen med skærpede krav i forhold til de foregående EURO-normer fortsættes. For at tilpasse brugen af EURO-normerne til Movias reelle implementering, er fremskrivningerne beregnet ud fra en forudsætning om, at Movia er ét år forud for normernes indførelse – dvs. at grænseværdierne for 2016 allerede implementeres i 2015. EEV busser betragtes i den forbindelse som EURO 5 busser.

Forudsætningerne for fremskrivningerne er endvidere et uændret antal kørte kilometer pr. år, og et uændret antal busser pr. år. Udskiftningen af busser sker ikke i forhold til kontraktudløbet, men bereningsmæssigt som 1/12 udskiftning pr. år (busserne har en gennemsnitslevetid på 12 år).

Fremskrivningen dækker alle rutebusser i Movia og omfatter både drifts- og tomkørsel. Tomkørselsprocenten svarer til 2007-niveau. Fremskrivningen indeholder ikke vedligeholdelses- og værkstedsarbejde.



**MÅL FOR UDLEDNING AF CO<sub>2</sub>, PARTIKLER OG NO<sub>x</sub> FOR ALLE RUTEBUSSER I MOVIA I PERIODEN 2008-2020 OPGJORT PR. KM.**



## 4.8 Infrastruktur

Infrastrukturen udgør en særdeles vigtig forudsætning for den betjening Movia kan tilbyde kunderne i den kollektive trafik. Det gælder i forhold til fremkommeligheden på vejene, som er afgørende for rejsehastighed og pålidelighed, og det gælder i forhold til terminaler, skiftsteder og stoppesteder. De mest betydningsfulde kvalitetsparametre for kunderne ligger således på disse områder, hvor kommuner og staten er myndighed og står for finansiering af tiltag.

### FREMKOMMELIGHEDSTILTAG

Movia's nuværende og potentielle kunder prioriterer høj rejsehastighed og pålidelighed. Begge elementer forudsætter en god fremkommelighed for busserne.

I de senere år er kampen om byrummet intensiveret. Den stigende biltrafik, etablering af cykelstier og gennemførelse af lokale trafiksaneringsprojekter lægger et stort pres på den plads, der er til rådighed for trafikafviklingen. Især på de større veje, hvor busserne som regel kører, er pladsen blevet trang med det resultat, at busserne sidder fast i bilkøerne, og kunderne vælger andre transportmidler.

Ifølge prognoserne vil trængslen i hovedstadsområdet og de større købstæder forværres i de kommende år, ligesom antallet af belastede veje og myldretidernes udstrækning bliver større. Mange mennesker har lang vej til arbejde, og det betyder, at lokale problemer med fremkommelighed også kan findes på dele af det overordnede vejnet langt fra hovedstadsområdet samt omkring de mindre byer.

I "den gode cirkel" sikrer bedre fremkommelighed, at bussernes præcision og pålidelighed forbedres, rejsehastigheden øges, der kommer flere passagerer og flere indtægter, buschaufførens arbejdsmiljø forbedres, driftsudgifterne reduceres og det lokale miljø forbedres.

I aftalen om en grøn transportpolitik fra januar 2009 er der afsat en pulje på 200 mio. kr. om året over fem år, eller i alt 1 mia. kr. til særlige initiativer og innovative tiltag, der kan forbedre bussernes fremkommelighed og øge bussernes samspil med de øvrige kollektive transportmidler. Tildeling af midler fra puljen er baseret på

en fifty-fifty model, hvor ansøgeren selv skal bidrage med samme beløb, som der ansøges om. Kommunerne sidder med nøglen til bedre fremkommelighed, og kan typisk arbejde for at forbedre forholdene på to måder:

1. Dedikere anlægsmidler til projekter med det primære formål at forbedre vilkårene for busserne
2. Tænke busfremkommelighed ind i kommunens øvrige trafik- og vejprojekter.

Movia kan tilbyde kommunerne rådgivning i forbindelse med udpegningen af større sammenhængende strækninger eller mindre lokaliteter med fremkommelighedsproblemer, gennemføre den nødvendige analyse af årsagerne samt opstille løsningsforslag. Movia kan også vurdere potentialet af løsningsforslagene i form af øget nettorejsehastighed, kortere køretid mm. Oplysninger som forudsættes belyst når kommunerne søger om tildeling af midler fra den afsatte statslige pulje.

Lukning af Nørrebrogade for gennemkørende biltrafik og omdannelsen til bus-, cykel- og fodgængergade er det seneste eksempel på et større tiltag til at forbedre fremkommeligheden for bustrafikken i København. Den første forsøgsperiode, som løb fra oktober til og med december 2008, viste blandt andet, at ændringerne har dæmpet mængden af biler på Nørrebrogade med ca. 50 % og busbetjeningen er blevet både billigere og hurtigere.

### TERMINALER

Trafikterminalerne udgør et vigtigt led i det kollektive trafiksystem. Ud over at byde på et nemt og bekvemt skift mellem bus og tog, og mellem individuel og kollektiv trafik, skal terminalerne være trygge og attraktive steder at opholde sig, og informationen om rejsen skal være let tilgængelig.

Indretningen af terminalerne skal være overskuelig med velfungerende arkitektur, beplantning, gode venteforhold, tilstrækkelig og stationsnær cykel- og bilparkering samt ukomplicerede adgangsforhold. Det er vigtigt, at kunderne opfatter det kollektive trafiknet og herunder terminalerne som en helhed, hvilket kun kan opnås ved en målrettet og langsigtet indsats.





Stoppestedsmiljøet kan også bidrage til at nå målene. Kunderne lægger vægt på komfortable stoppesteder - med reel tidsoplysning og gerne miljøvenlig. Dette billede viser et forslag med solceller til lyskilde og multiinformation.  
Fotomontage: Whomadeld.

Trafikstyrelsen har i samarbejde med DSB, Banedanmark og Movia udarbejdet en "Masterplan for trafikterminaler i Østdanmark", juli 2008. Formålet med Masterplanen er at skabe et fælles grundlag for afdækning af behovet for modernisering af trafikterminaler i Østdanmark. Masterplanen har karakter af et idékatalog, hvor der ikke er taget konkret stilling til hverken eventuel gennemførelse eller finansiering af de enkelte projekter.

Masterplanen omfatter ikke lokalbanestationer. For disse stationer har Movia udarbejdet et nyt, minimalistisk stationskoncept, som er ved at blive implementeret.

I aftalen om en grøn transportpolitik er der specifikt afsat en ramme på 210 mio. kr. til gennemførelse af en modernisering af Nørreport st. og 200 mio. kr. til stationsmoderniseringer, bl.a. af Enghave og Nordhavn stationer.

Parterne bag aftalen ønsker desuden at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér & Rejs anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne.

### STOPPESTEDER

Stoppestederne er kundens første møde med den kollektive busstrafik og en del af dens image overfor potentielle kunder. Der findes i Movias område mere end 17.000 stoppesteder af meget svingende udseende og kvalitet. Kunderne ønsker til enhver tid et letgenkendeligt og funktionelt produkt, der udstråler kvalitet, tryghed og giver den fornødne information og læ.

Stoppestedernes antal, placering og udformning påvirker rejsetid og regularitet og dermed også buslinjens attraktivitet. Tidligere kundeundersøgelser viser, at stoppestederne er et af de områder, hvor kunderne giver den dårligste karakter for kvaliteten. Kommunerne har ansvaret for stoppestedernes udformning og vedligeholdelse og dermed også et betydeligt ansvar for, en af de vigtigste kvalitetsparametre i busstrafikken. Der er til gengæld også gode muligheder for at arbejde med bedre læforhold og realtidsinformation til kunderne.

## 4.9 Pris

Den kollektive trafik tilbyder et produkt der konkurrerer med andre transportformer, herunder især bilen. Kollektiv trafik er derfor også underlagt de almindelige markedskræfter, hvor forbrugerne hele tiden afvejer pris/nytte forholdet, når de beslutter sig for, hvilket transportprodukt, de vil benytte. Prisen på produktet bliver dermed en væsentlig parameter til at tiltrække kunder. Prisen fastsættes af trafiksselskaberne i fællesskab, med transportministeren som øverste instans. Der er fastsat et årligt takstloft, som betyder, at taksterne ikke må stige mere end den almindelige pris- og lønudvikling.

### PRISPOLITIK

Trafiksselskaberne tilbyder i dag et fælles billetsystem, med mulighed for rabat afhængig af rejseomfanget og rejse længde. De hyppige kunder kan opnå betydelige rabatter ved brug af klippekort eller periodekort. I tillæg hertil gennemføres der med mellemrum specielle kampagnepriser, som f.eks. på Kulturnatten, hvor man kan rejse med bus og tog på Kulturpasset eller FamilyCard, som i sommerferien tilbyder reduceret pris for familier, kombineret med rabatter på bl.a. forlystelser.

Generelt fastsættes priserne ud fra ønsket om at få flest mulige kunder og samtidig sikre selskabernes indtægter. Det indebærer, at priserne og prisforholdet mellem de forskellige billettyper fastlægges i forhold til indtægtsmaksimering.

Priserne kan dog også bruges til at stimulere til en – politisk – bestemt adfærd. Det kan f.eks. være at sætte prisen på lange rejser relativt lavt, så mobiliteten på arbejdsmarkedet øges og det tilskyndes at benytte kollektiv trafik i stedet for bil.

Prisfølsomheden varierer for forskellige kundegrupper og rejseformål. Tidligere undersøgelser af Teknologirådet har bl.a. vist, at:

- myldretidsrejsende er mindst prisfølsomme
- korte rejser har større prisfølsomhed end mellemlange rejser, men lidt mindre end lange rejser
- fritidsrejsende er mere prisfølsomme
- unge og ældre har stor prisfølsomhed

### REJSEKORTET

Visionen med rejsekortet er at gøre det enkelt og let at rejse med kollektiv trafik i hele landet. Uanset om man kører med bus, tog eller metro – og også selv om man skifter trafiksselskab undervejs.

Rejsekortet er først og fremmest skabt for at gøre det enklere og lettere for kunderne og dermed tiltrække flere kunder. Men rejsekortet medfører også en række andre fordele. Trafiksselskaberne vil med rejsekortet få et mere præcist billede af rejsemønstrene i Danmark. Det betyder bedre muligheder for at planlægge, f.eks. hvor og hvornår på dagen, der er behov for at indsætte ekstra tog eller busser og optimere disse i forhold til kundernes skiftemønstre. Det vil betyde bedre service for kunderne, men også muligheder for en mere optimal udnyttelse af tog og busser og dermed en bedre økonomi for trafikbestillerne.

Indførslen af rejsekortet bliver en stor omvæltning for Movia, DSB, Metroselskabet og ikke mindst kunderne. Kunderne skal vænne sig til en ny måde at betale på – og det vil tage tid.

Med indførslen af rejsekortet gives rabat efter hvor meget man rejser, således at jo mere der rejses kollektivt, des større rabat.

### ERHVERVSKORT

Erhvervskortet får tilskud fra staten, og er et forsøg på at få flere til at bruge den kollektive trafik. Tilskuddet skal forstås på den måde, at den enkelte medarbejder får udgiften til kortet trukket direkte fra sin bruttoløn. Derved sparer brugeren skatten af det beløb det koster. Det betyder at der er penge at spare for dem, der har under 30-40 km til arbejde. Movia markedsfører og sælger dette kort i samarbejde med DSB og der er en positiv udvikling for brug af kortet



3 4 5 6

## 4.10 Trafikinformation

Ansvaret for den overordnede trafikinformation er placeret hos trafiksekskaberne. Her er det Movias ansvar at sørge for, at kunderne får den rigtige information før og under rejsen. Movia har ligeledes ansvaret for at samarbejde med de andre trafiksekskaber for at sikre, at skift mellem de forskellige kollektive transportformer kan foregå nemt og hurtigt set med kundeøjne. Kommunerne skal finansiere/medfinansiere lokale tiltag. Den ny teknologi skal udnyttes så det bliver en hjælp for kunderne. Der skal tiltrækkes og fastholdes flere kunder gennem digitale trafikinformationstjenester, der gør det nemt, enkelt og trygt at benytte kollektiv trafik. Information skal være tilgængelig før og under rejsen.

ITS (Intelligente Transport Systemer) er en fællesbetegnelse for en række tiltag, der udnytter ny teknologi til at skabe bedre transportsystemer og til at opfylde en række af de behov og ønsker kunderne har til den kollektive trafik. Det handler først og fremmest om at gøre det enklere, nemmere og mere sikkert at benytte busser og tog. I det følgende beskrives kort eksempler på en række tiltag, som allerede er ved at blive indført, eller er undervejs. Der er tale om forholdsvis kortsigtede tiltag, idet det kan være vanskeligt at kigge langt ud i fremtiden på dette område, hvor udviklingen går så hurtigt. Der er i dag en del kendte tiltag, der bare mangler udbredelse i Movias område.

### DYNAMISK AFGANGSINFORMATION –STOPPESTEDER MED REALTID

Movia har gennemført en analyse af kundernes behov, der viser at pålidelighed og rejsetid er de vigtigste parametre. Der er også foretaget studier, som viser, at kundernes oplevede ventetid halveres, hvis ventetiden kendes og hele tiden er aktuel. Dynamisk afgangsinformation (realtidsinformation baseret på GPS-signaler direkte fra busserne) på stoppesteder i form af count down og på terminaler / i centre i form af elektroniske oversigtstavler mindsker den oplevede ventetid kombineret med at forbedre bussens image som et moderne og tidssvarende produkt.

Movia arbejder derfor med at udvikle disse to typer af dynamisk afgangsinformation. Dette sker gennem udvikling af et nyt count down modul til stoppesteder, der er batteridrevet og dermed mere miljøvenligt end eksisterende enheder.

Modulet kan vise afgangstider for samtlige buslinjer, der betjener stoppestedet, og kan desuden vise korte beskeder fra den døgnbemandede vagtfunktion, så der kan gives besked om f.eks. driftsforstyrrelser for busser og andre kollektive transportmidler.

Tilsvarende arbejdes med udvikling af elektroniske afgangstavler til opsætning på terminaler og centre (f.eks. hospitaler, biblioteker, rådhus, indkøbscentre, underholdningscentre m.v.). Tavlerne vil give besøgende et hurtigt overblik over, hvordan og hvornår de kan komme derfra. Afgangstiderne vil endvidere give overblik over frekvens, og dermed viden om fleksibilitet i forhold til at nå den enkelte afgang eller muligheden for at udnytte tiden til egne formål i stedet for at vente ved stoppestedet. Da tavleinformation er webbaseret, vil tavlerne foruden afgangstider og destination også kunne give aktuel information om driftssituationen i hele den kollektive trafik.

Kunderne har taget godt imod det nye count down modul, og Movia har netop fået beviljet puljemidler til medfinansiering af i alt 600, som i den kommende periode kan blive opsat i kommuner og regioner.

### INTERNET I BUS OG TOG

Internet i bus og tog er taget i brug på Lollandsbanen og to busruter på Lolland fra begyndelsen af 2009. Fordelene er ikke kun at passagererne nu kan surfe gratis på computer og mobiltelefon mens de rejser. GPS-udstyr i busser og tog gør det muligt for fx. chaufføren at kommunikere til de rejsende i toget via togets informationssystem. Ved tryk på en knap kan chaufføren f.eks. indikere, om han vil vente på toget. Teknologien vil være med til at skabe en bedre sammenhæng mellem bus og tog, som er specielt vigtig for pendlere. Bli-ver systemet en succes på Lolland vil det gradvist blive indført i andre af Movias busser og tog.

### MOBILPORTAL OG SMS-SERVICES

Hidtil har ønsket om at give aktuel information, der hvor kunden er, været en kæmpe udfordring, men med den store udbredelse mobiltelefonen har fået, er dette blevet en mulighed for at basere sig på en informationsplatform, som kunderne altid har lige ved hånden. Derfor er udviklingen og udbredelsen af mobile informationstjenester et fokusområde.

I 2008 mere end 10-dobledes kundernes brug af tjenesten "SMS næste bus". I år udbredes tjenesten fra hovedstadsområdet til resten af Sjælland.

I starten af året introducerede trafiksselskaberne i hovedstadsområdet et pilotforsøg med "SMS billet" (kontantbillet til voksne, børn og cykler). Forventningerne er allerede mere end indfriet målt på kundernes brug af den nye billettype. Forsøget er ved at blive evalueret med henblik på at finde en permanent løsning. Et væsentligt element bliver her valideringen af billetterne og kontrolmulighederne. Færdigudviklingen af SMS billetten kan meget vel blive et landsdækkende samarbejde i regi af Rejseplanen A/S, idet alle trafiksselskaberne i landet viser interesse for området.

I maj 2009 introducerede Movia sin mobil platform (mobilversion af hjemmesiden) med information om næste busafgang, her & nu information om driftssituation, ændringer i buslinjer, hittegodsinformation, mulighed for opslag på Rejseplanen mv. Den mobile platform planlægges udvidet med personaliseret information om favoritlinjer og -stoppesteder mv., som det kendes fra MitMovia tjenesten på hjemmesiden. Når den tekniske busplatform i Movia med alle informationer om busserne er opgraderet næste år, gives der endnu flere muligheder for at udvikle personaliserede, målrettede og dynamiske informationstjenester.

#### REJSEPLANEN

Rejseplanen er et samarbejde mellem trafiksselskaberne i Danmark og er et planlægningsværktøj, der kan finde kollektivreisen før afgang. Rejseplanen er med fire millioner søgninger om måneden blandt Danmarks 10 største websteder. Derudover er der 50.000 søgninger pr. måned via mobiltelefon, og mere end 100.000 personer ringer til Rejseplanen hver måned. Rejseplanen har således allerede bevist sin succes. Ni ud af ti personer, der søger information på Rejseplanen, foretager også den rejse de søger på. Mere end 5 % ville ikke have foretaget en kollektiv rejse, hvis de ikke havde kunnet søge på Rejseplanen. Rejseplanen er med til at sikre sammenhængen mellem bus og tog.

Rejseplanen arbejder på at give kunderne adgang til Rejseplanens informationer på steder, hvor de ikke altid tænker kollektiv trafik. Rejseplanen skal være der, hvor brugerne er. Rejseplanen har i samarbejde med Vejdirektoratet udviklet et modul, der giver brugerne mulighed for at sammenligne rejsetider med kollektiv transport og med bil, ligesom der kan sammenlignes CO<sub>2</sub> forbrug for de forskellige rejsemåder. Derudover arbejder Rejseplanen med at udnytte informationerne i Rejseplanen på afgangstavler og med at udnytte de nye mobile teknologier til forbedrede services, f.eks. GPS lokalisering med "Tag mig hjem" funktion, vis nærmeste stoppested/station mv. På lidt længere sigt arbejdes på at kunne give realtidsinformation, dvs. at tage hensyn til eventuelle forsinkelser ved beregning af rejsetider.



## 4.11 Markedsføring

Markedsføring er primært Movias ansvar, men ved lokale, kommunale tilbud kan kommunen være ansvarlig for markedsføringen i samarbejde med Movia. Der skal sættes fokus på initiativer og kampagner, der understøtter målsætningen om at forbedre kundernes opfattelse af bussernes pålidelighed og rettidighed. Nøglerordene er Altid – Helt sikkert – Overalt.

### MARKETING KAMPAGNER FOR BUSPRODUKTET

Med et forholdsvis lille marketingbudget er der behov for at sætte fokus på de produkter og aktiviteter, der kan skabe bredere opmærksomhed hos kunderne. Derfor gives følgende tre områder prioritet:

- De overordnede busnet  
De overordnede busnet i form af A-busser, S-busser og det kommende regionale busnet i Region Sjælland er kendetegnet ved mange kunder og stort potentiale samt klare produktfordele, der har bredere appel end de pågældende linjer
- Fælles kampagner  
De fælles kampagner med DSB og Metro-selskabet er kendetegnet ved, at der kommunikeres sammenhæng mellem bus, tog og metro, og at ressourcerne lægges sammen, så kampagnerne får større medietryk, end hvis Movia skulle have gennemført aktiviteten selv
- Andre kampagner  
Kampagnerne handler om de digitale services og -selvbetjeningsværktøjer, Movia stiller til rådighed for kunderne, som gør det nemt, trygt og enkelt at bruge bussen ved at have opdateret information om sin bus. SMS-tjenester, mobilportal og MitMovia.

Af yderligere tiltag kan nævnes:

Mere lokale kampagner hvor der er tale om markant forbedring af den samlede busbetjening (f.eks. nyt busnet i Nykøbing Falster).

Der arbejdes med at skabe stadig større sammenhæng mellem de forskellige kampagner, således at der kan skabes synergi, højere opmærksomhed og større langsigtet effekt. Der gennemføres effektmåling af marketing kampagner.

### REJSEGARANTI

Som et led i at få flere kunder i busser og lokaltog har Movia besluttet at indføre en rejsegaranti for kunderne som indføres fra 2010. Rejsegarantien skal øge kundernes tilfredshed og fastholde dem længere i bussen og/eller lokalbanen. Samtidig er rejsegaranti et godt signal til kunderne om, at Movia sammen med operatørerne leverer et godt produkt, som vi står inde for. Derfor vil vi gerne give kunderne en garanti, der gælder, hvis bussen en sjælden gang ikke holder, hvad køreplanen lover.

Rejsegarantien gælder for busser og lokalbaner på hele Sjælland. Kunden kan få refunderet udgiften til taxa med op til 300 kr., hvis:

- bussen eller lokalbanen bliver mere end 20 minutter forsinket
- bussen kører forbi stoppestedet uden at stoppe (fx fordi der ikke er plads til flere kunder), og der er mindst 20 minutter til næste planlagte afgang.

Rejsegarantien gælder ikke:

- ved force majeure, arbejdsnedlæggelser og vejrlig hvor der ikke er en reel chance for at overholde køreplanen (storm, snestorm mv.)
- ved planlagte ændringer der er meldt ud på moviatrafik.dk og/eller via MitMovia senest 24 timer før.

Ambitionen er et enkelt og let forståeligt regelsæt, som også er let at anvende i chaufførens daglige dialog med kunden.

Rejsegarantien blev besluttet i juni 2009 og indføres i 2010. Med dette er alle kollektivrejser dækket af en rejsegaranti, idet DSB og Metro-selskabet allerede har indført en rejsegaranti for deres produkter.

Den samme indsats vil ikke have samme nytteværdi alle steder. Nogle steder vil en lokal indsats give stor mening, i andre tilfælde skal en indsats implementeres i flere kommuner eller i hele Movias område for at resultere i den ønskede effekt.

## 5 Hvordan kan målene nås

Demografisk er de 45 kommuner i Movia meget forskellige og omfatter hele spektret fra de mest tyndtbefolkede til de tættest befolkede områder i Danmark. På en lang række andre punkter som pendling, trafikintensitet, trængsel og brugen af kollektiv trafik er Movias betjeningsområde ligeledes meget varieret. Den kollektive trafiks opgave er derfor meget forskellig i disse områder.

### CENTRALKOMMUNERNE

I centralkommunerne udgør busserne på især A- og S-linjerne en del af det kollektive basisnet. Basisnettet omfatter også S- og R-tog samt metroen. A- og S-busserne bruges af mange rejsende uden skift, men de to net fungerer også som tilbringer i forhold til metro og tog.

Udfordringerne i centralkommunerne ligger især i forhold til infrastrukturen og trafikintensiteten. Kapaciteten i vejnettet er særligt i myldretiderne på grænsen eller tæt ved at være opbrugt, og busserne lider under den trængsel, som det giver sig udtryk i. Omvendt er det også især hér, at betingelserne for at øge markedsandelene er størst. Befolkningstætheden og koncentrationen af arbejdspladser er stor, og nye kollektive forbindelser, der reelt kan konkurrere med bilerne, vil kunne tiltrække det passagergrundlag, der skal til for nye højfrekvente linjer.

### STORKØBENHAVN UDENFOR CENTRALKOMMUNERNE

I Storkøbenhavn uden for centralkommunerne udgør busserne på S-linjerne en del af det kollektive basisnet sammen med S- og R-tog. S-busserne bringer hurtigt og med få stop kunderne direkte fra forstæderne til København, men sikrer også korrespondancer med busser og tog i flere vigtige knudepunkter. Udover S-busnettet er der et supplerende net af mindre højfrekvente linjer, der tilsammen skaber et net, der i dag sikrer rimelig dækning af boliger og arbejdspladser og som også giver mulighed for at rejse på tværs af hovedstrømmene.

Udfordringerne for kommunerne i området ligger primært som i centralkommunerne i forhold til infrastrukturen og trafikintensiteten. Kapaciteten i vejnettet nærmer sig mange steder i myldretiderne grænsen, og busserne følger bilerne i trafikken og påvirkes af trængslen på indfalds- og fordelingsvejene.

### KØBSTÆDERNE

I købstæderne er bussernes primære rolle at binde byen sammen med et effektivt og fintmasket net, der både sikrer dækning af bolig- og erhvervsområder og gode forbindelser til/fra lokale stationer og indkøbssteder.





Den primære udfordring for købstadsbusserne er en kombination af at være fladedækkende uden samtidig at påføre kunderne unødigt omvejskørsel. Det giver en særlig planlægningsmæssig opgave i at samtænke bustrafikken i kommunens planer for udbygning straks fra starten.

#### **LANDOMRÅDER**

I landområderne er tilgangen til den kollektive trafik meget spredt både tidsmæssigt og geografisk. I dag er der mange steder et net af linjer, hvor selvfinansieringsgraden er yderst beskeden og behovet for 12 m busser kun er til stede på en enkelt eller få skoleafgange. Servicen skal i disse områder afpasses efter behovet.

Movias rolle er at sikre mobilitet for de grupper af især unge og ældre, der ikke har mulighed for at benytte bil. Busserne fungerer som tilbringer til lokale skoler, og giver forbindelse til gymnasier, indkøbsmuligheder og stationer i de større byer. Der skal primært sikres fast busbetjening på hverdage, mens løsningen om aftenen og i weekender kunne være telebusser evt. kombineret med Flextrafikens åbne ordning.

Udfordringerne ligger primært i at finde løsninger, der forener økonomi med de lovpligtige kørsler, og et mere basalt betjeningstilbud her-

udover. Det vil være fornuftigt løbende at sikre, at alle de offentlige kørselsopgaver så vidt muligt koordineres, og at den kollektive bustrafik hele tiden er tilpasset de præcise behov i forhold til skoler mv.

## 5.1 Nødvendige indsatsområder

Samlet set er både udfordringer og løsninger således forskellige fra kommune til kommune, og selv inden for den enkelte kommune vil forskellige virkemidler være mere aktuelle og relevante nogle steder end andre.

De virkemidler, der tidligere er beskrevet, anvendes for de flestes vedkommende allerede i dag, men hvis trafikplanens mål skal nås, skal der ske en betydelig intensiveret indsats, som rækker videre end trenden fra de seneste år, hvor biltrafikken har taget meget store markedsandele. Der skal arbejdes med en bred vifte af tiltag, men generelt er der fem indsatsområder som er helt nødvendige, hvis målene skal nås. Fire af disse styrker på forskellige måder rejsehastigheden og pålideligheden, som Movia vurderer er de vigtigste parametre for at vælge kollektiv trafik og som styrker kundernes oplevelse af produktet. Et enkelt indsatsområde peger på en miljøstrategi ved udbud, som indsats for miljømålet.

### A. INDFØRSEL AF FLERE HØJKLASSEDE KOLLEKTIVE TRAFIKSYSTEMER

For at nå målet om en højere markedsandel er det helt nødvendigt, at der i perioden oprettes flere af de foreslåede højklassede trafikssystemer. Metro Cityringen er på vej, men forventes tidligst klar i 2018 og vil utvivlsomt give et kæmpe løft til den kollektive trafik i København. Men der vil fortsat være betydelige områder i Storkøbenhavn uden højklasset betjening. Yderligere metroanlæg er tidskrævende, dyre og urealistiske på det korte og mellemlange sigt. Her er højklassede bus- eller letbaneløsninger et hurtigere og betydelig billigere alternativ, der kan etableres parallelt med metroudbygninger. Flere bydele vil på den måde kunne tilbydes hurtig, pålidelig og komfortabel kollektiv trafik inden for en overskuelig tidshorison.

#### BRT

Bus Rapid Transit (BRT) tilbyder samme høje kvalitet i infrastrukturen som en letbane, og anses i mange europæiske byer for at være en effektiv måde at styrke den kollektive trafik og øge dens markedsandele på. Konceptet tilbyder kunderne det de aller mest efterspørger og bør etableres på f.eks. nogle af de københavnske brogader eller større indfaldsveje mod København, hvor der ikke er metro eller togbetjening. Konkrete områder kunne være Brønshøj, Husum, Nordhavn eller



Eksempel på BRT-stoppestedsmiljø, hvor solceller sørger for strømmen. Fotomontage: Whomadeld.

Sydhavn, men også fra omegnskommunerne til København og Frederiksberg.

BRT kan også etableres som første etape på vej mod en letbane. En oplagt strækning er Ring 3, hvor der i den grønne transportpolitik er peget på behovet for en højklasset kollektiv trafikløsning. Med BRT etableres den nødvendige infrastruktur i form af egne kørespor, fuld prioritet i signalanlæggene og gode stoppestedsmiljøer. Skinner, kørestrømsanlæg og letbanemateriel kan etableres og indkøbes senere.

#### Direkte busser

En højere kvalitet i den regionale trafik skabes bl.a. gennem opgradering af togforbindelsen mellem København og Ringsted og generelt ved modernisering af signaler og spor i regional-togtrafikken. Også planen om "gode tog til alle" vil bidrage markant til forbedringen over for de mange pendlere fra Sjælland mod København. Men også her gælder, at etableringen af disse tiltag er tidskrævende og kostbare, ligesom der stadig vil være områder som ikke får glæde af tiltagene. Der bør derfor etableres et forsøg med direkte busser, der med højklasset materiel, få stop og mulighed for at arbejde, kan give primært pendlere et tilbud om kollektiv transport på strækninger, hvor mulighederne ikke er tilstrækkeligt gode i dag. Direkte busforbindelser kan etableres på betydeligt kortere tid og kan være med til at opbygge et marked for kommende togforbindelser. Busserne vil styrke den kollektive trafiks markedsandele og være et bidrag til at afhjælpe trængslen på motorvejene.

## B. HØJERE REJSEHASTIGHEDER FOR BUSKUNDERNE

Kundetilfredsheden styrkes når grundproduktet forbedres, hvilket primært vil sige rejsehastigheden og pålideligheden. De ovenfor nævnte højklassede produkter har disse fordele indbygget i sig, men det er fortsat nødvendigt, at sikre en betydelig bedre fremkommelighed for busserne i specielt byerne. Det betyder flere busgader, indretning af vejprofiler efter bussens behov, flere busbaner og busprioritering i signalanlæg mm. Styrkelse af fremkommeligheden er det mest effektive middel til at gøre busdriften både mere attraktiv og mere rentabel. Forbedret rejsehastighed og pålidelighed tiltrækker flere kunder og selve driften kan i nogle tilfælde klares med færre busser. Herved øges passagerindtægten på linjen og driftsudgifterne reduceres. Begge dele påvirker trafikbestillerens økonomi positivt og styrker kundetilfredshed og markedsandele.

Der har gennem en række år været arbejdet med bedre busfremkommelighed, men indsatsen skal øges såfremt der skal ske en markant stigning i kundetilfredshed og markedsandele. Mindre lokale tiltag i en enkelt lokalitet kan være gode og sammen med andre tiltag give en synlig effekt. Men al erfaring viser, at de mest effektive resultater nås, når fremkommeligheden forbedres over en længere sammenhængende strækning.

Fremkommelighedsindsatsen er primært gavnlig i de tætte byområder i det Storkøbenhavnske område og i købstæderne på Sjælland og Falster. Der vil desuden være lokaliteter i det åbne land, hvor bussen med fordel kan prioriteres, det kunne f.eks. være i forbindelse med etableringen af det regionale net i Region Sjælland. De regionale buslinjer i Region Hovedstaden vil også have nytte af fremkommelighedstiltag.





### C. MOBILPORTAL OG INFORMATION FØR OG UNDER REJSEN

Information før og under rejsen efterspørges af kunderne, og bidrager især til at styrke kundetilfredsheden og dermed også markedsandelen. Information handler om at nedbryde barrierer mod at benytte kollektiv trafik, hvilket bl.a. sker gennem Rejseplanen, som nemt og enkelt oplyser om rejsemuligheder og priser. Information skal også give tryghed under rejsen, specielt i situationer, hvor driften er uregelmæssig og kunden har behov for at kunne agere.

Informationsteknologien tilbyder mange muligheder for at få et bedre overblik over den aktuelle driftssituation og dermed også mulighed for at skubbe denne information ud til kunden. Movia har valgt at satse på mobiltelefonen som den primære kilde til reeltidsinformation hos kunden. Mobiltelefonen er nu så udbredt, at de fleste har én, men anvendelsen af informationstjenester er endnu ikke særligt udbredt. Der er derfor både behov for at etablere de tekniske løsninger og frem for alt markedsføre dem. Der er desuden fortsat behov for at øge antallet af informationskilder ved stoppesteder, større knudepunkter og indkøbscentre, på hospitaler, i virksomheder mm. Alt sammen noget der gør den kollektive trafik synlig og nedbryder barrierer mod brugen.

Der skal ske en fortsat udbredelse af de kendte tiltag som count down (nedtælling i realtid) ved stoppesteder, SMS næste bus med reeltidsoplysning om hvornår næste bus kommer til stoppestedet, billetkøb via SMS og en fortsat udvikling af reeltidsmuligheder i Rejseplanen.

Der ligger en speciel udfordring i at kunne give god og relevant information ved driftsforstyrrelser. De fleste europæiske trafikkselskaber har problemer på dette område, men i Movias område forstærkes det af, at bus, metro og togdrift ligger i forskellige selskaber, som har forskellige muligheder for at overvåge driften. Det er et meget væsentligt indsatsområde at styrke den fælles driftsinformation, så kunderne oplever den kollektive trafik som sammenhængende og at selskaberne henviser til hinandens produkter ved forstyrrelser.

En del af udviklingen på informationsområdet skal drives centralt hos Movia, hvor de tekniske løsninger skal udvikles og køretøjerne forsynes med det nødvendige udstyr. Kommuner og regioner kan bidrage gennem etablering af reeltidsinformation ved stoppesteder og andre knudepunkter med mange kunder.

#### D. SAMMENHÆNG

Den kollektive trafik er i Movias område opdelt på flere ansvarlige selskaber. Det giver en speciel udfordring med at skabe sammenhæng så kunderne oplever den kollektive trafik som ét system. Sammenhængen skal først og fremmest skabes ved et tæt og koordineret samarbejde mellem selskaberne, som sikrer at bus, metro og tog køreplanmæssigt hænger sammen. Når den planlagte sammenhæng forstyrres af uregelmæssig drift, skal det fælles informationssystem – som beskrevet ovenfor – tage over. Der skal arbejdes med at øge systemets pålidelighed ved at tilbyde kunderne sikre eller garanterede korrespondancer, hvor man f.eks. altid kan være sikker på at bussen venter ved togforsinkelser eller der er sørget for alternative transportmuligheder.

Mange kunder benytter flere end ét transportmiddel på deres rejse. Det kan også være cykel eller bil. Så udover den planlagte sammenhæng i køreplanerne, skal de fysiske forhold på trafikterminaler, i knudepunkter og ved stoppesteder sikre nemme og komfortable skiftemuligheder. Kunderne accepterer at der skal skiftes transportmiddel, hvis dette kan foregå nemt, bekvemt og hurtigt. Konkret skal der i de kommende år arbejdes på modernisering af knudepunkter med fokus på nemme skift, etablering af ordentlige ventefaciliteter ved stoppestederne og etablering af bedre muligheder for at kombinere individuelle transportformer med de kollektive. Parkér og Rejs mulighederne bør styrkes ved stationerne og i forbindelse med f.eks. et net af direkte busser. I forhold til Movias del af den kollektive trafik bør mulighederne for at kombinere bus og cykel styrkes.

#### E. MILJØVALG I UDBUDSRUNDER

Den kollektive trafik er som udgangspunkt miljøvenlig i de flestes øjne. Denne opfattelse skal styrkes ved fortsat at ligge i front på materiellets miljøvenlighed. Hensynet til miljøet bliver en fremtidig konkurrenceparameter, hvor forbrugeren også inddrager disse overvejelser ved valg af transportform.

For at nå målet på miljøområdet er det nødvendigt, at der i hver udbudsrunde er mulighed for at tilkøbe sig yderligere forbedringer i forhold til miljøet. En linje som Movia har fulgt i en årrække, ved at bede operatørerne byde med miljømæssigt bedre alternativer end loven foreskriver.

Movia anbefaler ikke nogen speciel brændstofteknologi, idet udbuddene alene forholder sig til funktionskrav og dermed emissionsgrænser. Ved udvælgelsen af tilbuddene skal der vægtes nøje mellem kvalitet af busproduktet, pris og miljø og valgene skal træffes så både hensynet til miljøet og driftsstabiliteten afvejes.

Den helt store miljøgevinst opnås netop ved at få flere til at anvende kollektiv trafik, hvilket kun sker hvis busserne lever op til køreplanen og der er høj standard på produktet.

Der gøres allerede i dag en stor indsats for miljøet. Dette skal synliggøres gennem information og markedsføring, så Movia fremstår som et miljømæssigt godt alternativ til bilen.



## 5.2 Øvrige indsatsområder

I tillæg til de fem nødvendige indsatsområder er der også forskelligt behov for at arbejde med nogle af de andre beskrevne virkemidler. Som nævnt er der forskel på virkemidlernes effekt og relevans afhængig af det konkrete geografiske område. På side 79 er i skemaform vist den forventede nytteværdi af en række virkemidler, opdelt efter typen af betjeningsområde.

For alle kommuner og regioner gælder, at det vil være relevant at arbejde på flere fronter med

at forbedre den kollektive trafik. Det opstillede skema er tænkt som en hjælp til at orientere sig om forskellige typer af virkemidler, der, hvis forholdene i øvrigt er til stede, kan være relevante at gøre brug af, i sin indsats for at bidrage til at nå de opstillede fælles mål.

I skemaet er desuden markeret, hvilket af trafikplanens tre mål det enkelte virkemiddel især imødekommer.



## FORSLAG TIL INDSATSOMRÅDER

Virkemidler	Centralkommuner	Storkøbenhavn uden for central-kommunerne	Købstæder	Landområder	Investerings-behov	Betydning for driftsomkostningerne
BRT	XXX	XX			Høj	Besparelse
Direkte busser	X	XXX	XXX		Variierende	Middel
Styrkelse af regionalt net		X	XX	XXX	Lille	Lille
Nye linjer – øget drift	XXX	XXX	XXX		Ingen	Variierende
Incitamentsaftaler	XXX	XXX			Ingen	Besparelse
Separate busbaner	XXX	X	X		Høj	Besparelse
Busprioritering i signalanlæg	XXX	XX	X		Middel	Besparelse
Information på tværs af trafiksselskaber	XXX	XXX	XXX	XXX	Variierende	Lille
Count down (i realtid)	XXX	XXX	XXX		Middel	Lille
Korrespondancesikring			XXX	XXX	Variierende	Lille
Terminalforbedringer	XXX	XXX	XXX		Variierende	Lille
Bedre vente- og skifteforhold	XXX				Middel	Lille
Flextrafik – åben bruger				XXX	Ingen	Lille
Udbrede mobilportal	XXX	XXX	XXX	XXX	Lille	Lille
SMS næste bus/SMS billetter	XXX	XXX	XXX	XXX	Lille	Lille
Rejsegaranti	XXX	XXX	XXX	XXX	Ingen	Lille
Miljøvenlige busser	XXX	XXX	XXX	XXX	Ingen	Lille-middel

Virkemidler, der kan anvendes af kommuner og regioner for at nå de opstillede fællesmål for øgede markedsandele, kundetilfredshed og miljøbelastning. Antallet af X-er indikerer, om en given indsats må forventes at have stor eller lille effekt i forhold til at nå målene – tre X-er svarer til størst effekt. Yderst til højre angivelse af det typiske niveau for nødvendige investeringer for kommuner/regioner samt betydningen af et virkemiddel for de løbende driftsomkostninger.

-  Virkemidlet styrker målet om markedsandele
-  Virkemidlet styrker primært målet om markedsandel, men også kundetilfredshed
-  Virkemidlet styrker primært målet om kundetilfredshed, men også markedsandel
-  Virkemidlet styrker målet om kundetilfredshed
-  Virkemidlet styrker målet om miljø





Bilag



## Bilag: Nøgletal om Movia

2009

Befolkningstal pr. 1. januar 2009	2.441.347
Areal	9.133,53 km <sup>2</sup>
Antal buslinjer	570
Antal busser	1.304
Antal havnebusser	4
Antal chauffører:	ca. 4.500
Antal udførte køreplanstimer (2008)	4.410.786
Antal stoppesteder	15.437
Antal lokalbaner	9
Antal togsæt	58
Antal skinne-kilometer	338,4
Antal stationer/trinbrætter	112
Antal Flextrafik-vogniture	564.789
Antal flex-vogne	ca. 800
Vogntimepris i gns (2008)	568 kr

## Bilag: Passagerudvikling for bus og lokalbane

Mio. påstigere	Regnskab 2008	Budget 2008	Regnskab 2007
Busser	205,5	201,9	204,1
Lokalbaner	8,2	9,1	8,1
Total	213,7	211,0	212,2



## Bilag: Resultatopgørelse

1.000 kr.	Regnskab 2008	Regnskab 2007
<b>BUSRUTER</b>		
Indtægter	-1.405.625	-1.407.171
Operatørudgifter	2.562.521	2.334.111
Rutespecifikke udgifter	87.715	95.284
<b>Total busruter</b>	<b>1.244.610</b>	<b>1.022.224</b>
<b>FLEXTRAFIK</b>		
Brugerbetaling	-26.936	-26.584
Operatørudgifter	215.529	119.493
Administration	29.667	18.667
<b>Total flextrafik kørsel</b>	<b>218.261</b>	<b>111.576</b>
<b>LOKALBANER</b>		
Indtægter	-133.314	-127.198
Operatørudgifter	294.328	262.603
Leasingudgifter	53.770	19.920
Tilskud HL A/S	28.481	25.627
Anlæg	50.939	58.100
<b>Total lokalbaner</b>	<b>294.204</b>	<b>239.052</b>
<b>FÆLLESUDGIFTER</b>		
Administration og personale	286.396	295.773
Tjenestemandspensioner	2.887	374
<b>Total fællesudgifter</b>	<b>289.283</b>	<b>296.147</b>
<b>FINANSIELLE POSTER</b>		
Renter	-3.148	-4.785
<b>Totale finansielle poster</b>	<b>-3.148</b>	<b>-4.785</b>
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>2.043.210</b>	<b>1.664.214</b>
Tilskud	-1.968.052	-1.735.238
<b>Resultat før efterregulering</b>	<b>75.157</b>	<b>-71.025</b>
Efterregulering af tilskud	-81.324	122.701
<b>Resultat</b>	<b>-6.166</b>	<b>51.676</b>

**Note 1:** Et negativt fortegn viser indtægter og overskud, mens et positivt fortegn viser omkostninger og underskud

**Note 2:** Budget 2008 er korrigeret budget i forhold til det vedtagne budget

## Bilag: Fordelingsregnskab

### REGIONER 2008

Mio. kr.	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Total
Regionale busruter	48,9	79,5	128,4
Siddende Patientbefordring	0,0	56,3	56,3
Drift lokalbaner	98,1	91,4	189,5
Leasing lokalbaner	29,2	24,6	53,8
Antlæg lokalbaner	0,0	50,9	50,9
Adm. og personaleudgifter ekskl. Flextrafik	230,6	63,4	294,0
Tjenestemandspensioner	2,6	0,3	2,9
Renter	-3,6	-1,0	-4,6
<b>Total regioner</b>	<b>405,8</b>	<b>365,4</b>	<b>771,2</b>

### KOMMUNER 2008

Mio. kr.	Lokale busruter	Handicap- kørsel	Åben ordning	Kommunale ordninger	Flextrafik Rute	Total
København	258,7	24,0	0,0	0,0	0,0	282,7
Frederiksberg	51,2	5,8	0,0	0,0	0,1	57,1
Albertslund	10,3	0,9	0,0	0,0	0,0	11,2
Ballerup	15,4	2,8	0,0	0,0	0,1	18,3
Brøndby	11,1	2,1	0,0	0,0	0,0	13,3
Dragør	11,3	0,7	0,0	0,0	0,0	11,9
Gentofte	28,0	4,2	0,0	0,0	0,1	32,3
Gladsaxe	30,2	3,9	0,0	0,0	0,1	34,1
Glostrup	8,5	1,2	0,0	0,0	0,0	9,7
Herlev	12,9	1,7	0,0	0,0	0,0	14,7
Hvidovre	26,2	2,5	0,0	0,0	0,1	28,8
Høje-Taastrup	22,9	2,1	0,0	0,0	0,0	25,0
Ishøj	5,2	0,8	0,0	0,0	0,0	6,0
Egedal	18,6	1,0	0,0	0,0	2,2	21,8
Lyngby-Taarbæk	21,5	3,1	0,0	0,0	0,1	24,7
Rødovre	25,6	2,2	0,0	0,0	0,0	27,9
Rudersdal	27,3	2,6	0,0	0,0	1,2	31,1
Tårnby	17,6	2,4	0,0	0,0	0,0	20,1
Vallensbæk	3,5	0,5	0,0	0,0	0,0	4,0
Furesø	16,6	1,9	0,0	0,0	1,2	19,7
Allerød	13,6	0,7	0,0	0,0	1,1	15,4
Fredensborg	19,7	2,2	0,0	0,0	2,6	24,5
Frederikssund	22,7	1,8	0,0	0,0	3,1	27,7
Halsnæs	5,6	1,2	0,0	0,0	1,9	8,7
Gribskov	21,6	1,5	0,0	0,0	2,5	25,7
Helsingør	33,5	2,8	0,0	0,0	2,6	38,9
Hillerød	25,2	1,6	0,0	0,0	3,7	30,5
Hørsholm	11,2	1,4	0,0	0,0	0,8	13,4
Lejre	19,8	1,0	0,0	0,0	0,0	20,8
Greve	11,7	1,8	0,0	0,0	0,0	13,5
Roskilde	38,0	3,1	0,0	0,0	0,0	41,1
Køge	24,2	1,9	0,0	0,0	0,0	26,0
Solrød	8,6	0,5	0,0	0,0	0,0	9,1
Stevns	8,6	0,7	0,0	2,6	0,0	12,0
Kalundborg	24,5	2,0	0,7	2,8	0,0	30,0
Sorø	10,9	1,1	0,2	2,9	0,0	15,2
Odsherred	14,1	1,1	0,4	3,6	0,0	19,2
Næstved	26,8	2,9	0,0	0,0	0,0	29,7
Slagelse	29,5	2,5	0,5	2,1	0,0	34,6
Faxe	7,2	1,0	0,0	3,6	0,0	11,9
Holbæk	20,5	1,7	0,5	6,5	0,0	29,2
Ringsted	12,7	0,8	0,1	1,4	0,0	15,0
Lolland	32,5	1,8	0,0	0,0	0,0	34,3
Vordingborg	23,8	1,7	0,1	2,7	0,0	28,3
Guldborgsund	27,0	2,1	0,0	0,0	0,0	29,1
<b>Total kommuner</b>	<b>1.116,2</b>	<b>107,4</b>	<b>2,6</b>	<b>28,3</b>	<b>23,6</b>	<b>1.278,1</b>

**TEKST**

Trafikskelskabet Movia

**LAYOUT OG PRODUKTION**

Kiiberg & Gormsen

**TRYK**

Rosendahl - Fiht Jensen A/S

**FOTOS**

Anders Thulin, Thomas Hommelgaard, Hans Henrik Bang  
Jesper Carlberg, Jesper Boto, Reme Strandbygaard, Torsten Rasmussen

**OPLAG**

1.900 stk.

**ISBN NR.**

978-87-991802-4-0





**Trafikselskabet Movia**

Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby  
Telefon 36 13 14 00  
[www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk)