

TRAFIKUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

27-11-2018 19:00

MØDESTED

Regionsgården, mødelokale H7+ H8

MEDLEMMER

Annie Hagel	Medlem	Deltog
Anne Ehrenreich	Medlem	Deltog
Freja Södergran	Medlem	Deltog
Martin Geertsen	Medlem	Deltog
Susanne Due Kristensen	Medlem	Deltog
Jens Mandrup	Formand	Deltog
Martin Baden	Næstformand	Deltog
Erik R. Gregersen	Medlem	Deltog
Christoffer Buster Reinhardt	Medlem	Deltog

INDHOLDSLISTE

1. Temadrøftelse: Fremtidens transport – nye teknologier
2. Drøftelsessag: Trafikbestilling
3. Drøftelsessag: Status på grøn mobilitet og infrastruktur (CPH-Electric mm.)
4. Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger
5. Drøftelsessag: Input til det videre arbejde med den regionale udviklingsstrategi
6. Eventuelt

1. TEMADRØFTELSE: FREMTIDENS TRANSPORT – NYE TEKNOLOGIER

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

I "Aftale om regionernes økonomi for 2019" står der i aftaleteksten, at regional udvikling yder et væsentligt bidrag til sikre et Danmark, der hænger sammen, herunder at sikre at de regionale busruter og lokalbaner dagligt kan fragte danskerne til arbejde og uddannelse, samt at regionerne er med til at skabe sammenhæng inden for bl.a. kollektiv trafik, grøn omstilling og udvikling af infrastruktur.

Udviklingen af fremtidens transport og infrastruktur foregår på mange forskellige niveauer, men de store globale trends trækker i retning af, at vi får flere el- og hybridkøretøjer, efterspørgslen på intelligente og mere individuelle transportløsninger stiger og sætter det klassiske udbud af især buskørsel under pres. Under de rigtige omstændigheder og gennem en rettidig og holistisk planlægningstilgang kan disse globale udviklingstrends imidlertid også bidrage til en markant forbedring af det kollektive trafikudbud. En af de helt centrale teknologiske aspekter for dette er udviklingen af Mobility as a Service (MaaS), hvor de rejsende tilbydes en samlet service, hvor de kan søge, bestille og betale for en sammenhængende rejse på tværs af forskellige kollektive og individuelle transportmidler.

MaaS-udvikler fra SFMCON Søren H. Sørensen er i den forbindelse inviteret til at holde et oplæg omkring muligheder, udfordringer og fremtidsudsigterne for MaaS, hvorefter der vil være mulighed for spørgsmål og drøftelse.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- at udvalget drøfter, hvordan regionens politikere og administrationen i Regional Udvikling kan bidrage til en hensigtsmæssig realisering af MaaS, som bidrager til et forbedret mobilitetstilbud til borgerne i hovedstadsområdet samt en styrket kollektiv trafik.

POLITISK BEHANDLING

Drøftet.

SAGSFREMSTILLING

Der lægges på baggrund af oplægget op til en temadrøftelse af, hvorledes regionens politikere og administrationen i Regional Udvikling skal forholde sig til udviklingen af Mobility as a Service (MaaS), samt hvilken rolle regionen fremadrettet kan have i udvikling, implementering og drift af MaaS. Fokus for temadrøftelsen vil holdes på MaaS, men da funktionaliteten af denne teknologi i høj grad beror på samarbejde i den kollektiv trafik, datahåndtering og udvikling af eksisterende og nye transportformer, herunder eldrevne mobilitetsformer og førerløs teknologi, vil disse temaer også kunne drøftes af trafikudvalget.

Indholdet fra temadrøftelsen vil kunne bringes ind i de to EU-støttede Interreg-projekter "Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen" og "Fremtidens intelligente mobilitet i Greater Copenhagen", hvor regionen deltager som henholdsvis delprojektleder og projektejer. Da de benævnte projekter endnu er i opstartsfasen, foreslås disse forelagt trafikudvalget på en senere orienteringssag. MaaS bliver desuden en del af de indsatser, som indgår i den kommende regionale trafik- og mobilitetsplan.

Udviklingen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet halter bagefter andre metropolområder som fx Stockholm og Helsinki, når det handler om at sammenkæde forskellige transportformer på rejsen, hvor det er nemt og gnidningsløst at få information og betale, når rejsende fx vil kombinere bycykel, flextrafik, delebil eller taxi med den kollektive trafik. I Danmark har Region Hovedstaden sammen med Region Nordjylland bidraget til at udvikle Rejseplanen, så den kan blive en bedre platform for kombinationsrejser. Der er stor enighed blandt parterne bag Rejseplanen, at det er den oplagte platform til at rulle MaaS ud i Danmark, da det er her, al data fra trafikselskaberne samles og deles. Desuden er Rejseplanens mobilapplikation en af de mest foretrukne blandt danskerne på linje med Facebook,

Instagram og MobilePay.

Men udviklingen går stadig langsomt – bl.a. derfor har Trafik-, Bolig- og Bygningsministeren i september 2018 præsenteret udspillet ”Nemmere kollektiv trafik” (se bilag 1), hvor det fremhæves, at kollektiv trafik ofte forbindes med offentligt finansierede transporttilbud, og leder tankerne hen på de regionale og kommunale busnet eller det statslige jernbanenet. Men moderne kollektiv trafik rækker videre end det, både hvad angår transporttilbud, forretningsmodeller og hvordan transporttilluddene tilgås og kobles. Fremkomsten af de mange nye transporttilbud viser, at danskerne efterspørger flere valgmuligheder. De private tilbud understøtter samtidig den samlede rejse fra dør til dør, som den offentlige kollektive trafik ikke på egen hånd kan tilbyde.

Transport-, Bygnings- og Boligministeren peger på tre initiativer til at fremme af digitale mobilitetstjenester, som gør det nemmere at kombinere den kollektive trafik og ”udvide” den kollektive trafik:

1. Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én fælles bestyrelse.
2. Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til den fælles digitale mobilitetstjeneste.
3. De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt for private transportaktører at etablere flere digitale mobilitetstjenester.

I udspillet lægges der op til en større grad af åbne data. Det bør være et krav, at datadelingen går begge veje, således at der ikke skabes en ulig konkurrence mellem offentlige og private aktører. Hensigten er bl.a. at tredjepart skal kunne købe og sælge billetter fra trafikselskaberne. Det giver muligheder for at introducere nye rejsepakker fx via en Mobility as a Service, hvor målet er at få flere til at vælge bilen fra, hvis den kollektive rejse bliver attraktiv for den enkelte, og hvis konkurrencen for kollektiv transport bliver skærpet med flere private aktører. Det kan betyde, at fx DSB eller Movia mister kunder, hvis de ikke udnytter mulighederne for at samarbejde med private aktører, men det kan også betyde, at flere vil vælge bilen fra og dermed være med til at mindske trængslen og CO₂-udledningen.

Erfaringer fra Helsinki og Stockholm, som inden for det sidste års tid har introduceret hhv. Whim og UbiGo viser, at det er muligt at få familier til at opgive deres bil erstatte transporten med MaaS, hvor der betales et fast abonnement for en bredere palette af kollektive transport – fx mdl. fri bus, metro og tog i kombination af taxiture og delebilsture med stor rabat (se beregninger i bilag 2). I Region Nordjylland har trafikselskabet NT kunne tilbyde nye kombinationsrejser, hvor de første eller sidste kilometer af turen mellem hjemmet og det kollektive hovednet af bus og tog bliver kørt i enten taxi eller minibusser (Plustur). Erfaringerne herfra viser, at borgerne accepterer, at små buslinjer nedlægges til fordel for en lidt dyrere transport, som de selv bestiller, da det bedre passer til deres behov. MaaS og personlig bestilling (on demand) af kollektiv trafik - fx via taxa, delebil eller flexitur, vil altså kunne bidrage til et kollektivt trafikudbud til den enkelte borger, når han eller hun har brug for transport. I det hele taget er der flere gradueringer af, hvor og hvordan MaaS og on demand-løsninger kan bidrage til den kollektive trafik med de forskellige behov der ift. land og by (se mere i bilag 2).

Hvad er regionens rolle?

I Region Hovedstadens geografi stiger trængslen – og analyser både fra regionen selv og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet viser, at bilpendlere i myldretiden vil komme til at spille mindst dobbelt så meget tid på hovedstadens veje i 2030. Analyserne viser også, at vi ikke kan bygge os ud af trængslen – og derfor er der behov for at flere pendlere skifter til kollektiv transport. Et vigtigt greb er her at gøre den kollektive transport mere attraktiv, fleksibel og tilpasset individuelle behov. Region Hovedstaden, Region Sjælland og de 45 kommuner bidrager årligt ca. 3. mia. kr. til den kollektive trafik via Movia, hvor Region Hovedstadens bidrag er godt en halv mia. kr. Så både kommuner og regioner har en interesse i at bidraget giver så meget kollektiv trafik som muligt. Men de seneste års trafikbestillinger har været præget af besparelser og nedlæggelser af afgang og ruter – samtidig med at bilejerskabet og trængslen stiger. Region Hovedstaden kan i forbindelse med trafikbestillingerne og via bestyrelsesposter i Movia og Hovedstadens Letbane understøtte trafikselskabernes arbejde med at udvide og udvikle den kollektive trafik i retning af MaaS. Movia ser også på mulighederne i MaaS, men udtrykker en bekymring over de

udgifter, som følger med. Er det Movia (og dermed regionerne og kommunerne), der skal investere i udviklingen? Er det staten? Eller vil private aktører være villige til at betale for en udvikling, så de kan få større rolle og flere kunder, som en del af den kollektive trafik?

Der er behov for, at Region Hovedstaden sammen med gruppen af offentlige trafikbestillere tager stilling til, hvordan elementerne i transportministerens udspil og mulighederne for MaaS udnyttes bedst. Rejsekort og Rejseplanen er ved at blive organisatorisk sammenlagt, hvor der lægges op til, at staten bliver repræsenteret i bestyrelsen. Danske Regioner vil derfor også søge at blive repræsenteret i bestyrelsen, da det nye selskab bliver et centralt omdrejningspunkt for nye mobilitetsløsninger i Danmark og skabe nye sammenhænge i den regionale persontransport.

Hvordan kommer vi videre?

Der er ingen tvivl om, at MaaS er på vej til at blive rullet ud i mange europæiske lande. Potentialerne for at få flere til at skifte bilen ud med MaaS har gode forudsætninger i hovedstadsregionen. For at følge udviklingen og få input til fremtidige trafikbestillinger vil administrationen i Regional Udvikling engagere sig i den europæiske sammenslutning MaaS Alliance og dermed også komme tættere på at søge EU-midler til udvikling af MaaS i Region Hovedstaden og Greater Copenhagen. Derudover vil MaaS indgå i indsatserne i regionens kommende Trafik- og mobilitetsplan, og konkrete projekter vil kunne indgå i budgetforhandlingerne fremadrettet. Teknologien for udrulning af MaaS er ikke hindringen, men der er en række juridiske, forretningsmæssige og organisatoriske forudsætninger, som skal være på plads førend, at borgerne i regionen får muligheder for at vælge en mere individuel sammensat pakke af kollektive transportformer. Region Hovedstaden kan gå foran og arbejde på at fjerne barrierer og kick-starte udviklingen i dialog med centrale aktører og regionens borgere. Regionen skal ligeledes bidrage med viden og analyser, som kan låse op for udviklingen - fx som da regionen deltog og bidrog til i et pilotforsøg under ITS World Congress i september 2018.

KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ingen konsekvenser.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats er planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget den 27. november 2018.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

18054704

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Nemmere kollektiv trafik TRM
- 📎 2. Notat om MaaS
- 📎 3. Præsentation vist på mødet

2. DRØFTELSESSAG: TRAFIKBESTILLING

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Trafikudvalget godkendte den 21. juni 2018 procesplan for regionens kommende trafikbestilling. Her er indlagt en drøftelse af planlægningsprincipper inden dialog med kommuner og borgere omkring den kollektive trafik.

På mødet holdes et kort oplæg om den regionale kollektive trafik. Herefter er der workshop med fælles drøftelse om planlægningen af den regionale kollektive trafik.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- ▮ at drøfte forskellige hensyn og udfordringer i planlægningen af den regionalfinansierede kollektive trafik

POLITISK BEHANDLING

Drøftet.

SAGSFREMSTILLING

Regional betydning

I Lov om trafikselskaber står der, at ”De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning”.

Regionen finansierer driften af lokalbaner og en række busruter, som tilsammen står for cirka 47 mio. rejser årligt. Der er derfor rigtig mange hensyn at tage i trafikplanlægningen, og når der sker ændringer i den kollektive trafik, får det konsekvenser for nogle passagerer. Regionens står i de kommende år over for at foretage ændringer i kollektive trafik - medmindre der tilføres midler fra andre områder.

Tolkningen af hvad der er af regional betydning, har betydning for håndteringen af de eksterne og interne udfordringer, som den regionalfinansierede kollektive trafik står over for.

Udfordringer

På grund af de kommende års eksterne og interne udfordringer er det vigtigt, at trafikudvalget starter drøftelserne af, hvordan disse udfordringer skal imødekommes.

Eksterne

Analysen viser, at den kollektive trafik er under pres i de kommende år. Regionens egne analyser (Trafik- og Mobilitetsplanen) peger på følgende udfordringer:

- ▮ Trængsel på vej- og banenettet stiger, og der er et øget transportbehov på tværs af fingrene
- ▮ Den kollektive transport er udfordret
- ▮ Transportens CO₂-aftryk vokser

Interne

Ud over de oplyste udfordringer peger de økonomiske prognoser på, at budgettet til kollektiv trafik er under pres i de kommende år. Budgetanalysen, der blev afsluttet og præsenteret for miljø- og trafikudvalget den 29. november 2017, konkluderer, at den eneste mulighed for at forbedre budgettet til kollektiv trafik er ved at reducere tilskuddet til den kollektive trafik.

Derfor forventes det, at der skal ske ændringer i den regionalfinansierede kollektive trafik i de kommende år. Ambitionen for disse ændringer kan være at sikre sammenhæng i det kollektive trafiknet, gøre den kollektive trafik attraktiv, mindske trængslen og samtidig imødekomme de økonomiske udfordringer.

Drøftelsen i udvalget er et skridt mod at forme de kommende trafikbestillinger ved at drøfte, hvor den

regionale kollektive trafik har regional betydning.

Præsentation og workshop på mødet

Drøftelsen starter med en præsentation af den regionalfinansierede kollektive trafik, herunder sammenhænge til banenettet og den lokale busstrafik. Der lægges yderligere vægt på de forskellige buskategorier og forskellige karakterer i og uden for byen.

Videre proces

Drøftelsen danner grundlag for den kommende dialog med kommuner omkring trafikbestillingsarbejdet. Administrationen samler op på drøftelsen, og der følges løbende op i trafikudvalget i 2019.

KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ingen konsekvenser.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget d. 27. november 2018.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

18057746

BILAGSFORTEGNELSE

① 1. Præsentation vist på mødet

3. DRØFTELSESSAG: STATUS PÅ GRØN MOBILITET OG INFRASTRUKTUR (CPH-ELECTRIC MM.)

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Regionsrådet besluttede i 2013 at etablere en indsats til fremme af elbiler under navnet Det Regionale Elbilssekretariat (I dag brandet som CPH-Electric) placeret ved DTU i Lyngby. Formålet var at fremme elbiler i hovedstadsregionen i samarbejde med kommuner og virksomheder. Med budgetaftalen for 2016 besluttede regionsrådet at forlænge indsatsen til udgangen af 2019 med et årligt tilskud på 3 mio. kr.

I forbindelse med forlængelsen blev indsatsen gjort bredere ift. grønne drivmidler som biogas og brint og tættere integreret med Center for Regional Udvikling i Hillerød. Integrationen skete bl.a. for at bringe kompetencerne fra indsatsen mere i spil ift. grøn omstilling af Region Hovedstadens hospitaler og koncerntcentre, kaldet Transportplanen under Grøn Drift og Udvikling. Siden Center for Ejendomme blev etableret ved starten af 2017, har der været et tæt samarbejde mellem centrene om bl.a. gennemførelse af Transportplanen. Herunder er der derfor en orientering af status af indsatsen på den grønne mobilitet og infrastruktur.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- ▮ at drøfte hvordan en fremtidig organisering af indsatsen på grøn mobilitet og brandet CPH-Electric kan se ud.

POLITISK BEHANDLING

Udskudt til næstkommende møde d. 15. januar 2019.

SAGSFREMSTILLING

Indsatsen grøn mobilitet i og omkring CPH-Electric

Aktiviteter

Indsatsen bidrager til at opfylde Region Hovedstadens vision om at være en grøn og innovativ metropol med høj vækst og livskvalitet. Initiativerne ligger under rammevilkåret om effektiv og bæredygtig mobilitet, og bidrager til at realisere regionens målsætning om en fossilfri transportsektor i 2050. Hertil kommer, at indsatsen bidrager til at forbedre luftkvalitet, reducere støj og trængsel og styrke livskvaliteten i regionen.

Indsatsen forsøges løbende koordineret med de øvrige offentlige aktører i Greater Copenhagen, så initiativerne bliver sammenhængende og ressourceeffektive, både i forhold til miljø, økonomi og erhvervsudvikling. Der arbejdes tæt med private aktører for at gøre Greater Copenhagen førende indenfor omstilling af transportsektoren til grønne drivmidler.

Følgende hovedaktiviteter er blevet udført, bl.a. med støtte fra Energistyrelsen og EU (se bilag 1, for uddybning af indsatser):

- ▮ Bistå Center for Ejendomme med at få Regionen Hovedstaden som virksomhed i front med omstilling til grøn transport, bl.a. i forbindelse med etableringen af regional flådestyring i 2018
- ▮ Deltagelse i dialog om grønne transportudbud i Region Hovedstaden
- ▮ Fremme af offentlige og private virksomheders anvendelse af grønne køretøjer, bl.a. via indkøbspartnerskaber og etablering af ladere
- ▮ Udbredelse af eldebiler, bl.a. elbybiler, med fx zoner på hospitalsområderne
- ▮ Demonstrationsprojekter og information om grønne køretøjer
- ▮ Deltagelse i etablering af grøn transport korridor med Sverige og Tyskland
- ▮ Samarbejde om forsøg med selvkørende elbusser
- ▮ Deltagelse i initiativ om fremme af eltaxa, hvilket foreløbig går langsomt i Danmark

Alle eksternt rettede initiativer sker i dialog med kommuner og brancher. Bl.a. drøftes de løbende med,

det til CPH-Electric tilknyttede advisory board, der har repræsentanter fra kommuner, bilproducenter, ladeoperatører, brugerforeninger, NGO'er og universiteter. Region Hovedstaden er i dag kendt og opsøgt for viden om omstilling til grønne drivmidler. Der har været brug for "fødselshjælp" for at få elbiler udbredt. Over halvdelen af de nye el-biler i Danmark i 2016 og 2017 indgik i et af Region Hovedstadens projekter.

I forhold til Region Hovedstadens egen omstilling, så er der i alt 106 grønne køretøjer (65 el-biler, 6 elscootere og 35 gasbiler). De bruges som puljebiler til medarbejderkørsel, blodafhentning, telemedicin, radioaktivt (farligt gods), varelevering og IT- og HR konsulentkørsel. Region Hovedstaden har stadig cirka 154 køretøjer tilbage, der kører på diesel eller benzin. Ved køb af nye biler i regionen, skal der søges om dispensation hos Enhed for Logistik og Forsyning hos CEJ, hvis der skal købes et diesel- eller benzinkøretøj.

Det seneste år er der opnået positivt tilsagn på flere EU-ansøgninger under programmerne Interreg og Electro Mobility Europe, hvor Region Hovedstaden deltager. Projekterne bygger videre på den allerede udførte indsats og følgende hovedaktiviteter er i fuld gang i 2018 og 2019:

- ┆ Deltagelse i opbygning af international kommunikationsplatform om elbiler for både brugere og relevante virksomheder
- ┆ Samarbejde med Region Skåne og Region Sjælland om fælles plan for fremtidens transport, herunder bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur
- ┆ Deltagelse i projekt til fremme af roaming for elbiler, så det bliver lettere at lade på tværs af områder og lande
- ┆ Fossilfri og mere effektiv anvendelse af logistik og fragt i byområderne

Udvikling på området

På det grønne transportområde ses der en stor konvergens mellem grønne og smarte løsninger, og det er derfor sværere at finde grænseflader i forhold til om indsatsen skal være ren el eller andet. Derfor, i forhold til nye teknologier, følges udviklingen inden for biogas og brint, men hovedfokus er fortsat på E-mobilitet.

I 2018 har der været et øget salg af plug-in hybridpersonbiler og erfaringerne fra bl.a. Sverige og Holland viser, at det efterfølgende har en positiv effekt på udviklingen af elbilsalget. Generelt er der kommet et større udvalg af nye grønne køretøjer. Den reelle rækkevidde for de fleste nye biler er kommet over de 200 km på en ladning og lademulighederne bliver flere og hurtigere. Flere producenter har annonceret nye modeller især i 2020 og 2021. De nye modeller gør løbende, at flere køretøjer i Region Hovedstaden kan omstilles til grønne drivmidler. Der er fortsat begrænsninger ift. særligt udstyr, som træk, lift etc., hvilket gør at ikke alle køretøjer endnu kan omstilles. Region Hovedstaden kan i nogle tilfælde vælge at indgå i udviklingsprojekter om specialløsninger, hvis der kan findes økonomi til det.

Siden den gradvise indførelse af afgifter på elbiler fra 2016 har udviklingen på det danske marked for grønne køretøjer gået langsomt, i modsætning til bl.a. Island, Norge og Sverige. En kurve der har været svær at knække indtil videre.

Udviklingen inden for mindre el-drevne køretøjer, herunder el-cykler (bl.a. de hurtige Speed Pedelec), el-scootere/løbehjul, Segways osv, er steget eksplosivt. Derfor er regionen også i gang med at se på hvordan man bedst integrerer disse i det sammenhængende grønne transportsystem, da pris og rækkevidde på dem, gør at de er blevet tilgængelige for alle.

Fremadrettet

Regeringen har sat fornyet fokus på grøn transport og klima i efteråret 2018, og som bekendt offentliggjorde regeringen den 9. oktober deres Klima- og luftudspil, herunder et forslag om stop for salg af nye diesel- og benzinbiler i 2030 og en klar retning - 1 mio grønne biler i 2030. Desuden er der i en politisk bred energiaftale afsat 500 mio. kr. til grøn transport. Udmøntningen afventer en kommende klimaaftale, men forventningerne er at den vil være positiv for det fortsatte arbejde.

På EU-niveau er der også positive nyheder. EU-kommissionen har stillet forslag om at revidere direktivet

for fremme af renere køretøjer. Der lægges op til, at offentlige lette køretøjer i 2030 skal være nulemissionskøretøjer. For de tunge køretøjer (inkl. busser og lastbiler) lægges der op til at offentlige køretøjer i 2030 skal anvende alternative brændstoffer (el, brint, biogas mv). Pt. diskuteres det, hvor stor en procentdel transportsektoren skal reducere sit CO2 niveau med.

Der skal tages stilling til, hvad der skal ske med Region Hovedstadens indsats for grøn mobilitet efter 2019. I forhold til de forventede danske mål om en mio. elbiler i 2030, er der 12 år til at gøre marked klar. Pt. er den danske flåde på op mod 9.000 el køretøjer. Der skal derfor gøres meget for at styrke rammevilkårene og her er Regionen i en position til at have en stærk rolle.

Region Hovedstaden har kompetencer, der vil kunne understøtte en evt. ny national indsats. Region Hovedstaden kunne bl.a. indgå i forbindelse med vidensformidling, facilitering af offentlig/private samarbejder, fremtidige grønne fragt projekter, udvikling af eltaxa, udbredelse af miljøzoner, partnerskaber for udbredelse af elbusser mv. Flere aktører har efterspurgt at Region Hovedstadens indsats for grøn transport bliver udbredt til hele Greater Copenhagen og Danmark, evt. i et fornyet samarbejde med brancheorganisationerne.

Midler på indsatsen løber pt. til ultimo 2019, derfor skal Trafikudvalget til at se på hvilken model, regionen fremadrettet skal bruge i forhold til omstilling af transportsektoren, til fossilfri drivmidler. En sådan drøftelse skal derfor indeholde hvilke projekter vi fremadrettet skal arbejde med, hvilket fokus vi skal lægge i forhold til vores kernekompetencer og hvilke bestillinger, der kan forventes at komme fra det politiske niveau. Administrationen ser tre mulige grundscenarier for hvordan en fremtidig organisering af den grønne mobilitetsindsats kan se ud, og som trafikudvalgets drøftelse kan tage udgangspunkt i (se bilag 2).

Organisering (Henad) Indsatser (Nedad)	S1: Region Hovedstaden, (Fokus på omstilling af egen flåde)	S2: Copenhagen Electric (Videreførelse i sin nuværende form)	S3: Greater Copenhagen Electric (Styrkelse af satsning)
Status på satsning	Svækkelse	Nuværende form	Styrkelse
Koordinerende rolle i regionen	Kun internt	Samme niveau	Større
Partnerskaber	Svækket eksternt	Samme niveau	Tættere partnerskaber
Grundfinansiering	Ingen eller lille	Samme eller mindre	Samme eller mere

Fælles for alle tre scenarierne er at hovedfokus ligger på E-mobilitet. Men at Biogas, brint og biobrændstoffer også kan indgå i arbejdet, hvor det giver mening.

Organisering (Henad) Indsatser (Nedad)	S1: Region Hovedstaden (Fokus på omstilling af egen flåde)	S2: Copenhagen Electric (Videres i sin nuværende form)	Greater Copenhagen Electric (Styrkelse af satsning)
Demonstrationsprojekter	-	+	++
Nationale projekter	-	+	++
Internationale projekter	-	+	++

Den store drøftelse ligger derfor i hvor ambitiøse Region Hovedstaden skal være i forhold til arbejdet med eksterne nationale og internationale partnere, og i forhold til deltagelse i udviklingsprojekter, herunder fundraising og i at lede netværk på området.

Trafikudvalget vil få fremlagt en sag til beslutning om den fremadrettede indsats i første halvdel af 2019.

KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ingen konsekvenser.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats er planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget den 27. november 2018

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

12011180

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Eksempler på initiativer og projekter
- 📎 2. Scenarier for den grønne mobilitets indsats og Copenhagen Electric
- 📎 3. Medlemmer af Advisory Board marts 2018

4. ORIENTERINGSSAG: EVALUERING AF SOMMERENS BANELUKNINGER

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

I sommeren 2018 var Kystbanen og S-togslinjen til Frederikssund lukket i længere perioder på lange strækninger grundet større renoveringer. Som konsekvens af dette blev et større mobilitetssamarbejde mellem DSB, Movia, Region Hovedstaden og de berørte kommuner etableret for at sikre fastholdelse af passagererne i den kollektive trafik. Evalueringen af indsatsen er forlagt i denne sag til orientering.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- **at** orienteringen om evaluering af sommerens banelukninger tages til efterretning.

POLITISK BEHANDLING

Taget til efterretning.

Martin Geertsen (V) deltog ikke i sagens behandling.

SAGSFREMSTILLING

Det brede samarbejde og den store indsats vurderes af alle samarbejdspartnere til at have været en succes. Der har hovedsageligt været positiv medieomtale, hvor fokus har været på de mange og brede indsatser. En af de vigtige årsager hertil, udover den brede mobilitetsindsats, har været de mange kræfter, der er lagt i en fælles kommunikationsindsats, som er nået ud til langt de fleste borgere - og i god tid. Evaluering af de konkrete mobilitetstiltag følger herunder.

Forstærket drift på flere af regionens buslinjer

En del af mobilitetsindsatsen fra Region Hovedstadens side, var at forstærke driften på flere af de regionale buslinjer i perioden under banelukningerne. Erfaringen om sporarbejdet på Kystbanen i sommeren 2017 var, at passagerstigningen var så stor, at det var omkostningsneutralt at forstærke driften på linje 150S i denne periode. Derfor blev frekvensen i år øget på linjerne 150S, 15E, 300S, 350S, 40E og 600S, der primært betød, at linjerne kørte med 'normal' køreplan i stedet for en feriereduceret køreplan.

Overordnet set har de fleste af linjerne oplevet et passagerfald i juli og august - på trods af den forstærkede drift - og en lille stigning i juni. Forklaringen skal især findes ved den varme sommer, der har medført, at bussen er blevet fravalgt på korte strækninger til fordel for cykling og gang. På strækningerne ramt af sporarbejde kan dog ses en generel passagertilvækst fx på rejser til og fra Hørsholm og Kokkedal på linje 150S, men pga. passagerfald på korte rejser på strækningen mellem DTU og Nørreport St. ses et samlet passagertab på linjen. Linje 40E oplevede som den eneste buslinje en markant passagerstigning. Det har ikke været muligt for Movia at regne på den direkte økonomiske konsekvens ved den forstærkede drift under banelukningerne, idet effekter af ændringer uden for strækninger, der er påvirket af sporarbejder, overlejrer effekten af sporarbejdet, som fx passagertab på andre dele af strækningerne. De økonomiske estimater for hele 2018 peger dog i en positiv retning, hvor det regionale tilskudsbehov til de berørte linjer vurderes reduceret.

Togbusser

DSB havde under sommerens banelukninger indsat togbusser både langs de lukkede baner, men også på tværs af banerne for at understøtte de regionale buslinjer. Togbusserne har dog ikke haft det forventede antal passagerer, især på Frederikssundslinjen, der oplevede et passagertab på hele linjen på ca. 50% i juni og juli. Her har den varme sommer ligeledes spillet ind på de korte rejser. På stationerne mellem Herlev og Frederikssund var et passagertab på 20%, men det var især stationer med tværgående buslinjer, såsom Ølstykke St. og Malmparken St., der havde store passagertab, hvor passagererne i stedet har anvendt især de tværgående regionale buslinjer. På Kystbanen var også et større passagertab, men nedgangen i juli var næsten ens med nedgangen sidste år, hvor der også var sporarbejde. I august var den dog større.

Den brede mobilitetsindsats

Der har været et bredt samarbejde om at fremme alternative grønne mobilitetsløsninger i sommers såsom samkørsel og cyklisme. Ikke alt virkede lige godt, men især forlængelsen af *Vi Cykler Til Arbejde* kampagnen til at vare hele sommeren har været en stor succes med høj tilslutning - især på de arbejdspladser, der blev ramt af sporarbejdet. Derudover er det i høj grad lykkedes for kommuner og regionen at nå ud til virksomheder, og for regionens vedkommende til hospitalerne med information omkring sporarbejde og anvisning af alternativer.

KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ingen konsekvenser.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Sagen forelægges trafikudvalget d. 27. november 2018.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen.

JOURNALNUMMER

18014073

BILAGSFORTEGNELSE

📎 1. Evaluering fra Movia

5. DRØFTELSESSAG: INPUT TIL DET VIDERE ARBEJDE MED DEN REGIONALE UDVIKLINGSSTRATEGI

BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE

Regionsrådet besluttede på mødet den 28. september 2018 at igangsætte arbejdet med den regionale udviklingsstrategi (RUS). Det blev samtidig besluttet, at det forberedende udvalg som regionsrådet nedsatte i foråret i forbindelse med arbejdet med den nye ReVUS, skulle fortsætte som udvalg for RUS.

Da RUS'en kommer til at være omdrejningspunkt for regionens udviklingsarbejde og sætte rammer og retning inden for det regionale udviklingsområde de kommende år, er det vigtigt med en bred politisk drøftelse og kvalificering af det strategiske fokus. Sagen forelægges derfor hhv. erhvervs-, vækst- og forskningsudvalget, miljø- og klimaudvalget og trafikudvalget med henblik på at få udvalgenes input til det videre arbejde med at formulere et strategiudkast i regi af RUS-udvalget.

INDSTILLING

Administrationen indstiller overfor trafikudvalget:

- at drøfte og komme med input til hvilke områder inden for udvalgets resort, der bør prioriteres i RUS med henblik på at skabe livskvalitet for borgerne, sammenhæng i geografien og stærke styrkepositioner.

POLITISK BEHANDLING

Drøftet.

Martin Geertsen (V) deltog ikke i sagens behandling.

SAGSFREMSTILLING

Som en konsekvens af den nye Lov om Erhvervsfremme må regionerne ikke længere arbejde med erhvervsfremme og turisme samt udarbejde en regional vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS). Regionerne har forsat lovhjemmel til at varetage opgaver vedr. kollektiv trafik, kulturel virksomhed, uddannelse og miljø. Med den nye erhvervsfremmelov får regionerne også mulighed for at udarbejde en regional udviklingsstrategi (RUS) for den fremtidige udvikling af regionen. Strategien kan fokusere på de forhold, der har betydning for den regionale udvikling og vækst, dog ikke erhvervsfremme og turisme.

Regionsrådet har fortsat store ambitioner inden for det regionale udviklingsområde, hvilket bl.a. afspejles i budgetaftalen for 2019. Ligeledes blev det på septembermødet besluttet, at der skal udarbejdes en RUS, og der er afsat midler i budgettet til indsatser, der kan være med til at realisere strategien.

Ny rammesætning for det strategiske arbejde med regional udvikling

Der er i foråret 2018 lavet et stort forberedende arbejde i forbindelse med den dengang planlagte revidering af ReVUS, som på det tidspunkt var en lovbunden opgave for regionerne. Meget af dette arbejde kan bæres med over i RUS. Men i og med at den overordnede ramme (Lov om Erhvervsfremme) og økonomien for regionens fremtidige arbejde inden for det regionale udviklingsområde nu er en anden, er der behov for en fokusering af regionens arbejde og en ny italesættelse af, hvordan det regionale udviklingsområde bidrager til den fortsatte udvikling af hovedstadsregionen og regionens vision om at være *den grønne og innovative metropol med høj vækst og livskvalitet, samt et sammenhængende sundhedsvæsen på internationalt topniveau*.

Administrationen har identificeret tre områder, der er væsentlige pejlemærker for regionens arbejde inden for det regionale udviklingsområde. Det er at skabe:

- Livskvalitet for borgerne
- Sammenhæng i geografien
- Stærke styrkepositioner

Formålet med drøftelsen i udvalget er at få input til, hvad der inden for udvalgets resort er vigtigst at

lægge vægt på inden for de tre områder. Hvordan kan arbejdet med trafik- og mobilitetsområdet bidrage til at skabe livskvalitet for borgerne og sammenhæng i geografien. Udvalget anbefales at tage udgangspunkt i de indsatsområder, der er oplistet i bilag 1, og som udspringer af forårets forarbejde til ReVUS. Dette med henblik på at få testet, om områderne fortsat er politisk prioriterede, om der er områder, der mangler samt hvordan de eventuelt kan skærpes og fokuseres yderligere.

Hvis vi skal lykkedes med at skabe livskvalitet for borgerne, sammenhæng i geografien samt stærke styrkepositioner er det afgørende, at vi i vores måde at arbejde på er innovative, anvender data og smarte løsninger samt bygger på viden og analyser. Ligeledes skal vi have internationalt udsyn, og samarbejde og hente viden ind fra de steder ude i verden, hvor man er førende på de forskellige områder, vi arbejder med. Endelig er det helt afgørende, at vi arbejder i partnerskaber med andre. Både for at sikre medfinansiering af konkrete indsatser og gearing af vores egne midler, og i forhold til at skabe forankring og resultater i fællesskab med vores samarbejdspartnere. Både i hovedstadsregionen, i Greater Copenhagen, Danmark og internationalt.

Endelig kan det overvejes at gøre bæredygtighed til et gennemgående hensyn for det regionale udviklingsarbejde. Dette ligger i god tråd med regionens igangværende proces med en handlingsplan for arbejdet med FN's bæredygtigheds mål, og det strategiske arbejde, der foregår i bl.a. mange kommuner og EU.

Administrationen har lavet et eksempel på, hvordan en ny RUS-struktur kan visualiseres (bilag 2).

Drøftelsen introduceres og faciliteres af administrationen.

KONSEKVENSER

Ved tiltrædelse af indstillingen drøftes den regionale udviklingsstrategi med henblik på at sætte en retning for administrationens videre arbejde med strategien.

RISIKOVURDERING

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ingen risici.

BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen har ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

KOMMUNIKATION

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

TIDSPLAN OG VIDERE PROCES

Med input fra hhv. EVFU, MKU og TU udarbejder administrationen et strategiudkast, som drøftes og kvalificeres yderligere på RUS-udvalgets møde den 21. januar. Efterfølgende lægges strategiudkastet til godkendelse i regionsrådet, hvorefter det sendes i offentlig høring.

Først i det nye år lægges der igen op til en drøftelse af RUS i hhv. EVFU, MKU og TU. Denne gang med fokus på hvilke konkrete indsatser, der skal være med til at realisere strategien og indgå i en handlingsplan.

DIREKTØRPÅTEGNING

Diana Arsovic Nielsen

JOURNALNUMMER

18037986

BILAGSFORTEGNELSE

① 1. Indsatsområder TU

② 2. Visualisering af RUS-struktur

6. EVENTUELT

TRAFIKUDVALGET

MØDETIDSPUNKT

27-11-2018 19:00

MØDESTED

Regionsgården, mødelokale H7+ H8

MEDLEMMER

Annie Hagel	Medlem	Deltog
Anne Ehrenreich	Medlem	Deltog
Freja Södergran	Medlem	Deltog
Martin Geertsen	Medlem	Deltog
Susanne Due Kristensen	Medlem	Deltog
Jens Mandrup	Formand	Deltog
Martin Baden	Næstformand	Deltog
Erik R. Gregersen	Medlem	Deltog
Christoffer Buster Reinhardt	Medlem	Deltog

INDHOLDSLISTE

1. Meddelelser - Årsplan
2. Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse
3. Meddelelser - Svar på borgerhenvendelse fra Christoffer Buster Reinhardt om hastighed på lokalbanerne
4. Meddelelser - Svar på henvendelse fra Erik Gregersen om udvidelse af Englandsvej
5. Meddelelser - Udmøntning af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens pulje til investeringer i kollektiv bustrafik

1. MEDDELELSER - ÅRSPLAN

MEDDELELSER

Årsplanen for emner til trafikudvalgets kommende møder er vedlagt som bilag. Årsplanen er foreløbig, og der kan opstå behov for udskydelser af emner eller supplering med ekstra punkter, hvilket vurderes løbende af administrationen.

JOURNALNUMMER

18052759

BILAGSFORTEGNELSE

📎 1. TU årsplan

2. MEDDELELSER - VVM FOR HILLERØDMOTORVEJENS FORLÆNGELSE

MEDDELELSER

Folketingets forligskreds bag aftale om en grøn transportpolitik (V, I, C, A, O, B og F) blev den 13. december 2016 enige om, at udmønte 12 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød. Undersøgelsen gennemføres fra 2017-2019.

En forlængelse af Hillerødmotorvejen er ét af de 10 VIP projekter, Region Hovedstaden sammen med kommunerne i hovedstadsområdet har prioriteret i forhold til at medvirke til at nedbringe den stigende trængsel. Projektet er også et af de interne mobilitetstiltag, der er nævnt i Trafikcharter for Greater Copenhagen. Herudover er en forlængelse af Hillerødmotorvejen en af Trængselskommissionens anbefalinger for at forbedre mobiliteten i Hillerød-korridoren.

Undersøgelsen

Det er Vejdirektoratet, der gennemfører VVM-undersøgelsen. De tilstødende kommuner (Hillerød og Allerød) og Region Hovedstaden har deltaget i et teknikerudvalg. VVM-undersøgelsen omfatter den eksisterende motortrafikvej mellem Allerød frem til Hillerød ved Isterødvejen. Formålet med VVM-undersøgelsen er at tilvejebringe tilstrækkelig viden til at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag. Undersøgelsen har herudover angivet overslag på en anlægsøkonomi.

Den eksisterende motortrafikvej er en såkaldt 2+1 vej mellem Allerød og Herredsvejen ved Hillerød C, mens den på strækningen mellem Herredsvejen og Isterødvejen er en 2-sporet vej. Hastigheden er skiltet til 90 km/t. Den eksisterende motortrafikvej er forberedt til udvidelse til motorvej. På strækningen mellem Allerød og Herredsvejen er de større broer forberedt for en udvidelse til motorvej, da den oprindeligt var tiltænkt etableret som en motorvej. På strækningen fra Herredsvejen og frem til Isterødvejen er vejen ikke i samme omfang forberedt til en udvidelse.

Udvidelse af Overdrevsvejen med som option

Af hensyn til den fremtidige øgede trafik til Nyt Hospital Nordsjælland er der undersøgt en mulighed for at udvide Overdrevsvejen til en 4-sporet vej. Dette forslag er medtaget som et muligt tilvalg, da det ikke har været en del af den oprindelige VVM-undersøgelse. Området omkring Roskildevej/Overdrevsvejen er i udvikling - bl.a. med etablering af nyt hospital, ny station og et kommende erhvervs- og boligområde. Der er derfor undersøgt en mulighed for at udvide Overdrevsvejen til en 4-sporet vej fra motorvejen til det kommende kryds på Overdrevsvejen. En udvidelse af vejstrækningen vil give bedre kapacitet på strækningen til/fra supersygehuset og motorvejen, samt for trafikken til det sydlige erhvervsområde i Hillerød og til byudviklingsområder.

Ønske om cykelforbindelse

Administrationen har i samarbejde med Supercykkelstisekretariatet anmodet Vejdirektoratet om at vurdere konsekvenserne for en cykelforbindelse langs motorvejsstrækningen og se på en ruteføring. Vejdirektoratet har efterfølgende udarbejdet et notat, som screener muligheden for at anlægge en cykelsti langs motorvejen som en 5 meter bred dobbeltrettet cykelsti. Der vil også blive regnet på en anlægsøkonomi for et konkret forslag.

Administrationen har sendt et høringssvar til Vejdirektoratet med et ønske om, at der også etableres en cykelforbindelse langs motorvejen, samt at Overdrevsvejen mellem motorvejen og kommende kryds ved hospitalet/stationen udvides - særlig af hensyn til at kunne håndtere den fremtidige trafik til hospitalet (se bilag 2).

Samlet anlægspris for udvidelsen af Hillerødmotorvejen: **980 mio. kr.**

Udvidelse af Overdrevsvejen: **68 mio. kr.**

Cykelforbindelse: Beløb ukendt - overslag er under kvalificering af Vejdirektoratet.

VVM-undersøgelsen er i offentlig høring fra den 26. september 2018 til den 1. december 2018. Når den

offentlige høring er afsluttet, behandler Vejdirektoratet høringssvarene. Herefter udarbejdes en indstilling til Transport-, Bygnings- og Boligministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen. Hvis Folketinget beslutter at gennemføre projektet via en anlægslov, kan projektet blive anlagt. Her anvendes normalt 1-2 år med detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation, efterfulgt af anlægsarbejdet. Anlægsperioden er for dette projekt vurderet til ca. 4 år.

JOURNALNUMMER

18056489

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Brev til regionsrådet fra NOAH-trafik
- 📎 2. Høringssvar til VVM undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse

3. MEDDELELSER - SVAR PÅ BORGERHENVENDELSE FRA CHRISTOFFER BUSTER REINHARDT OM HASTIGHED PÅ LOKALBANERNE

MEDDELELSER

Administrationen modtog d. 28. oktober 2018 et spørgsmål fra Christoffer Buster Reinhardt (C), som bad om et udkast til svar på en borgerhenvendelse om hastighed på lokalbanerne. Spørgsmålet og svaret er vedhæftet i bilag 1 til orientering.

JOURNALNUMMER

18056468

BILAGSFORTEGNELSE

- 1. Svar på borgerhenvendelse fra Christoffer Buster Reinhardt om hastighed på lokalbanerne

4. MEDDELELSER - SVAR PÅ HENVENDELSE FRA ERIK GREGERSEN OM UDVIDELSE AF ENGLANDSVEJ

MEDDELELSER

Administrationen modtog d. 10. november 2018 et spørgsmål fra Erik Gregersen (A), som har spurgt til trængselssituationen på Englandsvej på baggrund af en henvendelse fra Tårnbys borgmester Allan S. Andersen. Spørgsmålet og svaret er vedhæftet i bilag 1 til orientering.

JOURNALNUMMER

18056495

BILAGSFORTEGNELSE

- 📎 1. Svar på henvendelse fra Erik Gregersen om udvidelse af Englandsvej
- 📎 2. Udvidelse af Englandsvej

5. MEDDELELSER - UDMØNTNING AF TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSENS PULJE TIL INVESTERINGER I KOLLEKTIV BUSTRAFIK

MEDDELELSER

Trafikselskabet Movia har modtaget tilsagn fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om 50% medfinansiering af en række projekter til forbedring af den kollektive bustrafik, heriblandt:

- ┆ Fremkommelighed for buslinje 375R
- ┆ +Way på linje 500S mellem Glostrup Station og Avedøre Holme

Regionsrådet afsatte i forbindelse med budgetforhandlingerne for 2019 midler til fremkommelighedsprojektet for buslinje 375R svarende til 50% af finansieringen af projektet. Region Hovedstadens administrationen har i samarbejde med Movia udarbejdet en ansøgning til puljen 'Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik' med anmodning om 50% medfinansiering fra puljen. Efter aftale har Movia været afsender på ansøgningen. Movia har nu modtaget tilsagn om 50% medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Region Hovedstaden har derudover været medansøger på tilskud til opgradering af den regio-nale busrute 500S. Projektet etablerer en højklasset busforbindelse mellem Glostrup Station og Avedøre Holme over Brøndby baseret på 500S's nuværende rute. I forbindelse med aftale om finansiering af Hovedstadens Letbane er aftalt finansiering svarende til halvdelen af projektet. Movia har nu modtaget tilsagn om 50% medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til projektet. Projektet er organiseret i et samarbejde mellem Region Hovedstaden, Movia, Hvidovre og Brøndby kommuner.

Tårnby Kommunes ansøgning vedrørende udvidelse af Englandsvej (se meddelelse nr. 4) blev ikke tildelt midler fra puljen.

'Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik' er afsat af forligskredsen bag 'Bedre og billigere kollektiv trafik' fra 2012. Puljen havde anden og sidste ansøgningsrunde den 1. september 2018.

JOURNALNUMMER

16029027, 18026219 og 17039684



Nemmere kollektiv trafik

September 2018

Indhold

1.	Nemmere kollektiv trafik	3
2.	Kollektiv trafik flytter sig	5
3.	Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester	7
3.1.	Rejseplanen og Rejsekortet i én løsning	7
4.	Flere nye digitale mobilitetstjenester	9
4.1.	Deling af transportdata	9
4.2.	Videresalg af den offentlige sektors billetter	10
4.3.	Standardiserede billetteringsformater.....	11
5.	Fjernbussen – det billige transportalternativ	12
5.1.	Enklere og lavere afstandskrav	13
5.2.	Estimerede effekter af nyt afstandskrav	13
5.3.	Øget betjeningskrav og bedre tilsynsgrundlag	14
6.	Fælles buspassagerrettigheder	15
	Opsummering af udspillets initiativer	17

Udgivet af:	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (TRM) Frederiksholms Kanal 27F 1220 København K
Udarbejdet af:	TRM
ISBN netpublikation:	978-87-93292-40-6
Forsideill.:	Foto af Ulrik Jantzen bearbejdet af Montagebureauet og TRM
Modeller s. 7, 10 og 11:	Baseret på 'Mobility as a Service: Strukturel analyse af digital infrastruktur' af maj 2018 udarbejdet af QVARTZ for TRM

1. Nemmere kollektiv trafik

Digitaliseringen på transportområdet udviser grænsen mellem traditionel kollektiv trafik og private transportformer. Vejen er åben for udvikling af digitale, ”smarte” mobilitetstjenester, der kobler rejseplanlægning, betaling, billettering og trafikinformation på tværs af offentlige og private transportformer fra dør til dør. Mobilitetstjenester gør det nemmere at være passager i den kollektive trafik.

Tag for eksempel en rejse, der starter med en taxi til stationen i Kalundborg og herefter fortsætter med regionaltoget til København for at tage det sidste stykke med en bycykel eller en delebil frem til destinationen. Alt sammen planlagt, booket og betalt i en enkelt app på smartphonen, hvor der i øvrigt også er realtidsinformation om trafikken undervejs.

Hvad enten man som rejsende foretrækker den hurtigste, den mest komfortable eller den billigste rejse, så kan digitale mobilitetstjenester gøre det nemmere at finde, planlægge og betale rejsen. Mobilitetstjenester forbedrer de rejsendes vilkår, de øger passagerers mobilitetsmuligheder og valgfrihed.

Det er ikke teknologien, der er årsag til, at brugerne af den kollektive trafik i Danmark ikke allerede i dag får stillet fuldt integrerede digitale mobilitetstjenester til rådighed. Tværtimod er Danmark et land med en høj grad af digital parathed, og teknologien er klar.

Det er de reguleringsmæssige rammer og det organisatoriske set-up for den offentlige kollektive transportsektor, der er begrænsende faktorer for udviklingen henimod etablering af digitale mobilitetstjenester – både i offentligt og privat regi.

Gevinsterne ved fremkomsten af nye private transporttilbud, der kan understøtte det offentlige transportnet, høstes ikke, hvis ikke den teknologiske udvikling udnyttes fuldt ud.

Danmark har en særlig styrkeposition i den kollektive trafik med Rejseplanen, som er den fjerde mest populære app i Danmark, og en infrastruktur med Rejsekortet, som har udstedt ca. 2,5 mio. kort.

Den styrkeposition skal sikres og udnyttes bedre ved i højere grad at åbne for private transporttilbud i Rejseplanen og på Rejsekortet, samtidig med at der skabes grobund for selvstændige private mobilitetstjenester.

Initiativer til fremme af digitale mobilitetstjenester

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til den fælles digitale mobilitetstjeneste.
- De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt for private transportaktører at etablere flere digitale mobilitetstjenester.

Fjernbusserne supplerer det offentlige, kollektive transportnet, og flere og flere tager fjernbussen. Over de seneste fem år er antallet af rejsende med fjernbus således fordoblet. Det er nemt og forholdsvis billigt at rejse med fjernbus, men der er betydelige uens geografske begrænsninger på tværs af landet af, hvilke ruter fjernbusserne må tilbyde.

Punkt nr. 1 - Temadrøftelse: Fremtidens transport – nye teknologier

Bilag 1 - Side 4 af 18

Ét landsdækkende minimumskrav på 75 km til fjernbusrejser vil sikre, at fjernbustilbuddet i højere grad kan imødekomme den store efterspørgsel efter billig transport. Samtidig skal der sikres et bedre kontrolgrundlag for myndighederne.

Endvidere skal buspassagererne sikres fælles grundlæggende passagerrettigheder på tværs af landet. Trafikselskaberne, som er de offentlige udbydere af bus og privatbane, har i dag indrettet sig med hver deres forskellige, lokale rettigheder for de rejsende. Fjernbusselskaberne har ikke fastsat lignende rettigheder. Som buspassager er man dermed i dag forskelligt stillet afhængigt af, hvor i landet man rejser, og hvilket selskab man rejser med. Derfor skal der sikres en ensretning med grundlæggende passagerrettigheder, så man som passager i den lokale og regionale bustrafik kun skal orientere sig i ét sæt rettigheder, lige meget hvor man rejser. Dette indgår også som et led i regeringens afbureaukratiseringsreform.

Samtidig etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikselskaber.

2. Kollektiv trafik flytter sig

Kollektiv trafik forbindes ofte med offentligt finansierede transporttilbud, og leder typisk tankerne hen på de regionale og kommunale busnet eller det statslige jernbanenet.

Men moderne kollektiv trafik rækker videre end det, både hvad angår transporttilbud, forretningsmodeller og hvordan transporttilluddene tilgås og kobles.

Fremkomsten af de mange nye transporttilbud viser, at danskerne efterspørger flere valgmuligheder. De private tilbud understøtter samtidig den samlede rejse fra dør til dør, som den offentlige kollektive trafik ikke på egen hånd kan tilbyde.

Private kollektive trafiktilbud

Fjernbusser er ét blandt flere private kollektive trafiktilbud, der bidrager til et bredere og styrket mobilitetstilbud til de rejsende. Der har i de senere år været en betydelig vækst i antallet af rejsende med fjernbus, og i 2017 rejste omkring halvanden million passagerer med fjernbus. Væksten i fjernbusmarkedet viser, at der også er efterspørgsel efter trafiktilbud, der supplerer de traditionelle offentligt finansierede tilbud, og derved udvider det samlede kollektive transportudbud og øger de rejsendes valgfrihed.

Digitaliseringen kan bidrage til at gøre det samlede, udvidede transportudbud mere overskueligt og lettere at tilgå for de rejsende. Ved at koble fjernbusser og andre private kollektive trafiktilbud op på digitale mobilitetstjenester opnås et mere effektivt og sammenhængende mobilitetstilbud.

Deleøkonomiske transporttilbud og nye digitalt baserede forretningsmodeller har også gennem de senere år fået fodfæste som supplement til de offentlige og private trafiktilbud. Samkørsel og privat udlejning af biler er

udbredt i hele landet, men også mobilitet på to hjul har vundet indpas i særligt byerne.

Delemobilitet og digitale forretningsmodeller – biler og cykler

7 pct. af danskerne har købt en eller flere samkørselture eller lejet delebiler gennem privatpersoner, mens 3 pct. har solgt adgang til transport. GoMore, som er markedsplads for samkørsel og P2P-biludlejning, er blandt de tjenester, som hastigt er vokset i omfang. Ifølge GoMore er en gennemsnitlig tur i Danmark ca. 230 km og gennemsnitsprisen er 0,5 kr. pr. km. Blandt andre tilsvarende forretningsmodeller kan nævnes GreenMobility og DriveNow.

Bycykler bidrager til fremme af mobiliteten for borgere og turister i de større byer. I København findes i dag to store udbydere af bycykler, Donkey Republic og Bycyklen.

Bycyklen er et offentligt ejet bycykelsystem, der modtager støtte af Københavns og Frederiksberg Kommune samt DSB. Bycyklen modtog i 2017 et støttebeløb på ca. 1,1 mio. kr. Bycyklen er el-dreven, og oplades i lade-stationer sat op i byen.

Donkey Republic er et eksempel på en privat mobilitetsudbyder, der gennem digitaliseringens muligheder har udviklet en forretningsmodel, der tilbyder en mobilitetsløsning, der er let og tilgængelig for såvel fastboende som turister. Donkey Republic anvender et 'hub-baseret' system, hvor cyklerne via GPS kan placeres i drop-zoner rundt omkring i byen. Løsningen kræver ikke nogen infrastruktur i form af lade-stationer, da cyklen ikke er el-dreven.

Selskab	Antal stationer	Pris for 1 time	Pris for 12 timer
Donkey Republic	ca. 600	12,5 kr.	85 kr.
Bycyklen	ca. 100	30 kr.	157 kr.*

*Ved køb af abonnementsløsning til 70 kr. for 140 min. og 0,15 kr. pr. minut derefter.

Punkt nr. 1 - Temadrøftelse: Fremtidens transport – nye teknologier

Bilag 1 - Side 6 af 18

Ved at understøtte tilgængeligheden af deleøkonomiske og private kollektive trafiktilbud som f.eks. delebilsordninger, delecykler, fjernbusser og taxi kan et større transportudbud fremmes. Det skaber et mere sammenhængende mobilitetssystem og dermed mulighed for mere effektiv mobilitet for de rejsende.

Der må derfor ikke stilles uhensigtsmæssige og unødige begrænsninger for nye transporttilbuds tilstedeværelse og videre udvikling.

Med den nye lovgivning på området og med dette udspil, der på sigt skal sikre private trafiktilbud adgang til en fælles offentlig digital mobilitets-tjeneste, øges markedets adkomst til at udvikle nye og smarte måder, som de rejsende kan transportere sig på.

Nye eldrevne transportformer

Elektriske løbehjul er et eksempel på en ny mobilitetsform i fremvækst. I flere amerikanske storbyer er elektriske løbehjul blevet en almindelig del af gadebilledet. Det har resulteret i fremkomsten af flere digitalt baserede forretningsmodeller, hvor løbehjul udlejes og betales via en app på telefonen.

På transport-, bygnings- og boligministerens initiativ har Folketinget med virkning fra 1. januar 2018 gennemført ny lovgivning, der giver hjemmel til at udstede bekendtgørelser, som tillader en række eldrevne køretøjer, så som motoriserede løbehjul, hoverboards og uniwheels på forsøgsbasis at færdes i trafikken på linje med biler og cykler.

Samtidig har digitaliseringen som nævnt muliggjort udviklingen af innovative digitale mobilitetstjenester. Rejseplanlægning kan optimeres ved en sammentænkning af både offentlige, private og deleøkonomiske former for kollektiv trafik, der øger udbuddet til borgerne og gør det lettere at komme hele vejen fra dør til dør på sin rejse.

Den offentlige kollektive trafiksektor har med Rejseplanen og Rejsekortet allerede etableret et solidt udgangspunkt for at gøre den offentlige kollektive trafik mere sammenhængende og tilgængelig for de rejsende.

Men med de mange nye transporttilbud opstår behovet for tværgående planlægnings- og billetteringstjenester, der ikke alene er forbeholdt offentlige kollektive tilbud som bus og tog - men som også kan rumme de mange nye deleøkonomiske og private initiativer, som f.eks. delebiler, samkørsel og fjernbusser, på tværs af landet.

Trafikselskaberne har iværksat lokale projekter, hvor der på forsøgsbasis åbnes for private aktørers indtræden på Rejseplanen.

Lokale forsøg med udvidelse af Rejseplanen

Nordjylland

I Nordjyllands Trafikselskab er igangsat projektet ”MinRejseplan”, hvor Rejseplanen er udvidet til også at omfatte taxi og deleøkonomiske transporttilbud.

Bornholm

Bornholms Trafikselskab har i samarbejde med Rejseplanen tilknyttet en betalingsløsning til Rejseplanen.

København

Under ITS Verdenskongressen testes en københavnsk version af ”MinRejseplan”.

Men der er endnu mere at hente på dette område ved at videreudvikle de eksisterende digitale tilbud på en måde, hvor der tænkes på tværs af de eksisterende tjenesters funktioner og de mange, nye transporttilbud.

3. Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester

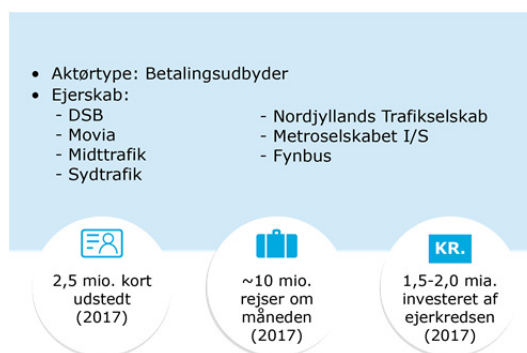
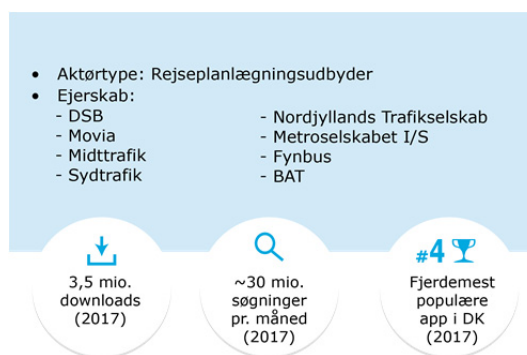
De danske trafikvirksomheder har med Rejseplanen og Rejsekortet skabt et godt udgangspunkt for brugen af digitale mobilitetstjenester i transportsektoren.

Rejseplanen er en af de mest benyttede services i Danmark, og er den fjerde mest populære app til telefoner i landet.

90 pct. af den danske befolkning kender til Rejseplanen, og Rejseplanen viser dagligt ca. 1 mio. rejser til kunderne.

Rejsekortet fungerer som et tværgående billet- og betalingsmiddel for offentlig kollektiv trafik.

Rejsekortet binder stort set alle landsdele og offentlige trafikvirksomheder sammen i ét fælles billetteringssystem, og er en udbredt og hyppigt anvendt rejsehjemmel i Danmark.



Der skal bygges videre på disse systemer, som de rejsende i dag kender og anvender i vid udstrækning.

Den dybe tallerken skal ikke opfindes på ny, men Rejseplanen og Rejsekortet skal fremtidssikres ved at videreudvikle tjenesternes funktioner, så de på sigt kan fungere som én fælles tjeneste. Med den digitale udvikling er der mere at hente for både den enkelte rejsende og for samfundet som helhed.

Slås Rejseplanens og Rejsekortets funktioner sammen, vil de rejsende endvidere få et bredere og styrket produkt.

3.1. Rejseplanen og Rejsekortet i én løsning

Selvom ejerkredsen bag Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S i vid udstrækning i dag består af de samme aktører, er de alligevel stiftet som to særskilte selskaber med hver sin bestyrelse og særskilte strategier.

Med to produkter, der i så høj grad supplerer hinanden, er det nærliggende, at produkternes funktioner tænkes sammen.

Der skal derfor arbejdes henimod, at Rejseplanen og Rejsekortet i højere grad smeltes sammen i én digital mobilitetstjeneste. Med mobilitetstjenesten skal rejseplanlægning, booking, betaling og billettering samles og tilgås via én indgang.

Punkt nr. 1 - Temadrøftelse: Fremtidens transport – nye teknologier

Bilag 1 - Side 8 af 18



Hvis Rejseplanen og Rejsekortets kundeservicemæssige funktioner samles i én smart og kundeoptimeret løsning, skal målsætningerne bag kulissen også forenes.

Derfor skal det bagvedliggende samarbejde om at drive og udvikle den fælles offentlige digitale mobilitetstjeneste forenkles og samordnes. Trafikvirksomhederne har selv taget nogle indledende skridt til at strømline organiseringen af arbejdet med Rejseplanen og Rejsekortet samt sikre synergi på tværs af deres funktioner. Det er gode takter, men der kan gøres mere.

Rejseplanen og Rejsekortet skal samles under ét selskab med én fælles bestyrelse, så indsatsen målrettes med en fælles strategi for en samlet digital mobilitetstjeneste.

Ejerkredsen bag Rejseplanen og Rejsekortet består i dag af offentlige trafikvirksomheder, der udbyder offentlig kollektiv transport. Medlemmerne af de nuværende bestyrelser skal derved både varetage trafikvirksomhedens egne særskilte interesser og nå til enighed om udviklingen af de fælles løsninger med eksempelvis private aktører. Det spændingsfelt kan være en hæmsko for udviklingen af en kundeoptimeret, tværgående mobilitetstjeneste.

Derfor må staten tage del i ansvaret i den fælles bestyrelse for at sikre, at udviklingen bevæger sig i retning af en helhedsorienteret tilgang, der går på tværs af transporttilbud, trafikvirksomheder og landsdele med den enkelte rejsendes interesser for øje.

Initiativer

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste.
- Samarbejdet om driften af Rejseplanen og Rejsekortet og udviklingen af den digitale mobilitetstjeneste samles i ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Staten tager del i ansvaret ved at indgå i den fælles bestyrelse.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

4. Flere nye digitale mobilitetstjenester

Det vil være et stort fremskridt, når Rejseplanens og Rejsekortets funktioner sammensmeltes til én mobilitetstjeneste.

Det er i samspillet mellem de private og offentlige transporttilbud via digitale mobilitetstjenester, at potentialet for et mere sammenhængende og effektivt transportsystem opstår, og hvor det bliver nemt at foretage den samlede rejse med kollektive transporttilbud fra dør til dør.

Derfor skal det være muligt for private aktører at blive koblet på Rejseplanen og Rejsekortets fælles mobilitetstjeneste, ligesom det også skal være muligt for markedet selv at udvikle selvstændige mobilitetstjenester, der vil bidrage til øget innovation på området og give de rejsende flere valgmuligheder.

En af indsigterne fra ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden lyder, at åben adgang til data og billet salg er en forudsætning for vækst af digitale mobilitetstjenester.

Indsigter fra ekspertgruppen

Transport-, bygnings- og boligministeren nedsatte i juni 2017 ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden. Ekspertgruppens arbejde blev afleveret i marts 2018.

En af indsigterne fra ekspertgruppen er, at de organisatoriske spilleregler må ændres, hvis digitale mobilitetstjenester skal kunne blomstre. Det drejer sig især om åben og pålidelig adgang til køreplans- og realtidsdata og åben mulighed for videresalg af billetter.

For at gøre det muligt for private aktører at udvikle fuldt integrerede digitale mobilitetstjenester skal de private aktører have adgang til den offentlige sektors transportdata, og de skal have mulighed for at videresælge den offentlige kollektive transports billetter.

4.1. Deling af transportdata

Adgang til og deling af den offentlige kollektive trafiks data er en forudsætning for, at nye, private digitale mobilitetstjenester kan etableres.

Deling af data

Deling af data og informationer om de tilgængelige transporttilbud er nødvendig for udviklingen af digitale tjenester, hvor den rejsende kan planlægge, booke og betale for sin rejse ét sted.

Der skelnes overordnet set mellem statisk data, der er køre- og driftsplaner, stoppesteddata, billet- og prisinformationer, og dynamisk data, som vedrører løbende opdateringer om f.eks. forsinkelser, aflysninger, disponible delebiler og -cykler.

I dag stiller Rejseplanen allerede visse data til rådighed for eksterne parter.

I EU er der også regler om datatilgængelighed på transportområdet i kraft af det såkaldte ITS-direktiv.

EU-direktiv for intelligente transportsystemer (ITS-direktivet)

ITS-direktivet fra 2010 bemyndiger EU-Kommissionen til at vedtage seks delegerede retsakter på transportområdet. Den 31. maj 2017 blev Retsakt A vedtaget, som vedrører datadeling inden for transport og fremme af multimodale rejseinformationstjenester.

Formålet med Retsakt A er at gøre rejseplanlægning tilgængelig på tværs af transporttilbud. Dette skal gøres i et fælles format i alle EU-medlemsstater. Retsakten stiller krav om, hvilke data-typer og formater der skal deles, samt hvordan de skal deles.

Der skelnes i Retsakten mellem statisk data (f.eks. køreplans- og stoppesteds-data) og dynamisk data (f.eks. realtidsopdatering på drift og forsinkelser). Retsakten stiller krav om deling af statisk data. Retsakten stiller også krav om bestemte dataformater, der skal anvendes, for at delingen af data er mulig på tværs af aktører.

Det europæiske ITS-direktiv stiller krav om deling af statisk data, men for at kunne realisere potentialet i den digitale udvikling, skal vi videre end det.

Med Rejseplanen og Rejsekortets eksisterende funktioner har vi et godt udgangspunkt for at tage udviklingen længere endnu. Derfor skal vi bygge oven på ITS-direktivet og stille dynamisk data til rådighed for private aktører, som kan drive innovation på området og udviklingen af nye smarte digitale mobilitetstjenester.

Datadelingskrav i forskellige scenarier

Krav til offentlige aktører/ muligheder for private	Yderligere funktionalitet	Billettering	Rejseplanen deler i dag i nogen grad statisk og dynamisk data	☒
		Betaling		☒
		Booking		☒
Private aktører	Transportdata	Dynamisk	☐	☐
		Statisk	☐	☒
Offentlige aktører		Dynamisk	☐	☒
		Statisk	☐	☒
			Nuværende krav	ITS-direktivet

4.2. Videresalg af den offentlige sektors billetter

Sådan som sektoren har indrettet sig i dag, er videresalg af billetter kun anvendt i et meget begrænset omfang, og i de tilfælde hvor det forekommer, er der typisk tillagt en kommission.

Det hæmmer nye markeder i at opstå, og begrænser private og deleøkonomiske aktørers muligheder for at oprette og udvikle særskilte digitale mobilitetstjenester. Dette begrænser de rejsendes valgmuligheder.

Tredjeparts videresalg af offentlige kollektive transportudbyderes billetter skal fremmes. På den måde understøttes opblomstringen af nye digitale mobilitetstjenester på tværs af transporterhvervet, som kan bidrage til større transportudbud og derved tilgodese brugernes transport- og mobilitetsbehov, men det styrker også den offentlige kollektive trafiksektor.

Muligheden for videresalg af billetter vil således understøtte markedets mulighed for at udvikle nye mobilitetstjenester, samtidig med at de offentlige kollektive transportudbyderes billetter vil kunne nå bredere ud, hvorved den kollektive trafik fremmes.

De private transportudbydere skal også have muligheden for at få deres billetter solgt videre gennem tredjepart, hvis de eksempelvis vil tilsluttes Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, men de private aktører skal ikke på samme måde som de offentlige, pålægges at deres billetter skal kunne videresælges via tredjepart. Det er op til de private aktører.

4.3. Standardiserede billetteringsformater

Der findes allerede i dag et bredt udvalg af billetter i transportsektoren.

Når tredjepart får mulighed for at videresælge den offentlige kollektive transportsektors billetter, kan der opstå nye og flere billettyper. De nye billetter skal kunne valideres af billetkontrollørerne i den offentlige kollektive trafik.

Derfor skal der etableres standarder og retningslinjer for billetformater, der er maskinelt læsbare og kan anvendes på tværs af billetmedier. Dette skal gøres med udgangspunkt i den offentlige kollektive transportsektors formater.

Muligheden for at bruge den offentlige kollektive trafik må ikke afhænge af, hvorvidt den rejsende er i besiddelse af en smartphone eller ej.

Fokus på at lade rejsekortsystemet gå mod øget digitalisering sammen med Rejseplanen må derfor ikke ske på bekostning af de rejsendes frihed til at vælge, hvilken billettype de foretrækker at anvende.

Selvom digitaliseringen muliggør udviklingen af nye, smarte og innovative billetmedier, skal vi således samtidig holde fast i det fysiske Rejsekort, som de rejsende kender og anvender i vid udstrækning.



Initiativer

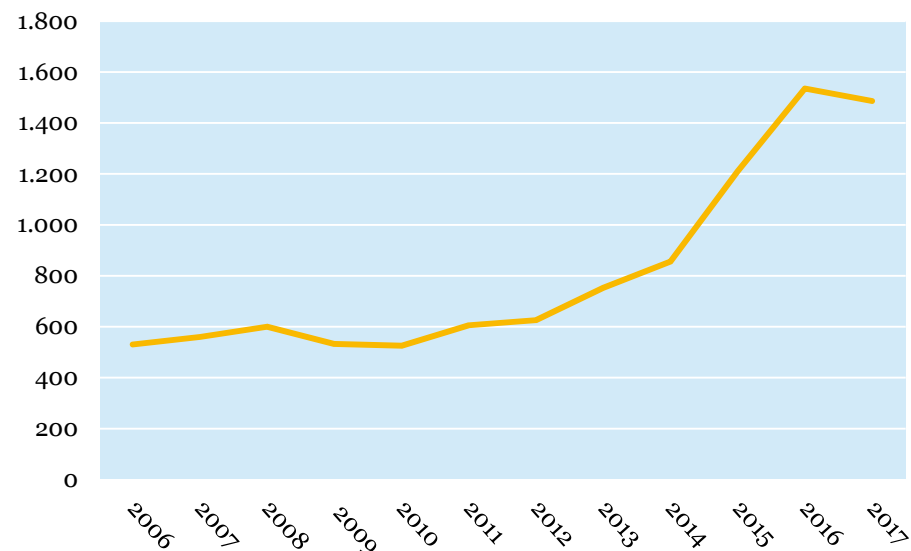
- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, så passagerne får flere valgmuligheder.
- De offentlige kollektive trafiktilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt at etablere flere private digitale mobilitetstjenester.
- Der skal etableres standardiserede billetteringsformater, som skal muliggøre validering af nye billettyper, som bygger på den offentlige sektors standarder.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

5. Fjernbussen – det billige transportalternativ

De senere års store vækst i antallet af fjernbuspassagerer viser, at de rejsende har taget dette private kollektive transporttilbud til sig som en vigtig del af det samlede transporttilbud i Danmark.

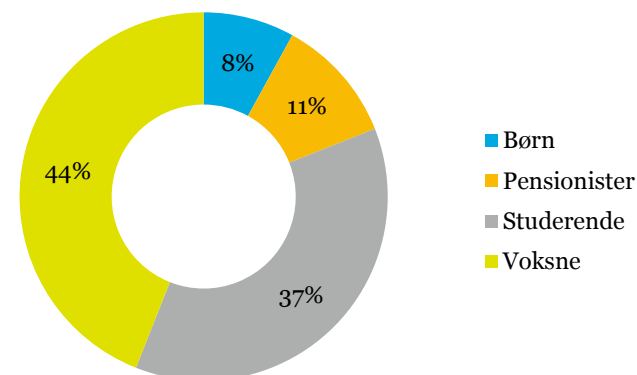
Fjernbuspassagerer i Danmark 2006-2017 (tusinder)



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Over halvdelen af de passagerer, der i 2017 rejste med fjernbus, var børn, studerende og pensionister. Fjernbussens succes skyldes i høj grad, at fjernbussen, især for denne gruppe af rejsende, udgør et billigt alternativ til toget.

Fordeling af fjernbuspassagerer på kundetyper



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Incentive.

Fjernbussen er et forholdsvis billigt transportmiddel. Gennemsnitsprisen for at tage en fjernbus ligger gerne på det halve af en togbillet på rejserne fra København til Aarhus og Odense, når der ses bort fra særtilbud.

Billetpriser for tog og bus på udvalgte strækninger

Priseksempel	Aarhus- København	Odense- København
Tog	370-390 kr.	260-280 kr.
Fjernbus	100-220 (160 kr. gns. pris)	80-190 kr.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Efterspørgslen på et billigt transporttilbud skal imødekommes. Det skal ske ved at ensrette og sænke afstandskravene, således at fjernbussens kvaliteter kan udbredes til flere dele af landet, herunder yderområder.

Tilgængeligheden af fjernbusser skal endvidere øges ved at understøtte private kollektive transporttilbuds adgang til digitale mobilitetstjenester.

5.1. Enklere og lavere afstandskrav

De nuværende afstandskrav til fjernbuskørsel fremstår i dag geografisk vilkårlige for operatørerne, og de begrænser adgangen til billig transport for brugerne af fjernbussen.

Gældende afstandskrav til fjernbuskørsel

I dag skal fjernbuskørslen ske over mere end to trafikelskabers områder, over mere end området for trafikelskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område, jf. lov om trafikelskaber § 19, stk. 4.

Eksempelvis er en fjernbusrejse med destinationen Odense tilladt, hvis den starter i København (170 km) men ikke tilladt, hvis den starter i Esbjerg (140 km). Resultatet af de nuværende afstandskrav er, at kørsel til og fra København favoriseres i forhold til ture i resten af landet.

De billige fjernbusrejser begrænses til få lange strækninger, hvor mange borgere kunne have gavn af kortere og billige regionale fjernbusrejser.

De gældende geografiske afstandskrav til fjernbuskørsel skal afskaffes til fordel for ét landsdækkende krav på 75 km. Det betyder konkret, at der skal være mindst 75 km mellem den enkelte fjernbuspassagers på- og afstigning.

Et sådan lavere og ensrettet afstandskrav vil give mulighed for flere, billige fjernbusruter end det er muligt med de nuværende afstandskrav. Det vil også kunne øge transportudbuddet i yderområder, da fjernbussen vil kunne betjene ruter med passagerer, hvor det ikke i dag er muligt med de nuværende afstandskrav.

Konkrete eksempler på ruter, der bliver muliggjort med et afstandskrav på 75 km



5.2. Estimerede effekter af nyt afstandskrav

En beregningsteknisk analyse viser, at et kilometerkrav på 75 km vil øge antallet af fjernbusrejser med op til 38 pct., svarende til knap 600.000 ekstra fjernbuspassagerer årligt.

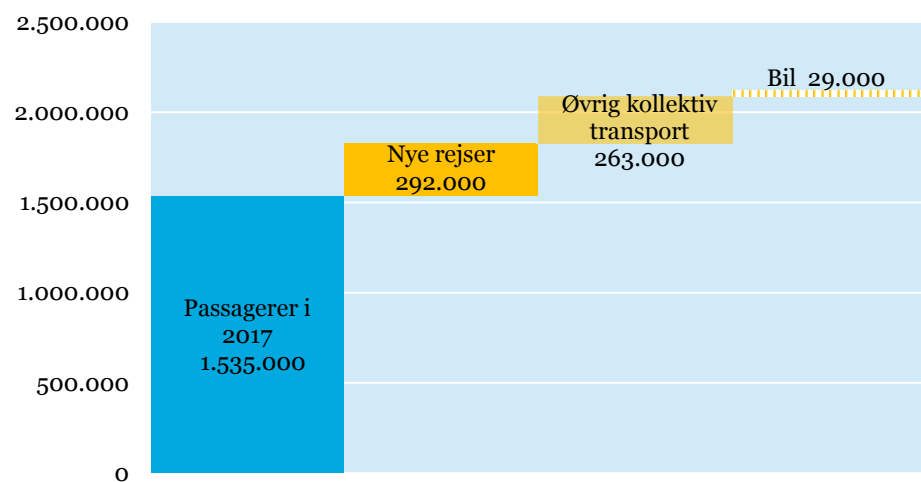
Punkt nr. 1 - Temadrøftelse: Fremtidens transport – nye teknologier

Bilag 1 - Side 14 af 18

Godt halvdelen af de nye fjernbuspassagerer, svarende til knap 300.000 passagerer, forventes at være nye rejsende. Ensretningen af afstandskravene vil med andre ord betyde en markant styrkelse af den samlede mobilitet med det resultat, at mange, som ellers ikke ville have rejst, vil benytte sig af fjernbussen.

Baseret på fjernbuspassagerfordelingen i dag forventes de nye rejsende i høj grad at være studerende og pensionister.

Forventet vækst i fjernbuspassagerer ved nyt afstandskrav



Kilde: Incentive.

De direkte gevinster for alle fjernbuspassagerer, som følge af flere rejser til lavere billetpriser og nye rejsemuligheder, skønnes at være 20 – 25 mio. kr.

5.3. Øget betjeningskrav og bedre tilsynsgrundlag

Med øgede muligheder og større udbud af fjernbuskørsel følger også behovet for, at de rejsende kan forvente en vis regelmæssighed i tilbuddet.

Derfor øges betjeningskravet – det vil sige, hvor tit bussen skal køre – så fjernbusserne skal tilbyde mindst én daglig dobbelttur 5 gange ugentligt, mod i dag blot 4 ugentlige afgang.

De nye afstandskrav samt et højere betjeningskrav vil betyde, at flere passagerer kommer til at tage fjernbussen. Det øger behovet for at sikre kvalitet i transportudbuddet. De rejsende skal kunne vide sig sikre på, at operatøren efterlever regler og krav på området, herunder at betjeningskravet overholdes.

Der er i dag ikke konkrete bødesatser for overtrædelser af reglerne for fjernbuskørsel, ligesom der ikke er fast praksis for sanktionering ved regelbrud.

Der skal indføres et bøde- og sanktionssystem for overtrædelse af fjernbusreglerne, hvor bøderne gradueres efter overtrædelsens karakter.

Endvidere skal der sikres et bedre tilsynsgrundlag, som bygger på, at branchen skal afkræves indberetninger vedrørende eksempelvis busafgange, kørselsomfang og fordeling af passagertyper.

Initiativer

- Afstandskravene ensrettes og sænkes til ét landsdækkende afstandskrav på minimum 75 km mellem fjernbuspassagerens på- og afstigning.
- Betjeningskravet øges fra én afgang fire dage ugentligt til mindst en dobbelttur fem dage ugentligt.
- Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet overfor branchen skærpes med det formål at undgå snyd i branchen.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

6. Fælles buspassagerrettigheder

Passagerer som rejser med tog, metro, færge eller fly er omfattet af EU-lovgivning, som sikrer dem visse grundrettigheder i tilfælde af forsinkelse, erstatningstvister, klagehåndtering m.v.

På EU-niveau reguleres buspassagerernes rettigheder i en forordning, som stort set kun omfatter busrejser på over 250 km. Der er imidlertid relativt få busrejser i Danmark, som foretages på ruter over 250 km, og de fleste danske buspassagerer er derfor ikke omfattet af rettighederne i EU's passagerrettighedsforordning.

Buspassagererne på ruter under 250 km er dermed de eneste brugere af den kollektive trafik, som ikke har ensartede grundrettigheder.

De regionale trafikselskaber har på eget initiativ fastsat en række rettigheder for deres passagerer, men der er en betydelig variation i disse rettigheder, hvilket gør det besværligt for passagererne at danne sig et overblik over rettighederne og dermed anvende dem.

Forskellen i rettigheder kan f.eks. illustreres ved, at trafikselskaberne tilbyder rejsegaranti, men hvor den rejsende hos ét selskab kan få refusion i form af en taxi-tur på op til 300 kr., er der hos andre selskaber ingen øvre grænse for dækning af udgifter til taxi-kørsel, og endnu andre selskaber sætter grænsen for taxi-turen ved 50 km.

Trafikselskaberne og togoperatørerne har samarbejdet om at formulere en række fælles landsdækkende rejseregler.

På lignende vis skal trafikselskaberne samarbejde om at fastsætte fælles landsdækkende rettigheder for deres passagerer.

Fælles landsdækkende rejseregler

Trafikselskaberne indgår i dag i et samarbejde med DSB, Metroselskabet og Arriva om fælles rejseregler, som findes i publikationen "Fælles landsdækkende rejseregler".

Med dette samarbejde sikres, at passagererne i vid udstrækning møder fælles rejseregler på tværs af transportformerne, da rejsereglerne indeholder principperne for at rejse med kollektiv trafik.

Passagererne kan derfor bl.a. finde information omkring reglerne for:

- Medtagning af bagage, kæledyr mm.
- Rejsehjemmel og kontrolafgifter
- Assistance til handicappede og ledsagerordninger

Fælles grundlæggende passagerrettighederne vil være en fordel for alle passagerer, men særligt for passagerer, der rejser på tværs af landsdelene og for passagerer, som bor i grænseområdet mellem to trafikselskaber.

De fælles passagerrettigheder skal være grundlæggende rettigheder og dermed ikke til hinder for, at trafikselskaberne kan yde en ekstra god service for deres passagerer, og dermed yde bedre rettigheder og service, end hvad der fremgår af de grundlæggende rettigheder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil stå i spidsen for at samle parterne og få igangsat arbejdet med at udarbejde fælles passagerrettigheder.

Hensigten er, at trafikselskaberne selv udformer en række grundlæggende rettigheder, som alle trafikselskaber skal tilbyde deres kunder. Såfremt

trafikselskaberne ikke kan nå til enighed, vil der blive fastsat grundlæggende rettigheder via lovgivning.

Fjernbusselskaberne tilbyder ikke lignende rettigheder til deres passagerer, men de private aktører i den kollektive trafik skal ikke pålægges krav på samme vis som den offentlige kollektive busstrafik. I stedet etableres en mærkningsordning for de fjernbusser, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikselskaber.

Dette bidrager også til øget gennemsigtighed hos brugerne af det kollektive transporttilbud, og det øger incitamentet hos de private kollektive transportudbydere til at stille deres kunder på samme vis som på busrejser foretaget med trafikselskaberne.

Fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør omfatte:

- *Rejsegarantiens indhold, dvs. indholdet i rejsegarantien om ret til erstatningskørsel eller kompensation.*
- *I hvilke tilfælde passagererne kan anvende rejsegarantien, herunder hvornår en forsinkelse skal anerkendes.*
- *I hvilke tilfælde grupperejsende kan anvende rejsegaranti, herunder hvor lang tid inden gruppebilletten skal være købt, og hvornår der er tale om en gruppe.*
- *Hvordan force majeure skal fortolkes, og hvornår en aflysning er sket i god tid.*
- *Behandling af refusion af passagerens udgifter, herunder at det altid skal være muligt at anvende elektronisk ansøgningsskema.*
- *Håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage.*
- *Information om rettigheder til passagererne, f.eks. bør der på holdepladser, terminaler og privatbanestationer informeres om passagerernes rettigheder.*

Initiativer

- Det skal sikres, at alle trafikselskaber giver deres passagerer de samme grundlæggende passagerrettigheder, så rettighederne er nemme at forstå og anvende.
- Der etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der yder de samme buspassagerrettigheder, som de offentlige trafikselskaber.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende førstnævnte initiativ. Initiativet indgår som et element i regeringens afbureaukratiseringsreform.

Opsummering af udspillet initiativer

Fremme udviklingen af digitale mobilitetstjenester, der samtænker den kollektive trafik på tværs af offentlige og private transporttilbud med mulighed for at planlægge og betale rejsen fra dør til dør:

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste.
- Samarbejdet om driften af Rejseplanen og Rejsekortet og udviklingen af den digitale mobilitetstjeneste samles i ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Staten tager del i ansvaret ved at indgå i den fælles bestyrelse.

Understøtte videre vækst og udvikling af nye mobilitetstilbud og forretningsmodeller, herunder delemobilitet, nye eldrevne transportformer og fjernbusser samt udvikling af private mobilitetstjenester:

- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, så passagerne får flere valgmuligheder.
- De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt at etablere flere private digitale mobilitetstjenester.
- Der skal etableres standardiserede billetteringsformater, som skal muliggøre validering af nye billettyper, som bygger på den offentlige sektors standarder.

Sikre enklere og lavere afstandskrav for fjernbusser, der som driftssikker og billig transportform har vundet stort indpas hos de rejsende

- Afstandskravene ensrettes og sænkes til ét landsdækkende afstandskrav på minimum 75 km mellem fjernbuspassagerens på- og afstigning.
- Betjeningskravet øges fra én afgang fire dage ugentligt til mindst en dobbelttur fem gange ugentligt.
- Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet overfor branchen skærpes med det formål at undgå snyd i branchen.

Sikre fælles buspassagerrettigheder uanset hvor i landet man rejser og med hvilket selskab

- Det skal sikres, at alle trafikselskaber giver deres passagerer de samme grundlæggende passagerrettigheder, så rettighederne er nemme at forstå og anvende.
- Der etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der yder de samme buspassagerrettigheder, som de offentlige trafikselskaber.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

Punkt nr. 1 - Temadrøftelse: Fremtidens transport – nye teknologier

Bilag 1 - Side -18 af 18

Udarbejdet og udgivet af: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

September 2018

ISBN netpublikation: 978-87-93292-40-6

Møde i Trafikudvalget d. 27-11-2018

NOTAT

Til: Temadrøftelse i Trafikudvalget

CVR/SE-nr.: 29 19 06 23
Journal: 18054704

Dato: 15. november 2018

Notat om Mobility as a Service (MaaS) til temadrøftelse i Trafikudvalget.

Vidensgrundlaget om MaaS som en del af fremtidens mobilitet er hovedsageligt baseret på hidtidige erfaringer i Europa. Der tages især udgangspunkt i MaaS Alliances White Paper, *Guidelines & Recommendations to create the foundations for a thriving MaaS Ecosystem*. MaaS Alliance er et offentligt-privat partnerskab, som blev stiftet på ITS World Congress i 2015 i Bordeaux. MaaS Alliance består af en bestyrelse, men er drevet af partnere og medlemmer, som repræsenterer en bred variation af sektorer herunder transportudbydere og offentlige transportudbydere, MaaS operatører, IT systemudbydere, kunder/brugere og byer, lokale -, regionale -, og nationale myndigheder. Vidensgrundlaget fra denne hvidbog suppleres af MaaS pilotprojekter fra Sverige og Finland. Bilen har i mange år været symbolet på mobilitet og frihed, og har været kendetegnende ved en stræben efter en større og større individuel bevægelighed. I de senere år har et stigende behov for mere individuelle og skræddersyede transportløsninger vundet frem og har givet anledning til en overvejelse af privatbilen som rygraden i den moderne mobilitet. Særligt er den yngre del af befolkningen tilbøjelig til at foretrække adgang til mobilitet fremfor at eje.

Mobility as a Service (MaaS)

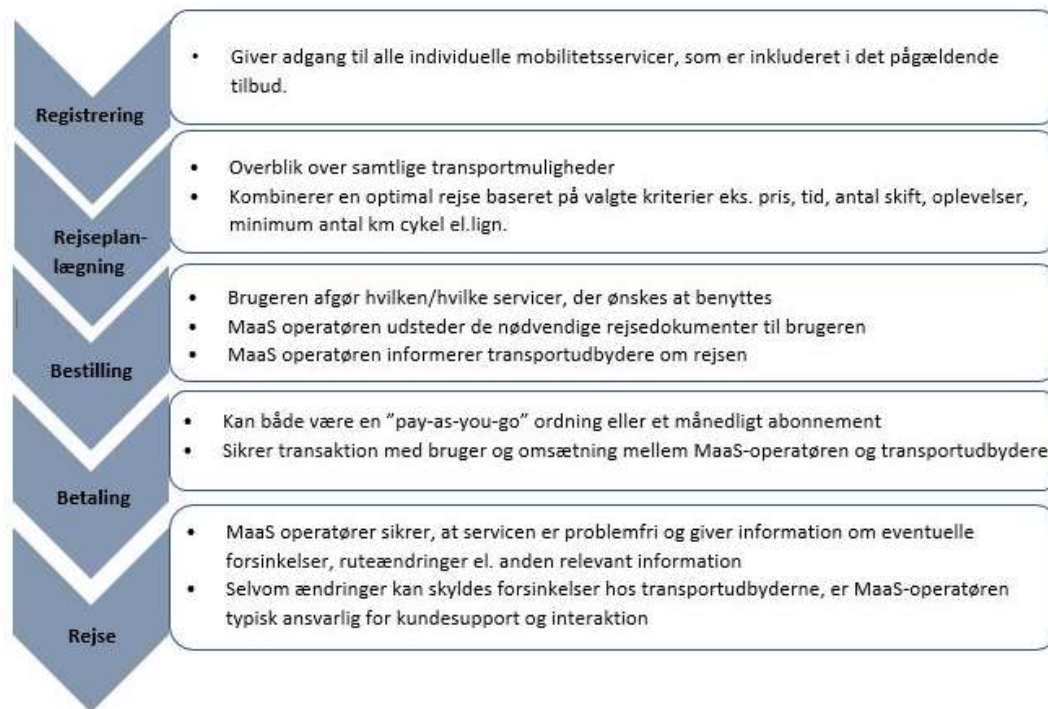
MaaS-begrebet dækker over et samlet system, som integrerer transport på tværs af offentlige og private udbydere og tilbyder adgang til flere forskellige transportformer i én mobilitetsservice. Centreret omkring brugerne og deres behov faciliterer MaaS et bredt udbud af f.eks. offentlig transport, samkørsel, delebiler, delecykler, taxa, billeje eller -leasing eller en kombination. Hovedkonceptet er at skabe en åben markedsplads med åbne og frie data, hvor mobilitetsydelse er synlige for brugeren, og hvor brugeren baseret på individuelle og unikke mobilitetsbehov, kan sammensætte og købe komplette rejser fra dør til dør.

Målet er at tilbyde et alternativ til privatbilen, som er trygt, billigere, mere bæredygtigt og ligeså bekvemt. God opkobling til transportnettet, tilgængelighed og pris-mæssig overkommelighed er ofte relateret til det overordnede mål med transportpolitik, suppleret af krav om minimering af eksternaliteter som uheld, miljømæssige påvirkninger og trængsel. MaaS kan potentielt indfri disse mål, og samtidigt understøtte et sammenhængende, bæredygtigt og multimodalt transportsystem, der kan skabe modale skift og dermed understøtte den grønne omstilling.

EN DEL AF

GREATER
COPENHAGEN

Et MaaS system bør indeholde følgende processer/elementer



MaaS operatøren – en ny transportrolle

MaaS operatører spiller en ny og anderledes rolle i transportværdikæden og vil have andre funktioner og ansvarsområder, end de transportudbydere vi kender i dag.

MaaS operatører bør være ansvarlige for hele rejsen hvilket betyder, at hvis der opstår forsinkelser eller aflysninger forud for eller på rejsen, vil en mobilitetsforsikring træde i kraft, som sikrer, at brugeren kan udføre rejsen på alternativ vis eller opnå kompensation. En sådan forsikring vil dække brugeren uanset hvilket transportmiddel, som bliver brugt og vil udgøre et incitament til at benytte ydelsen. Nedenfor er listet forskellige typer af ansvarsområder for MaaS operatøren.

Forbruger- og markedsrelateret	Procesrelateret	Teknologisk
- Forbindelsesled til transportudbydere og integratorer - Skabe tydelige ansvarsområder - Transparent og lige behandling af transportudbydere når rejsen sammensættes baseret på brugers behov - Forståelse for, at MaaS kan resultere i forbedret drift og indtægter for alle involveret, private såvel som offentlige aktører	- Samarbejde med aktører og sikre betaling og billetintegration, definere billetpriser og rabatter - Deling af realtidsinformation med aktører - Sikre, at involverede partnere overholder de opstillede MaaS servicenormer	- Implementering af IT-system - Fremme interoperable interfaces (computer-læsbart format) for serviceudbydere - Deling af anonymiserede data med omverdenen og andre interesserede aktører

Forudsætninger for MaaS' succes

Et MaaS system består af mange forskellige partnere, der deler en fælles vision/fælles principper om at levere en problemfri dør til dør rejse. Udviklingen mod MaaS bør ske gradvist, men det er afgørende, at servicen fra start opleves som pålidelig, sker dette ikke, vil det være svært for MaaS at blive accepteret blandt brugerne på længere sigt. Udviklingen af MaaS afhænger af tilgængelighed, udveksling og åbenhed af højkvalitets data, åbne API'er og en mere fleksibel transport- og mobilitetsregulering, som bevæger sig væk fra at være transportform specifik til at gå på tværs af transportformer og dermed tilgodese tværgående mobilitetsservicer. Det er afgørende at skabe regulatoriske principper, som skaber et åbent, dynamisk og innovativt marked, der opfordrer til deltagelse af både eksisterende og nye markedsaktører.

- MaaS kan udvikle sig bedst hvis de lovgivningsmæssige rammer sikrer et miljø, som muliggør samarbejde og deling på tværs af aktører
- Det er nødvendigt at have lovgivning, som faciliterer åbenhed og udveksling af data
- Traditionel opdelt transportlovgivning kan hæmme udviklingen af MaaS
- Beskatning og indkøb i den offentlige sektor kan have betydelig indvirkning på MaaS
- Klare og ambitiøse miljø- og klimapolitiske målsætninger kan have betydelige effekter på udviklingen af MaaS

De offentlige myndigheders rolle

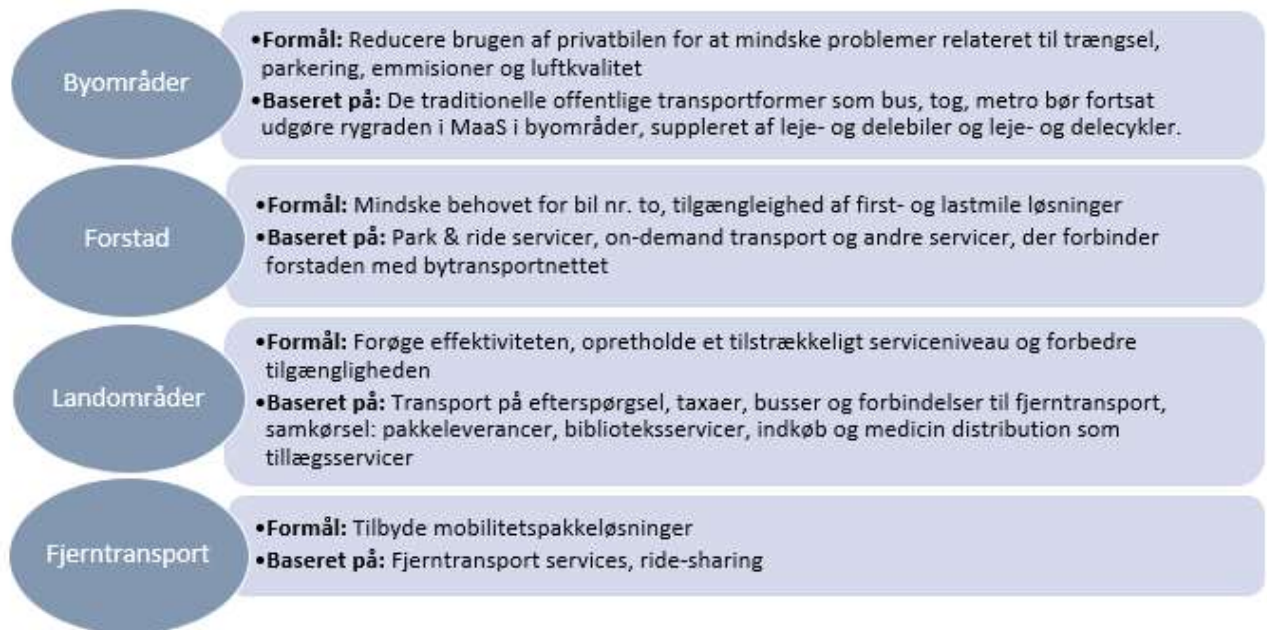
Den offentlige administration, både på lokalt og nationalt niveau, spiller en central og vigtig rolle i at opnå udvikling mod MaaS. Det er deres opgave at fjerne barrierer og kick-starte udviklingen med en høj grad af dialog både med aktører, brugere/borgere og turister. Erfaringer fra England viser, at de særlige kritiske regulatoriske barrierer og katalysatorer for udviklingen af MaaS er budget allokering i den offentlige sektor, transportsektor regulering, databaseskyttelse, (privacy regulation) og forbrugerrettigheder.

Anbefalinger til at understøtte MaaS som offentlig myndighed

- Undgå flaskehalse og monopoler og udviklingen af et lukket system/marked
- Sikr adgang for alle mobilitetsaktører uanset størrelse
- Sikr åben, sikker og tryk IT-infrastruktur samt standard interfaces
- Støt samarbejde mellem medlemmer af MaaS systemet for at opnå udveksling af data, både for nye og eksisterende aktører
- MaaS rummer potentialer for et mere bæredygtigt, sammenhængende og forbedret transportudbud og services, hvilket bør udnyttes til at nå politiske målsætninger
- Tilfør startkapital til at kick-starte MaaS' økosystem. Her bør bæredygtighed, økonomiske og jobskabende aspekter, som kan være relateret til MaaS, overvejes
- Samarbejd med den private sektor om at udvikle nye innovative forretningsmodeller

MaaS' potentiale i forskellige geografier

MaaS beror i høj grad på eksisterende infrastruktur, og derfor der også forskel på hvad MaaS indebærer i de forskellige geografier.

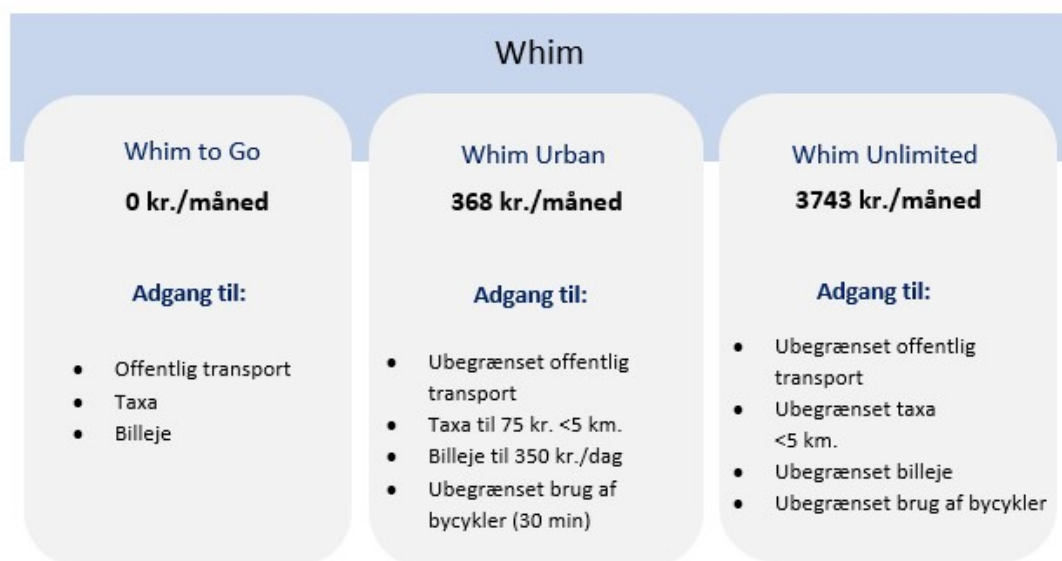


Sammenligning af udgifter til transport for en familie på to voksne og to skolebørn for henholdsvis Ubigo og Whim.

MaaS kan kun bidrage til at levere effektiv og miljøvenlig dør til dør mobilitet, hvis både regulering og mobilitetstjenesteudbydere tilbyder, at enhver rejse kan konkurrere med den mobilitetsservice og pris, vi kender fra at sætte os ind i bilen og køre. Både Sverige og Finland har allerede erfaringer med MaaS pilotprojekter og i det følgende illustreres to regneeksempler, hvor der foretages en sammenligning af at eje en bil og have et MaaS abonnement for en gennemsnitlig børnefamilie.

Ubigo-medlemskab			Egen bil + et SL-månedskort	
Kollektiv trafik	40 dage	1400 kr.	Leasing, forsikring og skat	3000 kr.
En post, der kan udnyttes af alle og opspares til måneden efter				
Bil (Leje samkørsel)	18 timer	1200 kr.	Brændstof (15.000 km. /år)	1100 kr.
Et døgn svarer til 12 timer, mens en weekend 18 timer				
Cykel	Ubegrænset	25 kr.	Parkering	700 kr.
Anslået ekstraydelser			Trængselsskat	500 kr.
Taxa	3 rejser	850 kr.	Månedskort SL (30 dage)	850 kr.
Fradragsberettiget lejebil	1 stk.	110 kr.		
Tilkøbte timer (bil)	3 timer	200 kr.		
Pris baseres på medlemskab				
I alt		3785 kr.	I alt	6160 kr.

*Angivet i svenske kroner

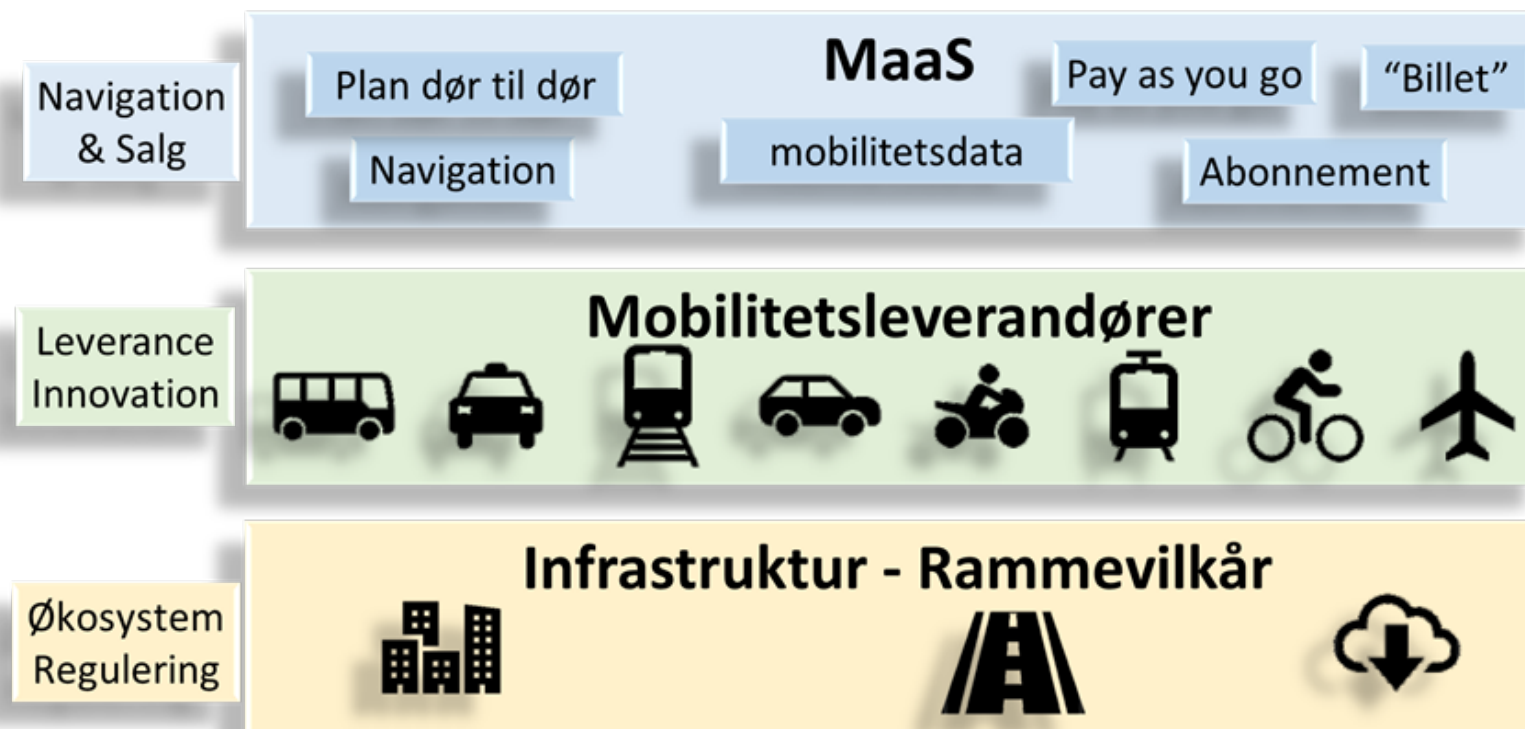


Tre forskellige månedlige abonnementer til forskellige behov. *Angivet i danske kroner. |

MaaS

Et Oplæg om Muligheder, Udfordringer og fremtidsudsigter
til

Trafikudvalget I Region Hovedstaden, 27.11.2018



SFMCON

Deleøkonomiløsninger og mobilitet som en service spås en vigtig rolle i at gøre det nemmere at komme fra dør til dør især i større byer, minimere brug af private biler og medvirke til at opnå grøn by status.

Jeg hjælper aktører og leverandører af mobilitetsløsninger med at nå frem til MAAS løsninger, der gør det enkelt at rejse med en samlet pakke af offentlig transport og private deleøkonomiske transportydelser.

Søren Sørensen

Msc.E.E. System Construction
Owner and Founder
SFMCON ApS, Denmark



8 years in Smart Ticketing Program Management:
Program Manager DBS Rejsekort and Midttrafik
Rejsekort

Managed large IT projects since 84

I Region H har de fleste familier ikke bil.

Region Hovedstaden

963K familier:

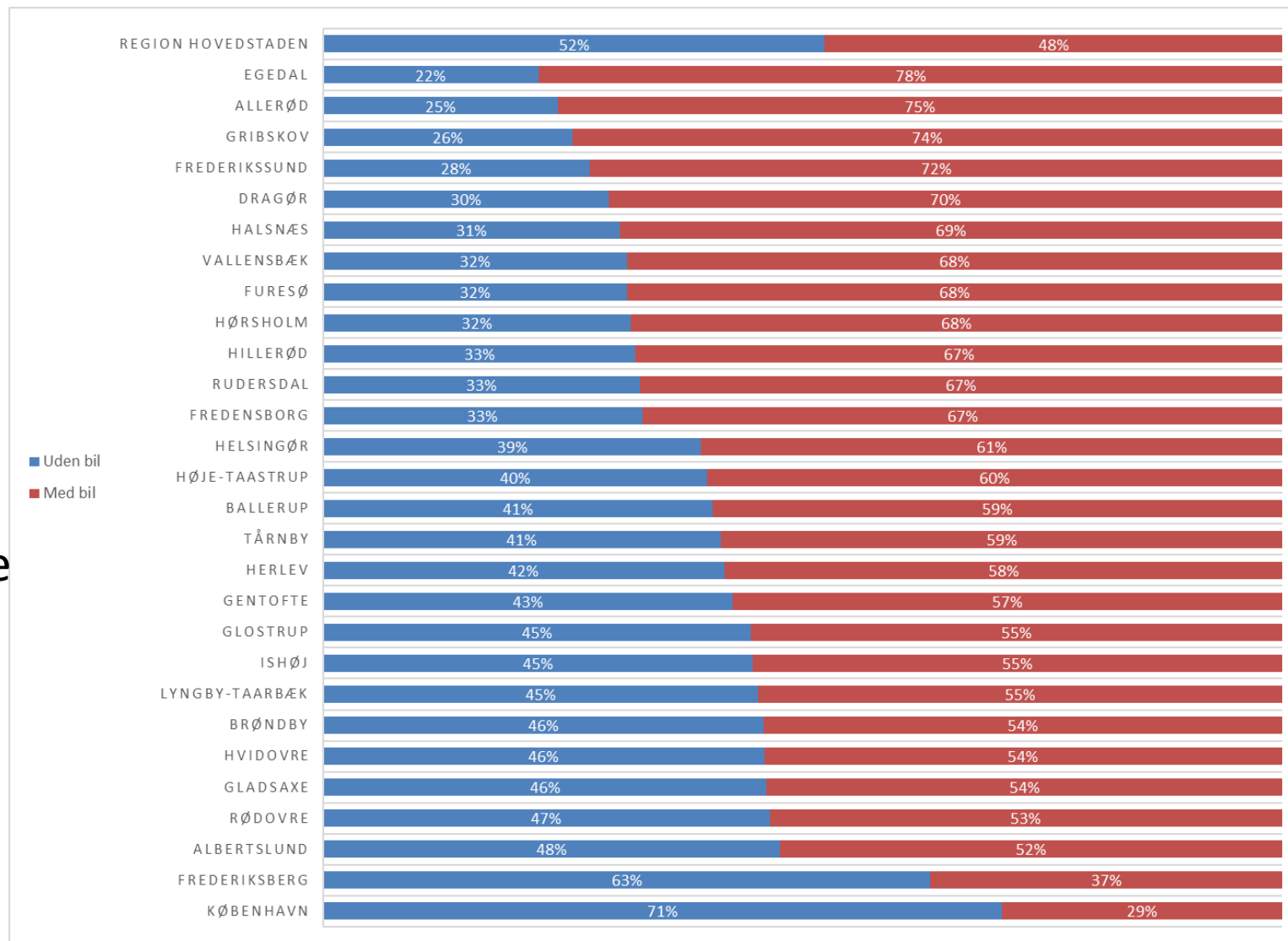
459K ejer bil

504K har ikke bil

½ million familier allerede
afhængige af mobilitet
som en service i regionen

Men hvordan kommer de
rundt?

Kilde: Danmarks statistik 2017 "BIL800"



Delemobilitet: Vælg efter behov



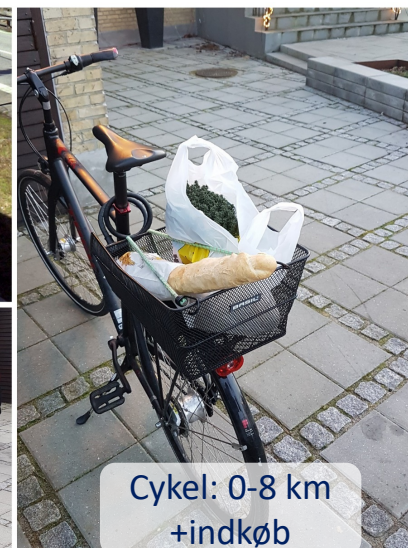
Bybil: 0-30 km



Delebil: mobilitet ud af byen



S-Tog: Kør uden om vejtrængsel



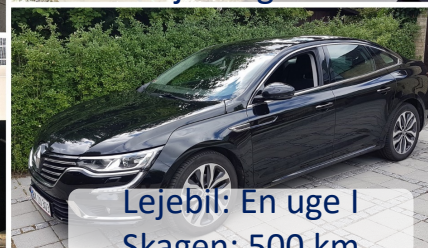
Cykel: 0-8 km +indkøb



Delebil: Størrelse efter behov



Tog: weekend for to til Esbjerg: 290 km



Lejebil: En uge i Skagen: 500 km



Bybus: til centrum



Delebil: 30+ km



Bybil: 0-30 km. Fri bil 20 t/1195 kr/md



Delebil: Weekend tur 150 km



Bybil: stor indkøb



Delebil: Tesla, for ren køreglæde



Delecykel: Mobil i byen



Metro: Undgå vejtrængsel i byen i myldretid

Afstand/tid til dele mobilitetsservices

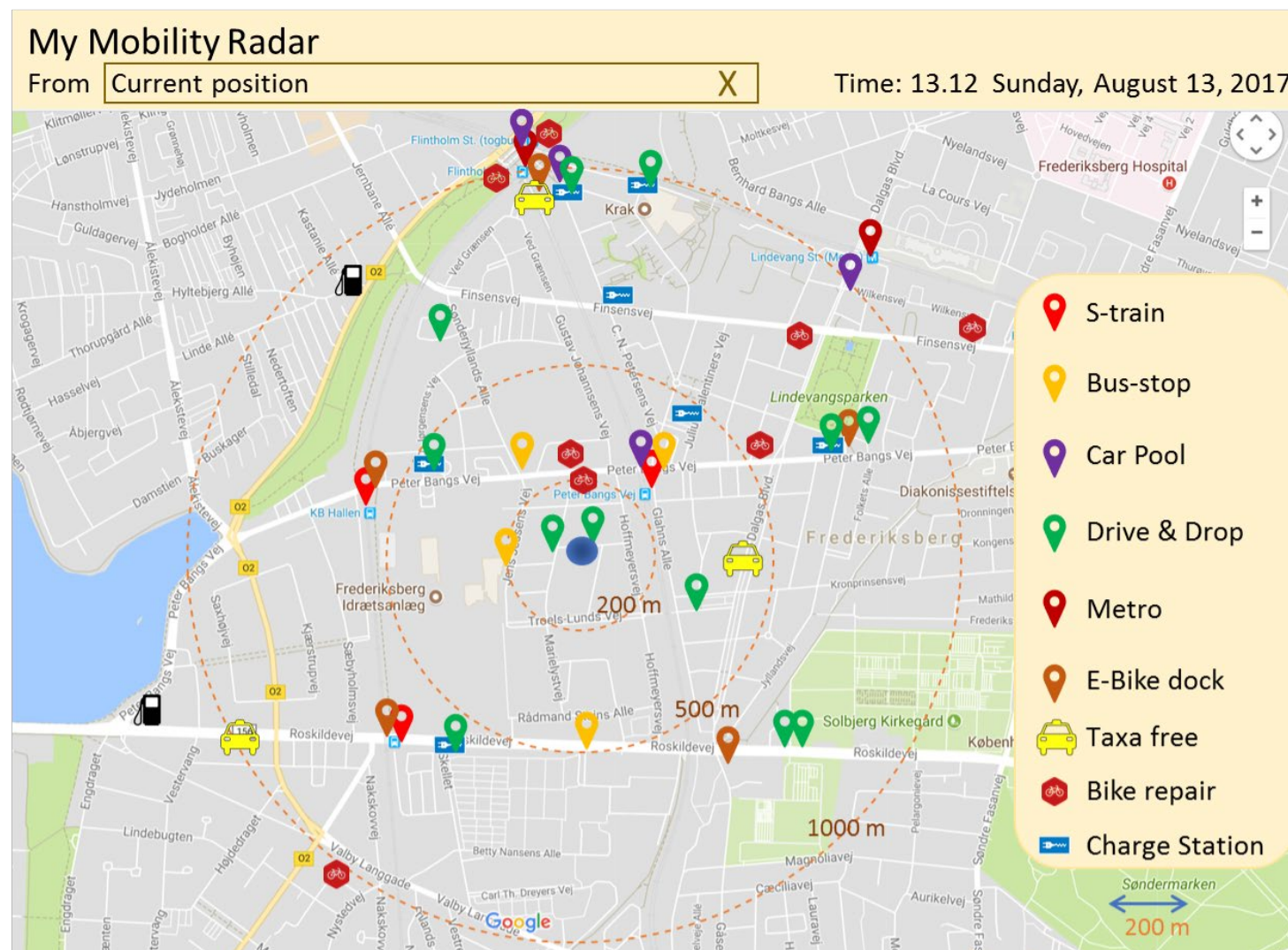
Hvor langt vil du gå til:

Tog, Metro, Letbane eller
Bus

Eller ledig:

- Delebil
- Bicykel
- Bybil

Hvor hurtig kan en taxa være
fremme?



MaaS Business Case Udfordringen

Mobilitet som en service (MaaS) lover at levere frihed til mobilitet, der kan udkonkurrere bilejerskab

UDFORDRINGER:

- Offentlige og private aktørers lyst til at åbne data og samarbejde med MaaS agenter der varetager kunders samlede mobilitetsbehov
- Kommercielle aftaler med MaaS agenter om betingelser for at sælge på vegne af en mobilitetsleverandør. (Rimelige gebyrer, kommission eller andre former for kompensation)
- Kunders konvertering til og adoption af MaaS one stop shopping af mobilitet.

MaaS og konkurrence om markedet

Rød Ocean Strategi

Konkurrenten:

Andre delemobilitetsudbydere

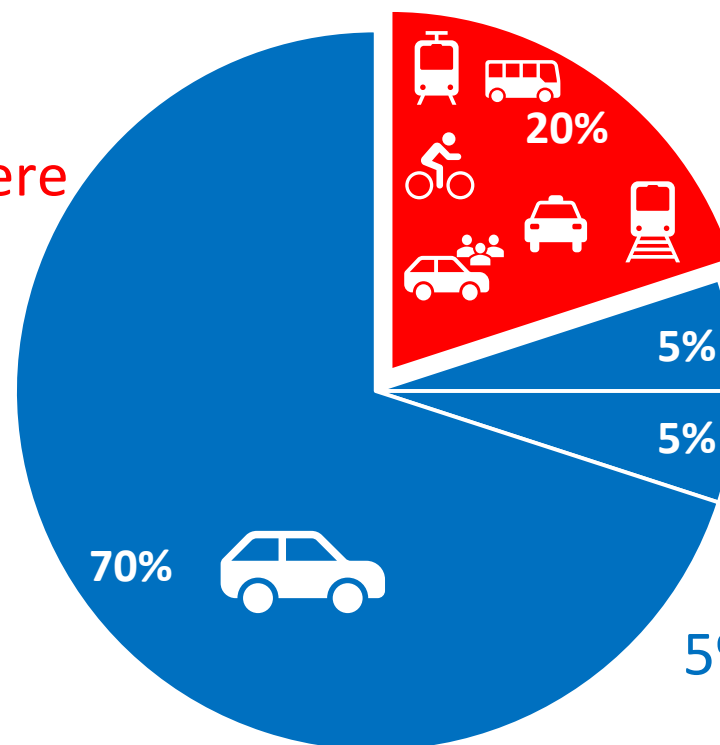
Slås om 20% of markedet

Protektionisme

Marginaler

Uændret kundevolumen

Mobilitetsmarked (DK)



■ Delemobilitet

■ Privat bil

Blå Ocean Strategi

Konkurrenten:

Den private bilisme

Udvide i 80% af markedet

Partnerskab

Vækst

5% = 25% mere delemobilitet

Delebil er kinderæg på hjul

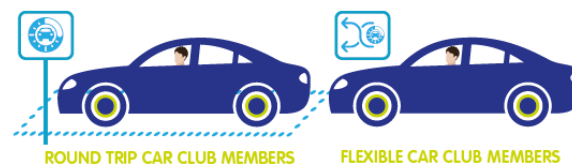
Hele tre overraskelser!

1. Du cykler mere
2. Du kører ikke så ofte i bil som før
3. Du bruger oftere offentlig transport

TIP til kommuner og offentlig transport:

Støt og fremhæv valg af delebil.
Det mindsker bilkørsel og fremmer
gang, cykel og offentlig transport

Car club members walk, cycle
and use public transport more:




23% are regular cyclists
(compared with 9% LTDS)*


32% are regular cyclists
(compared with 9% LTDS)*


62% use the underground
at least once a week
(compared with 37% LTDS)*


58% use the underground
at least once a week
(compared with 37% LTDS)*


33% use the train
at least once a week
(compared with 16% LTDS)*


31% use the train
at least once a week
(compared with 16% LTDS)*

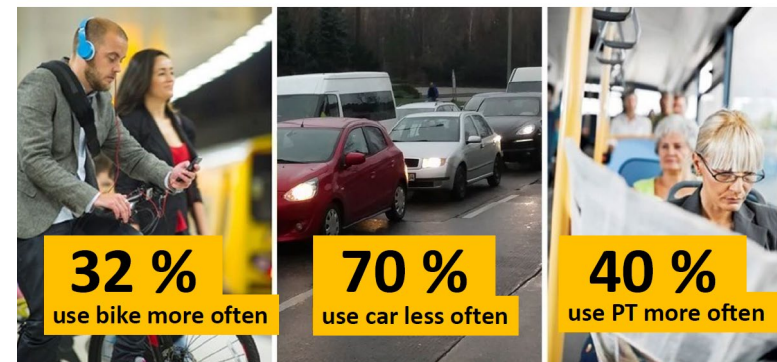
*London Travel Demand Survey

SFMCON

www.carsharing.de

THE IMPACT OF CARSHARING

Carsharing changes mobility habits



Impact of carsharing on customers of stationbased services that got car-free and live in innercity areas, bcs 2015

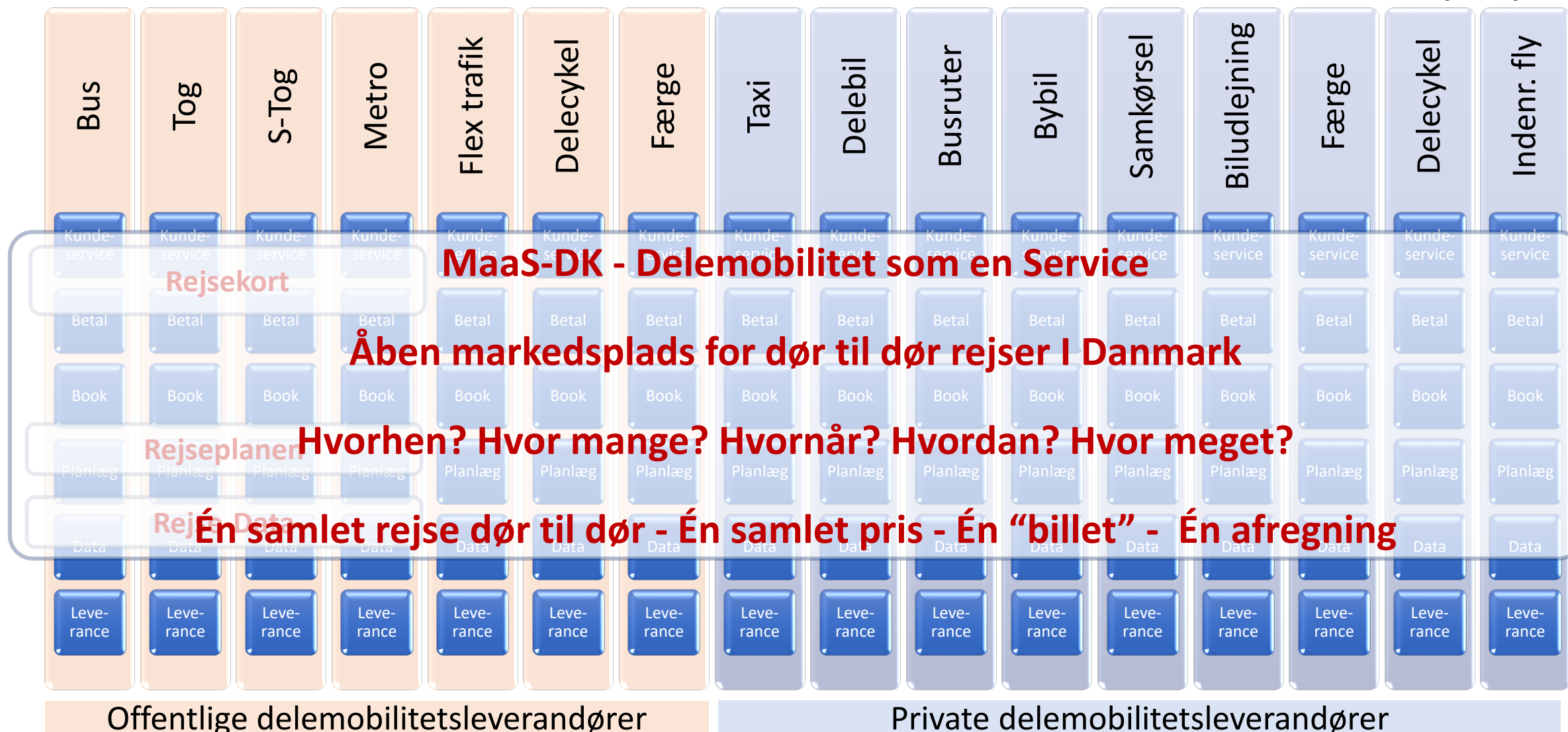
Kilder:

<https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien>

<https://www.carplusbikeplus.org.uk/tools-and-resources/annual-survey-of-car-clubs/>

MaaS-DK: Fra leverandør fokus til kundens guide

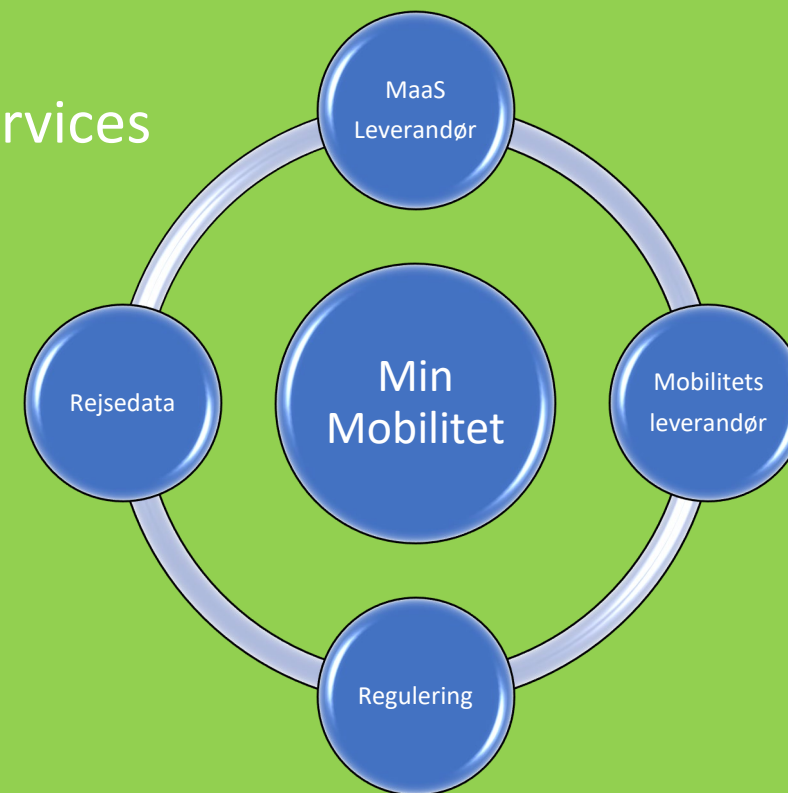
SFMCON



Charter for MaaS økosystem

Charter for åbent MaaS økosystem

- Åbent marked for offentlige og private mobilitetsservices
- Bruger i centrum og ejerskab af egne rejsedata
- Uvildig A til B rejseinformation
- Beskyttelse af brugerhenførbare data
- Beskyttelse af privatliv før, under og efter rejsen
- Realtids mobilitetsnavigation og assistance
- SOME platform og servicering
- Rejsedata til leverandører, regulatorer og forskning



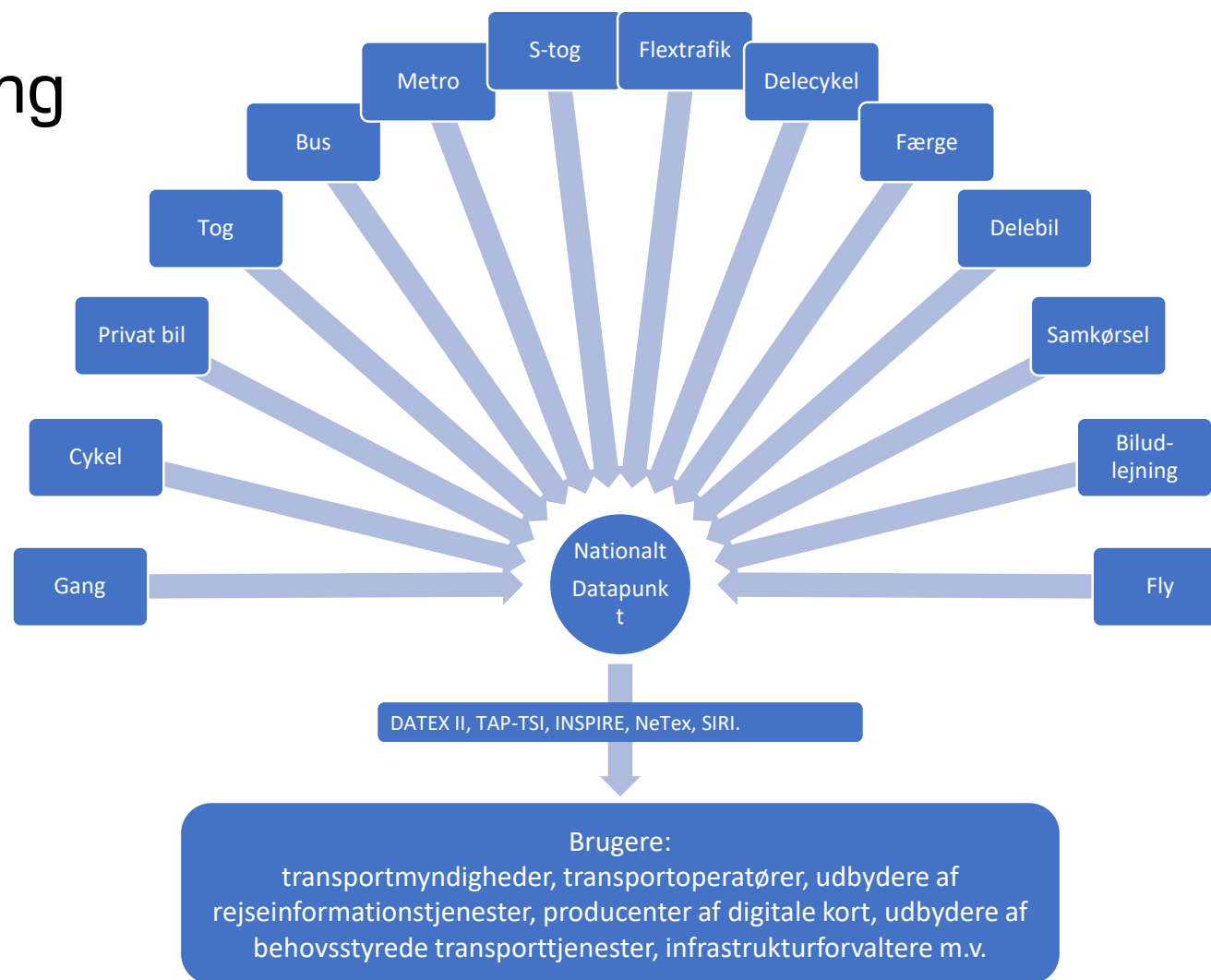
Nationalt adgangspunkt for mobilitetsdata SFMCON

EU Forordning

“Retsakt A”

Horisont:

2017-2023



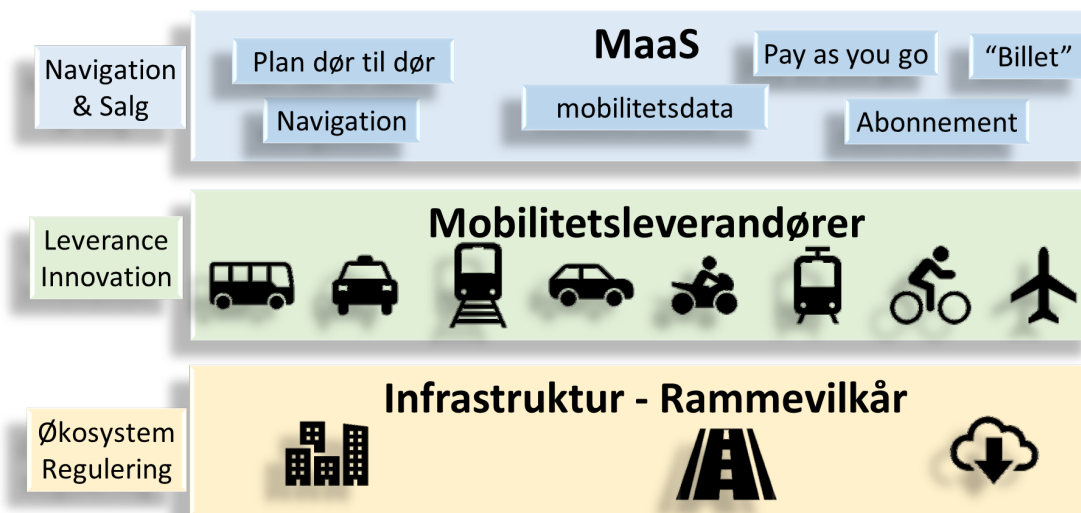
Ændringsforslag til Lov om Trafikselskaber

Punkter relevante for MaaS:

- Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S sammenlægges
- Rejsekort & Rejseplan A/S skal give tredjepart adgang til at få vist deres transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet
- Rejsekort og Rejseplanen A/S skal stille transportdata fra Trafikselskaber, Bornholms Regionskommune, Metro og DSB til rådighed for tredjepart
- Rejseplanen skal skabe optimale muligheder for tredjeparts videresalg af billetter
- Trafikselskaber, Bornholms Regionskommune, Metro og DSB skal åbne for tredjepartsalg af enkeltbilletter og periodekort

3. parts adgang til data og billetsalg for kollektiv trafik skaber fundament for den åbne markedsplads for delemobilitet og MaaS

Private mobilitetsleverandører er ikke omfattet af krav om 3. parts salg af deres ydelser.



Konklusioner

MaaS er ikke bare noget teknologi og en app.

Det drejer sig om smart regulering og godt købmandskab

- Kan vi se værdien for alle i at skabe et åbent marked for delte mobilitetsydelser?
- MaaS er i sig selv ikke nok til at forøge andelen af delemobilitet overfor bilejerskab.
- Øgning af udbud af delemobilitetsservices kræver store private og offentlige investeringer
- Retsakt A og især lovforslaget om at åbne for 3.parts salg af billetter til den kollektive trafik Åbner muligheden for større MaaS satsninger i Danmark

Uden adgang til delemobilitetsmuligheder indenfor kort gangafstand vil den privatejede bil forblive vinderen af "frihed" til mobilitet

Tak for interessen

Fra dør til dør

Fra bilist til mobilist

Fra lukket til åben data

Fra mobilitet til delemobilitet

Fort sætte diskussionen Om MaaS-DK?

Søren Sørensen

Mail: sos@sfmcon.com

Mobile: +45 20 42 05 12

www.sfmcon.com

linkedin.com/in/sorenhsoresen

twitter.com/sos_sfmcon

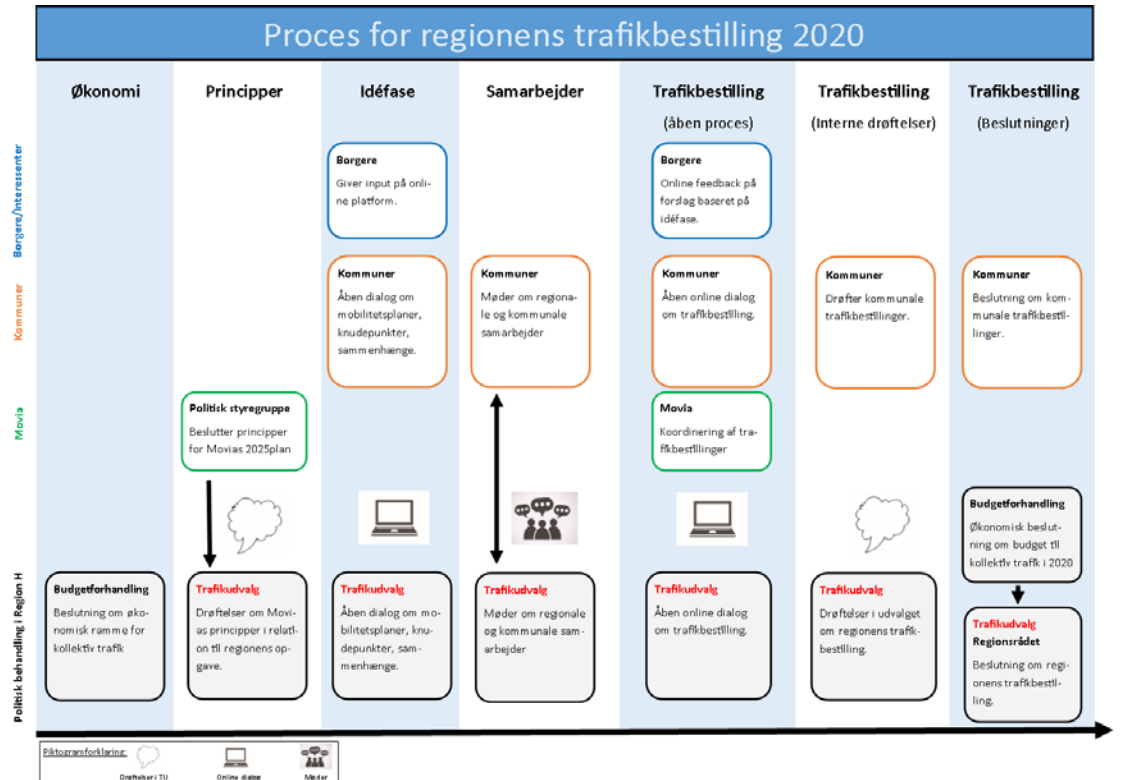
Den regionale betydning i det kollektive trafiknet

27. November 2018, Trafikudvalget

ved. Marie Pryn & Ulrik Seehusen

Punkter

- Oplæg
 - Introduktion
 - Kollektiv trafik i Region Hovedstaden og det regionale net
- Drøftelse
 - Regional betydning
 - Tre cases
 - Opsamling



Formål med drøftelsen

- Fælles forståelse af hensyn og udfordringer i den regionalt finansierede kollektive trafik



Kommende udfordringer

- Trængsel
- Konkurrenceevne
- CO2
- Økonomi



Lov om trafikselskaber

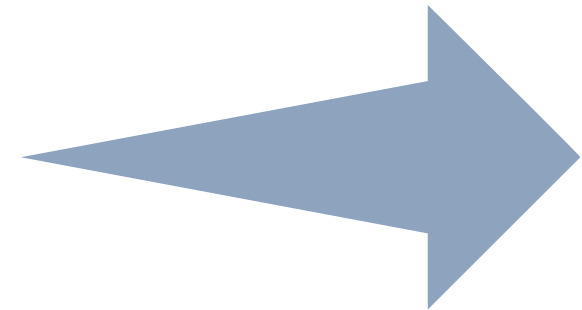
- §3, stk. 3

”De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning.”



Regional betydning

- Ikke nogen entydig definition
 - Komme nærmere en fælles forståelse
- Fælles retning i håndteringen af udfordringer



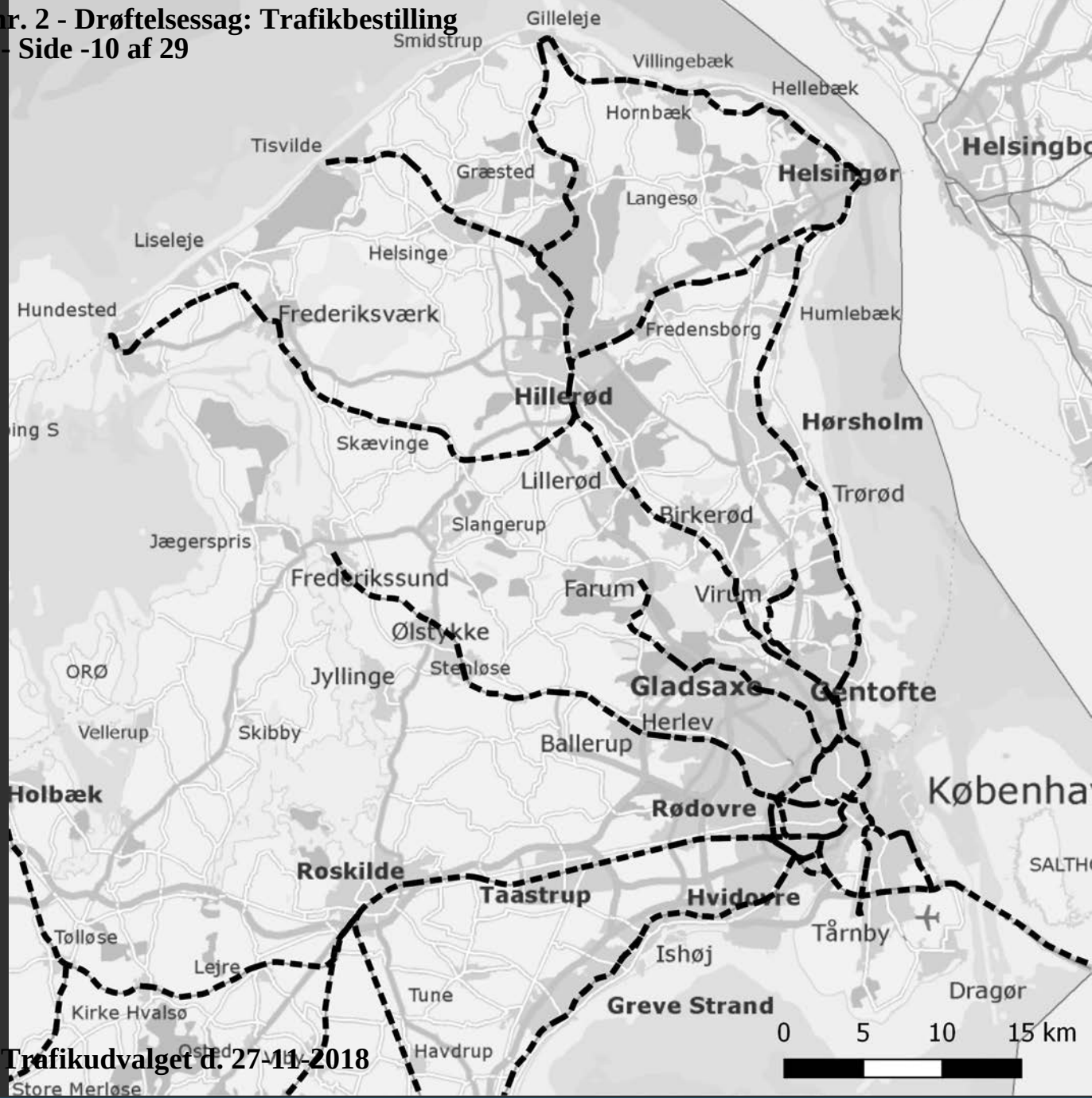
Hvem tager bussen? Hvem tager ikke bussen?



Den kollektive trafik i Region Hovedstaden



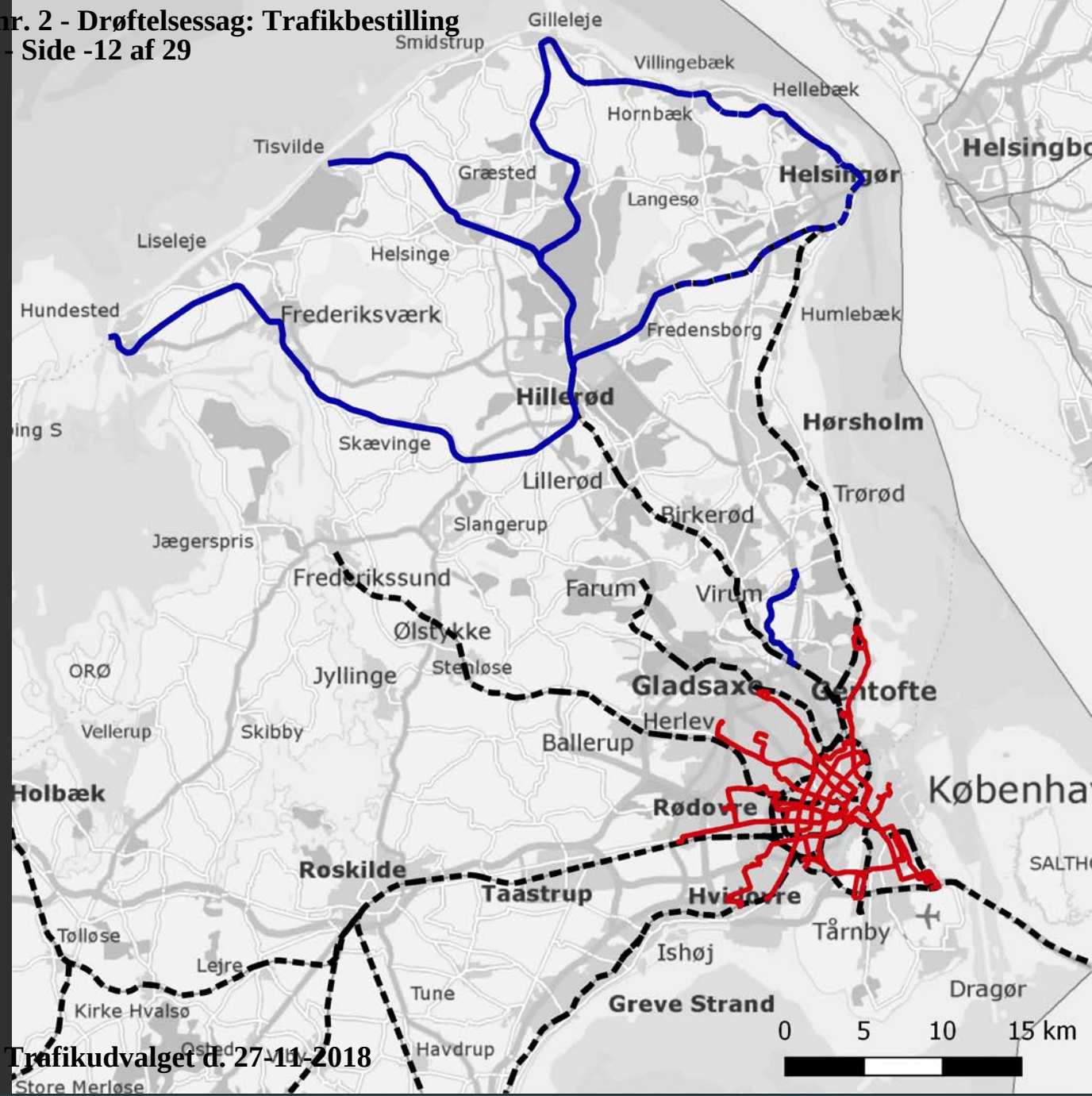




Bane

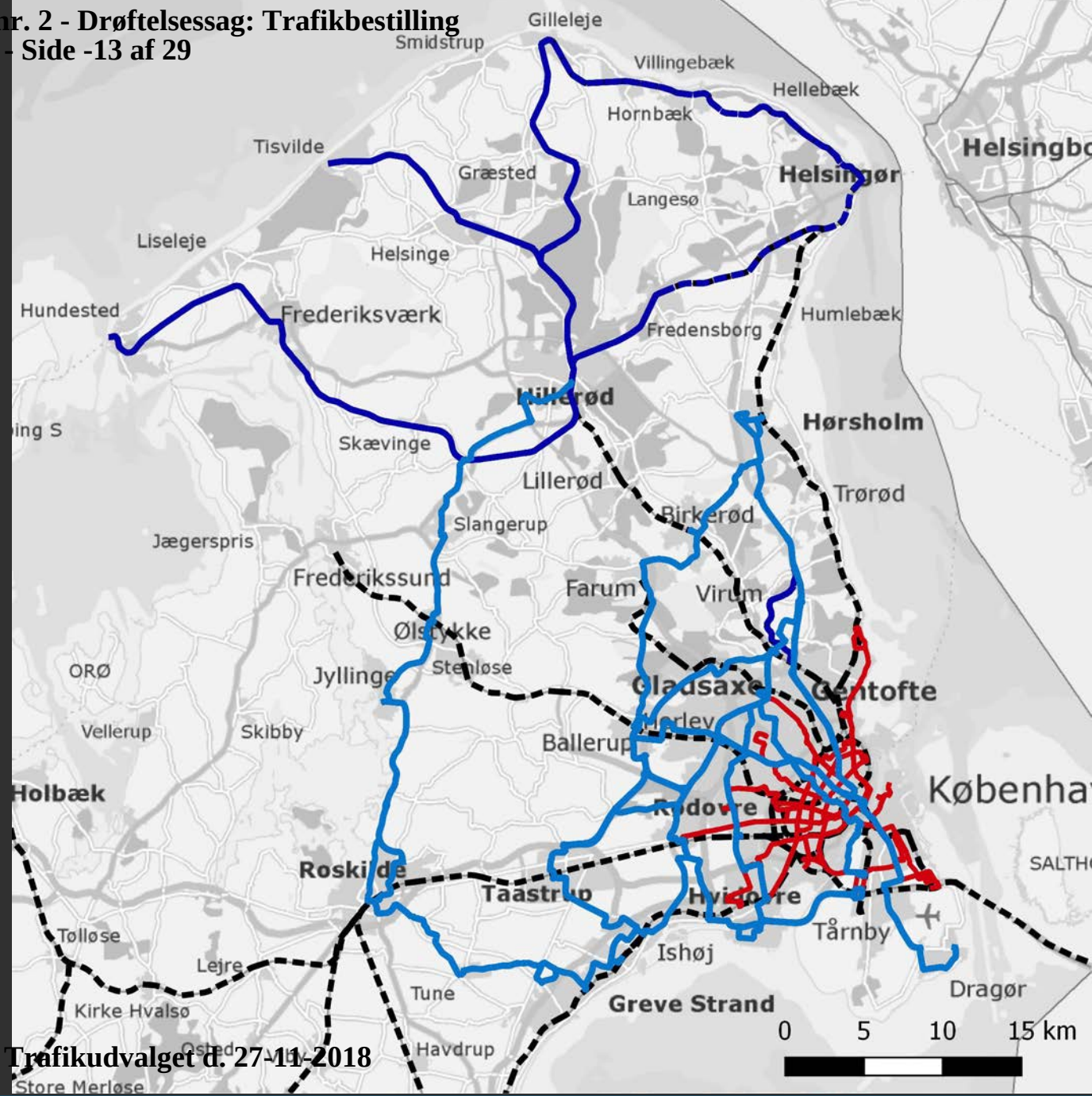






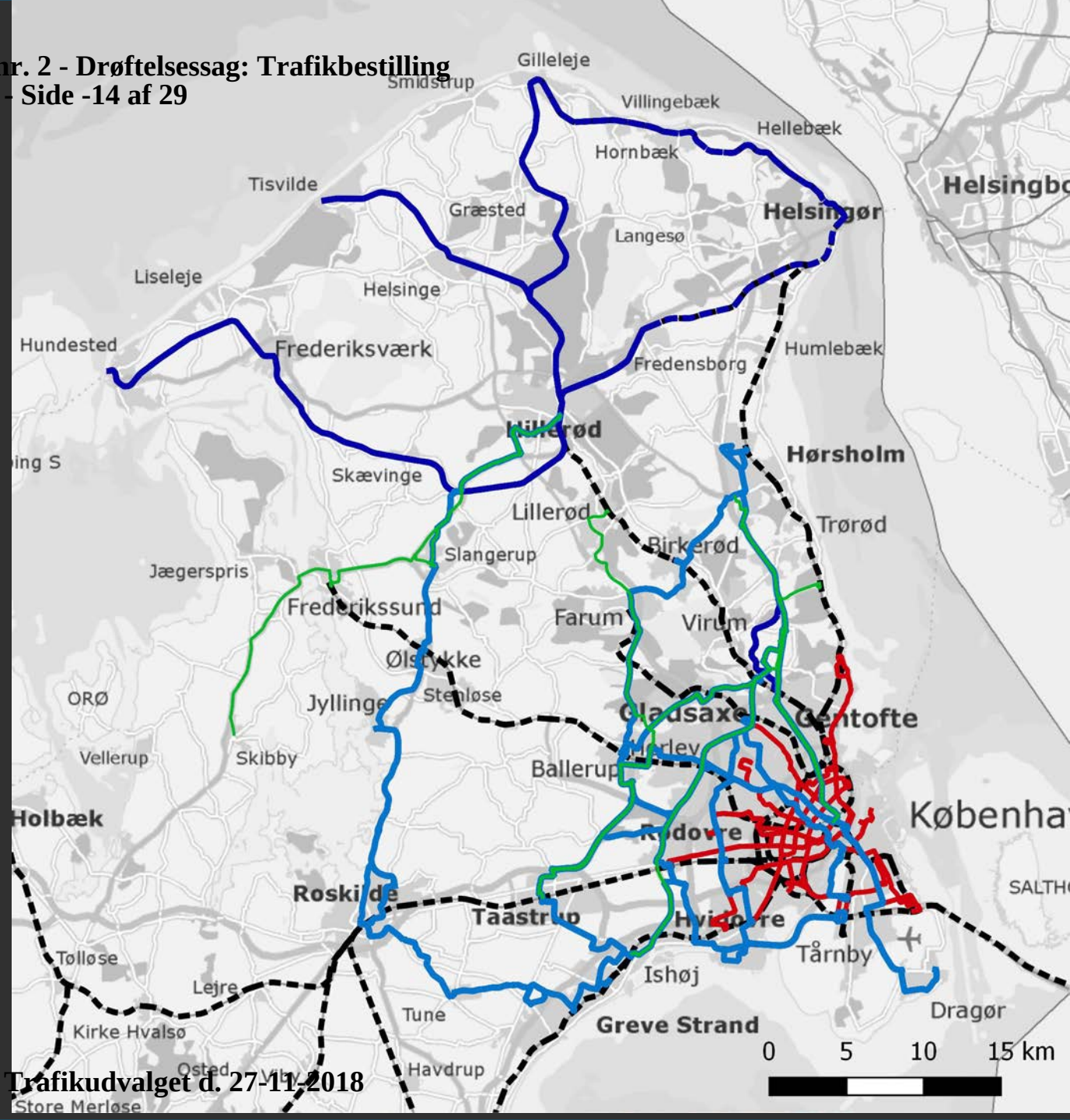
A-BUS





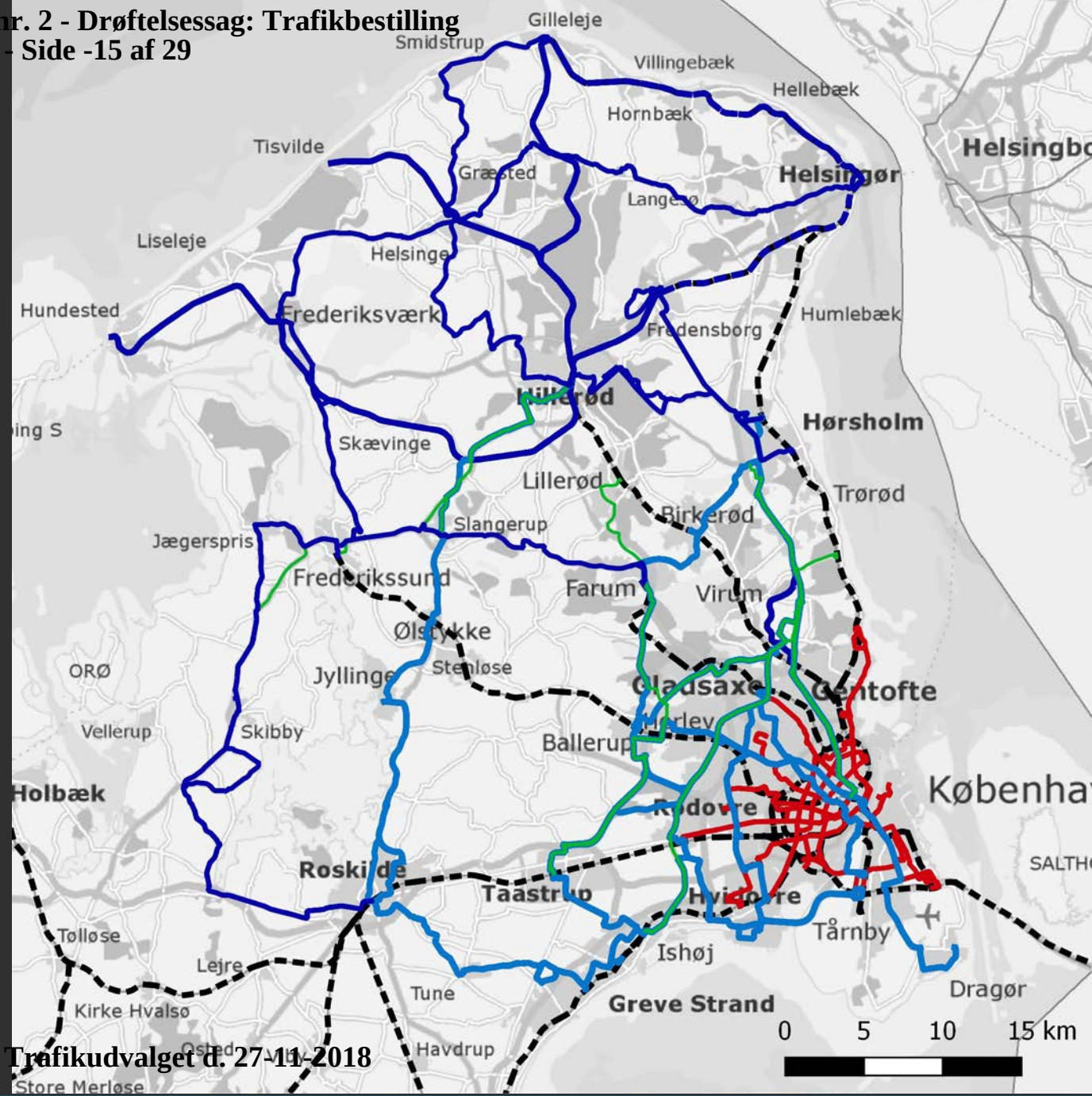
S-BUS





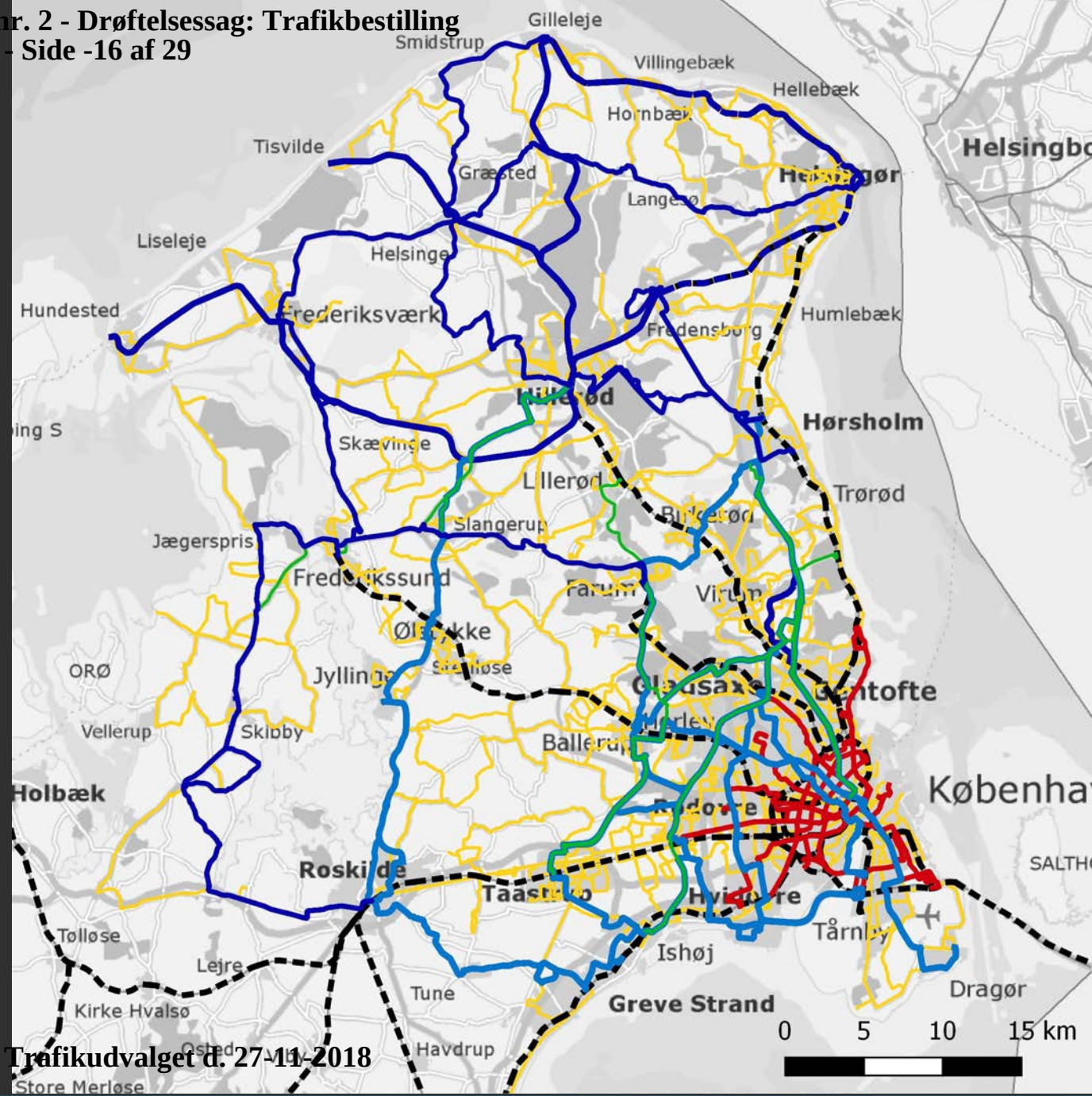
E-BUS





R-BUS

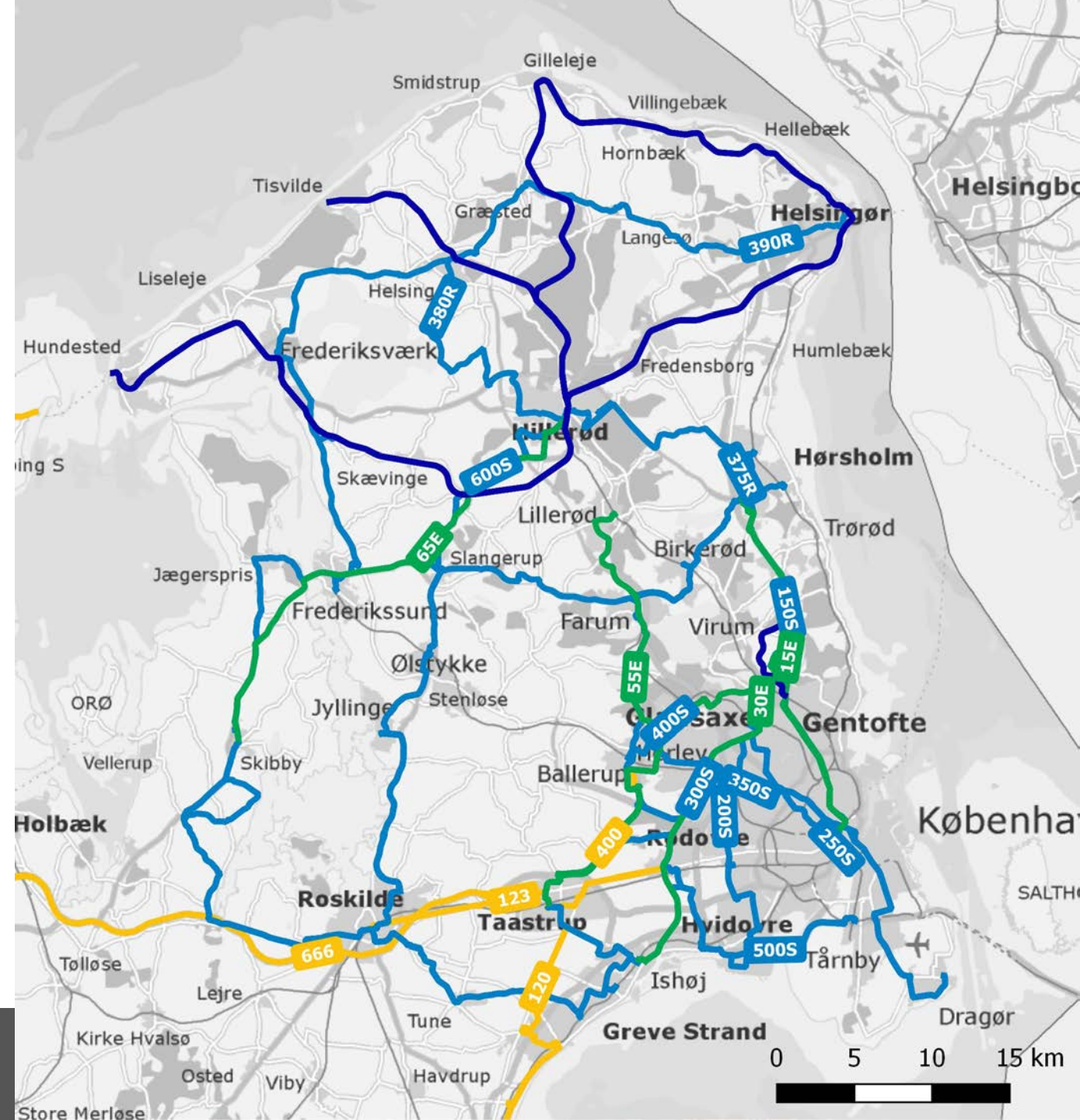
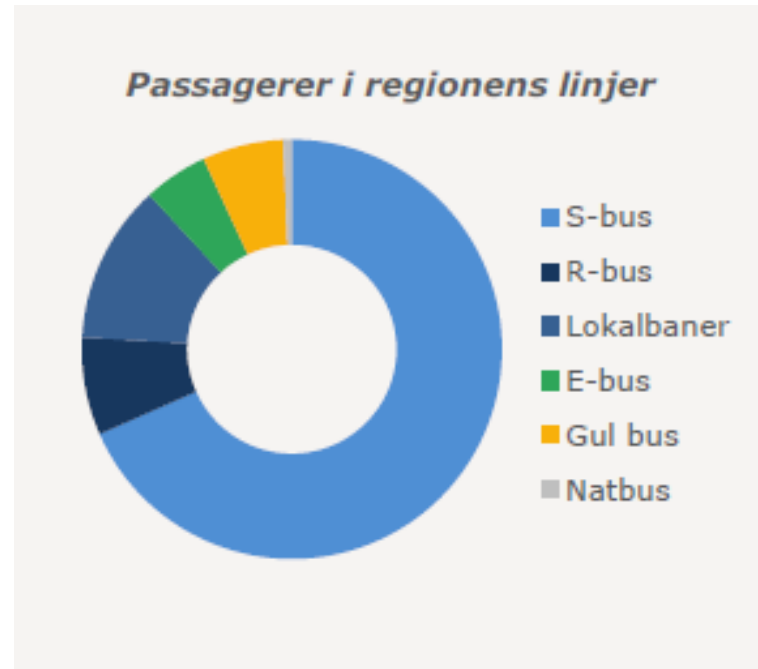




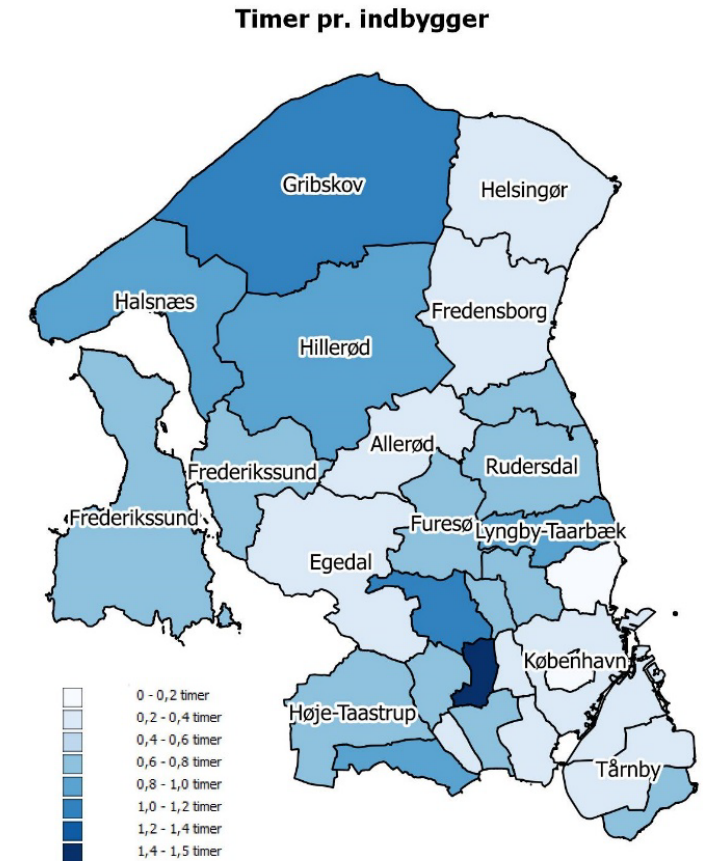
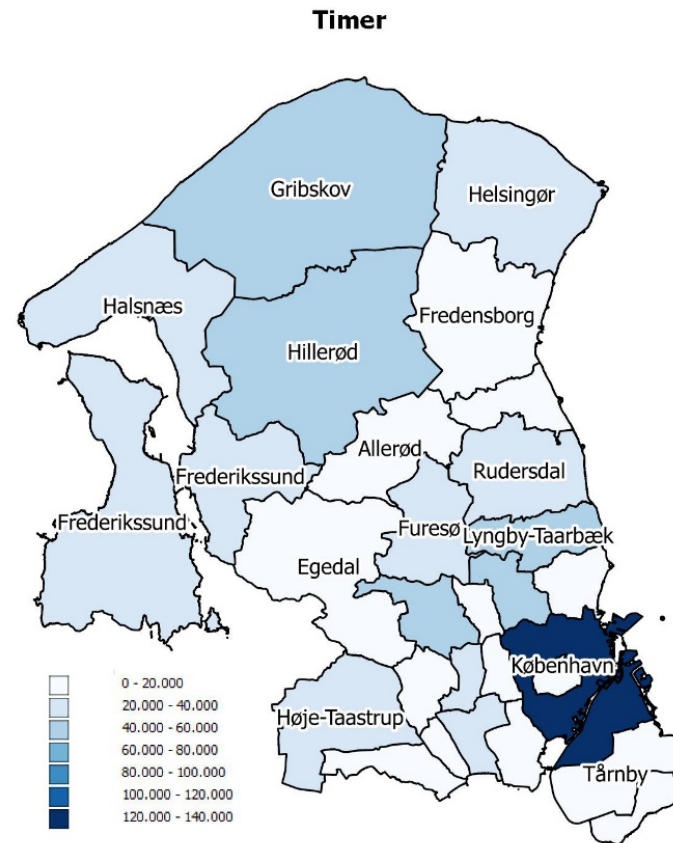
Gul bus



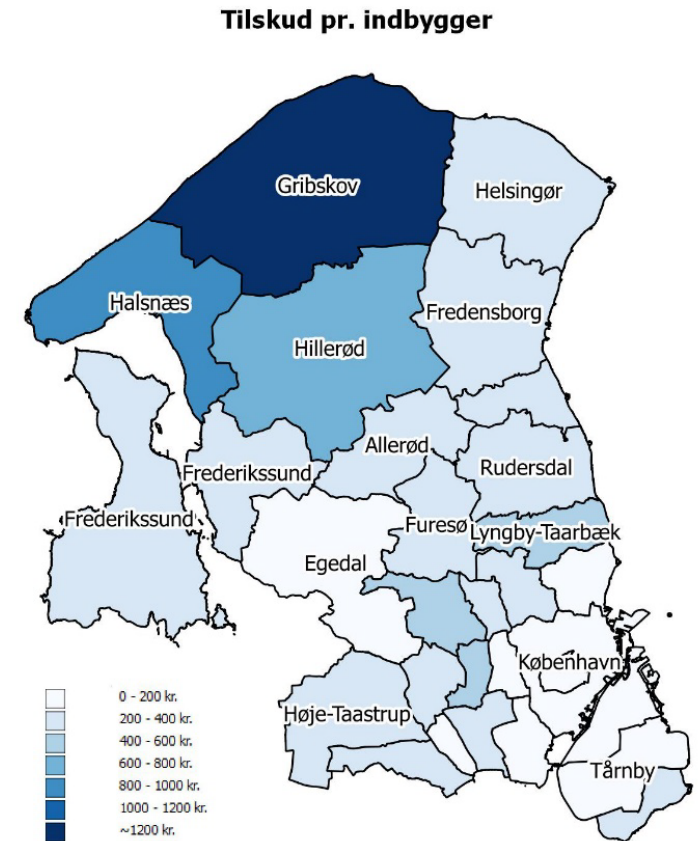
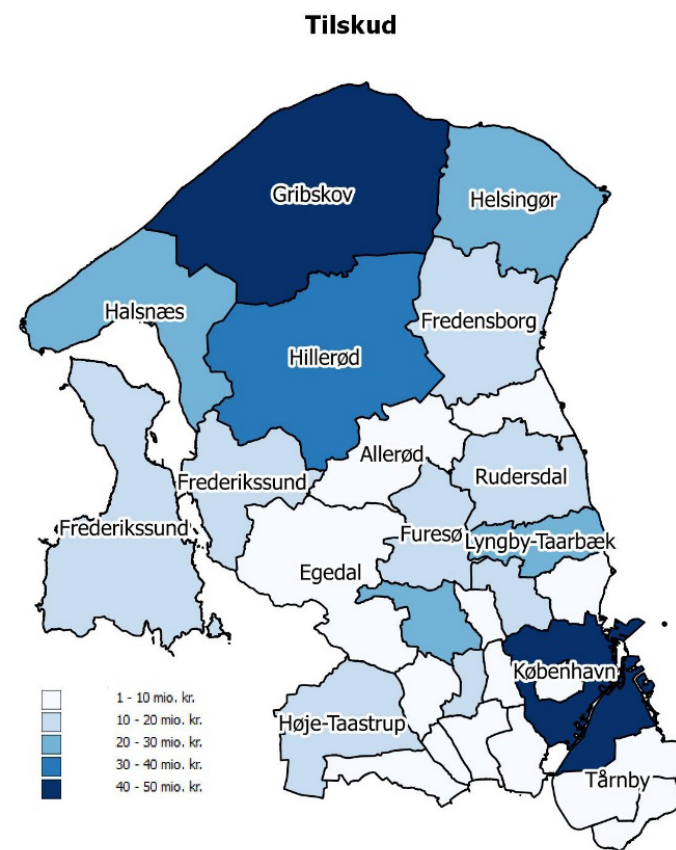
Det regionale kollektive trafiknet



"Regionale timer"



Regionalt tilskud



Drøftelse

Lov om trafikselskaber

- §3, stk. 3

*”De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af **regional betydning**.”*



Sammenhæng i det kollektive trafiknet

- National



- Regional



- Lokal



Hvornår har lokalbaner og busruter **regional betydning**?

Pendling

Så mange passagerer som muligt

Kører hvor der er trængsel

Selvfinansieringsgrad

Kører direkte

Stopper i nærheden af så mange borgere som muligt

Knudepunkter

Sammenhæng mellem tog og bus + andre transportformer

Rejsemål

Kommer hurtigt frem

Land/By

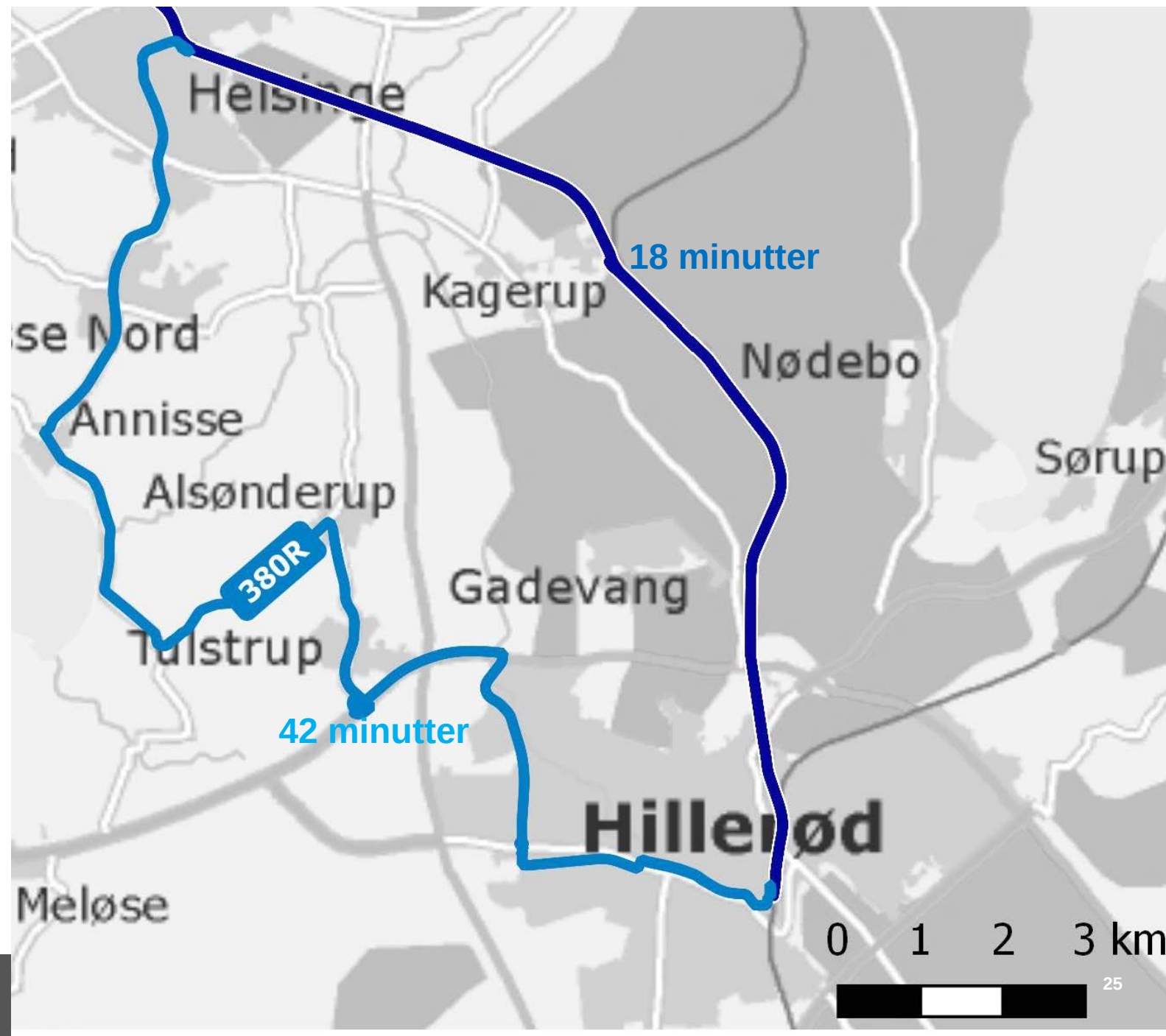
Tre cases

- Case 1
 - Knudepunkter
- Case 2
 - Buskoncepter
- Case 3
 - Kollektiv trafik om natten



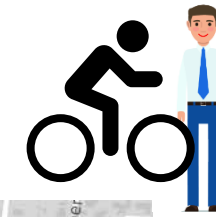
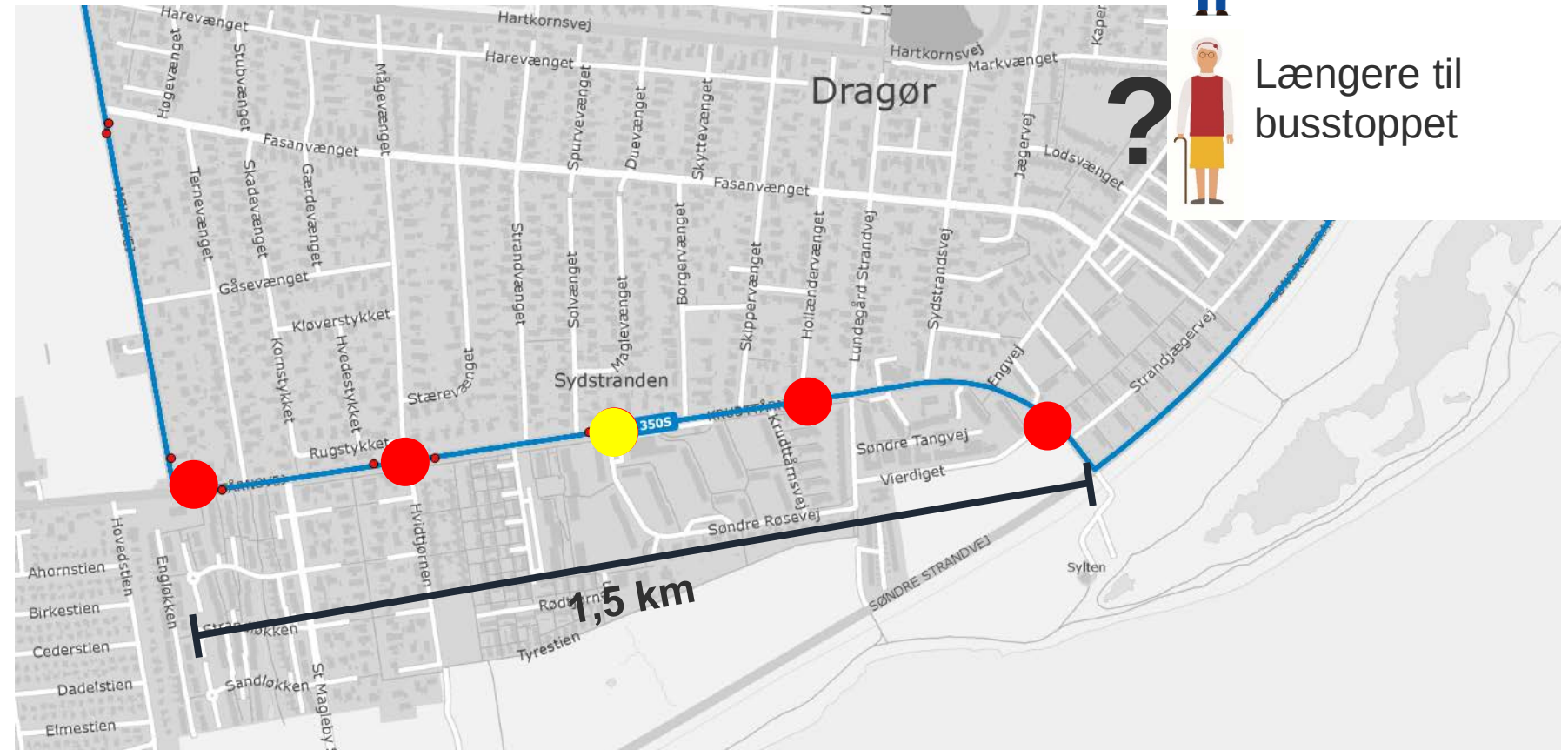
Case 1: Knudepunkter

- Har begge linjer regional betydning?



Case 2: Buskoncepter

- Hvor ofte skal en regional S-bus stoppe?



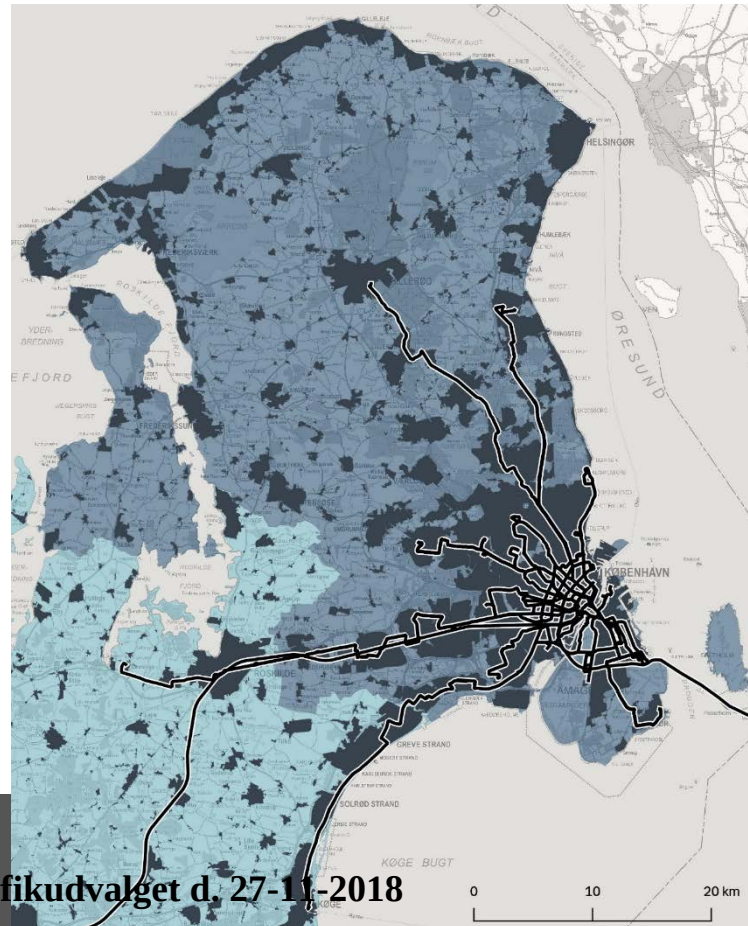
Hurtigere på arbejde



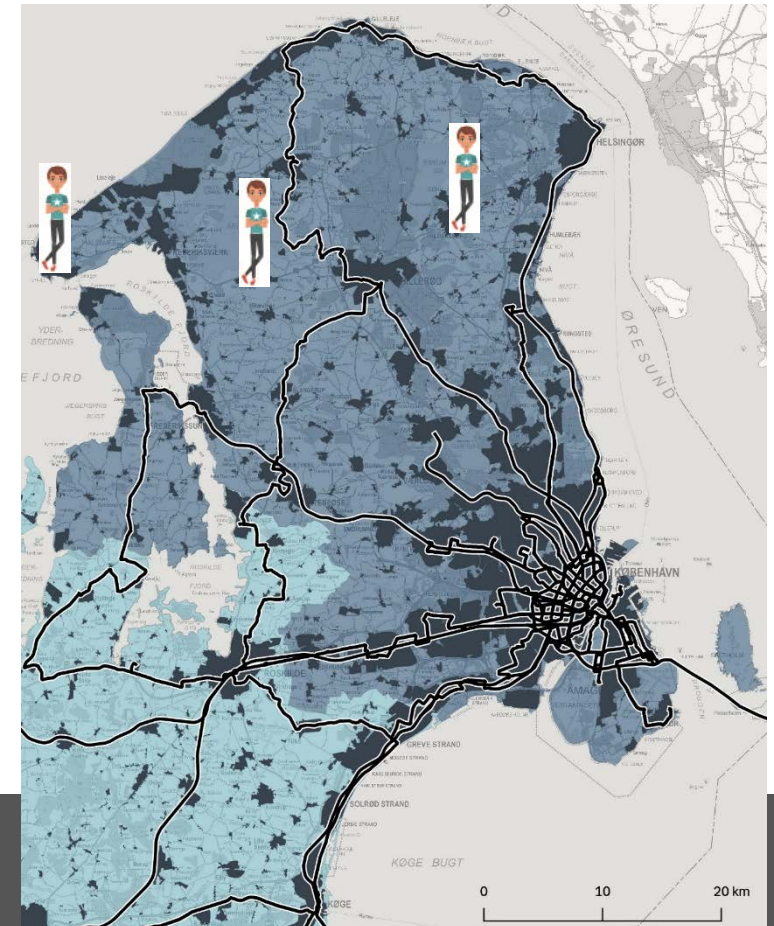
Længere til busstoppet

Case 3: Kollektiv trafik om natten

Hverdag



Weekend



Hvornår har lokalbaner og busruter **regional betydning**?

Så mange passagerer som muligt

Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling

Case 1: Knodepunkter

- Har begge linjer regional betydning?



Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling

Case 2: Buskoncept

- Hvor ofte skal en regional S-bus stoppe?



Hurtigere på arbejde

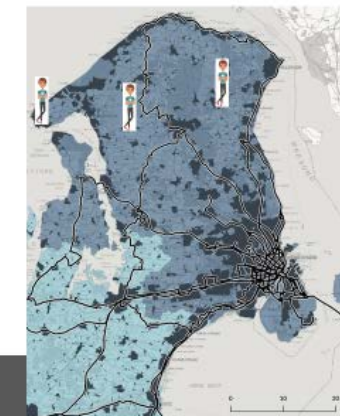
Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling

Case 3: Kollektiv trafik om natten

Hverdag

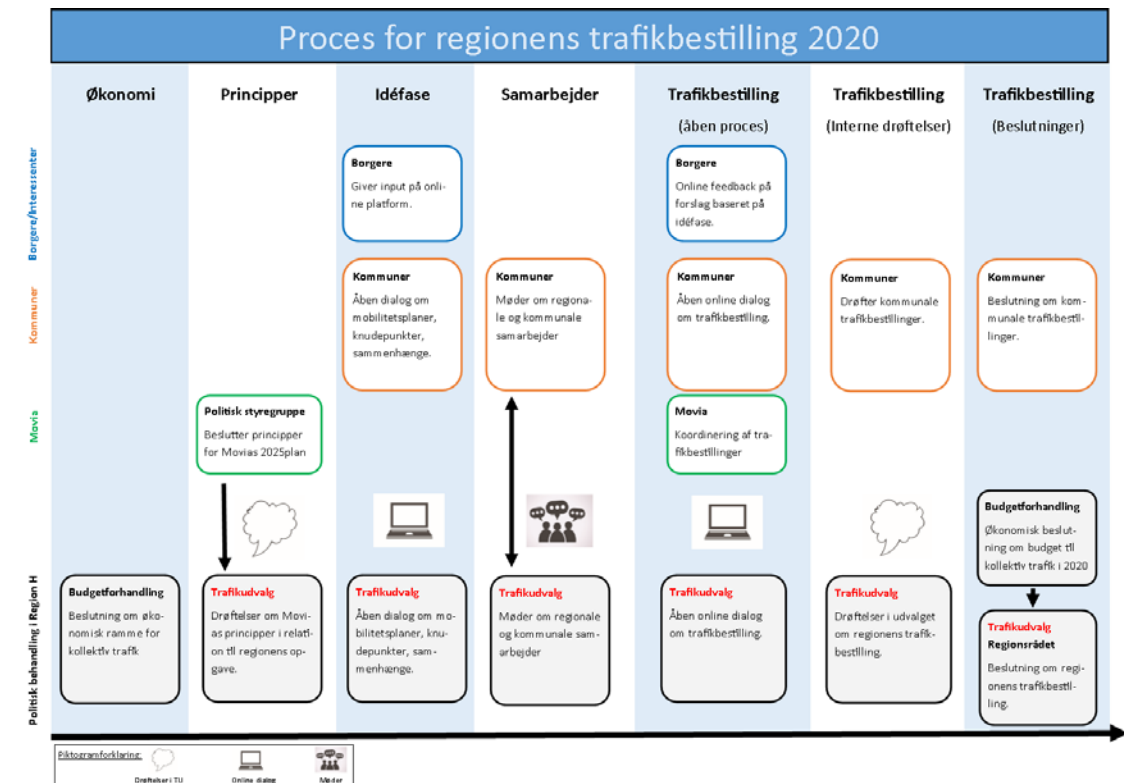


Weekend



Opsamling og videre proces

- Fælles forståelse
 - Modstridende hensyn og udfordringer
 - Regional betydning
 - Sammenhæng
- Næste step
 - Opfølgning i udvalget
 - Ekstern dialog



NOTAT

Til: Trafikudvalget

Bilag 1. Eksempler på initiativer og projekter i indsatsen for grøn mobilitet

Indhold

1. Advisory Board	1
2. Netværk og videndeling	2
2.1 Elbilpartnerskabet	2
2.2 Elbilsnetværk til kommuner - National niveau	3
2.3 EV4SCC (Electric Vehicles for Smart Cities and Communities) – Internationalt niveau -	3
3. Regionale Demonstrationsprojekter	5
3.1 Ladestandere på hospitaler	5
3.2 Ny mobilitet (Afsluttet projekt)	5
3.3 V2E (Vehicle to equipment) – (afsluttet projekt i 2018)	7
3.4 Eltaxa	8
3.5 Bybiler i Region Hovedstaden	10
3.6 Selvkørende busser	11
3.7 Speed pedelecs og supercykelstier	12
4. Internationale projekter	13
4.1 GREAT (Green Regions with Alternative Fuels for Transport)	13
4.2 Projekter i Electric Mobility Europe (EMEurope)	14
4.3 Fremtidens intelligente mobilitet i Greater Copenhagen (FIMO)	16
4.4 Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen	17

1. Advisory Board

Formål: Samle nøglepersoner gennem et netværk omkring E-mobilitets indsatsen der kan hjælpe med strategiske overvejelser, operationelle handlinger, og valg af projekter.

Resultater: Vi har fået samlet vigtige aktører indenfor e-mobilitet og fået opbygget gode relationer med nøglepersoner, samt værdifuld feedback på det arbejde vi laver i e-mobilitet indsatsen.

I e-mobilitets indsatsens advisory board, har vi inviteret nøglepersoner fra kommuner, virksomheder, vidensinstitutioner, energi- og elbilbranchen og NGO'er, der kan hjælpe og give feedback med såvel strategiske overvejelser som operationelle handlinger og valg af projekter. Da det blev etableret i 2013, var fokus på at bidrage til netværks- og relationsopbygning i forhold til elbilsekretariatets arbejde med eltransport. Det fokus blev fastholdt i 2016. Men ud over elbiler er der også kommet fokus på andre eldrevne transportmidler (elbusser, elcykler, elscootere, elmotorcykler, arbejdskøretøjer, renovationskøretøjer), som også bliver repræsenteret i vores advisory board. Se bilag 3 "Medlemmer af Advisory Board for Copenhagen Electric"



2. Netværk og videndeling

2.1 Elbilpartnerskabet

Formål: Arrangere et organiseret indkøbssamarbejde af elbiler og indkøb af ladestationer for kommuner og virksomheder.

Rolle: Vi har ageret projektbank for dem, der købte biler gennem projektet, og har stået for alt det administrative arbejde.

Resultater: Gennem partnerskabet har vi fået 1.600 nye køretøjer på vejene. Vi har skabt stor synlighed i forhold til at få budskabet om elbilen ud og til at øge kendskabet til teknologien.

Region Hovedstaden, i form af elbilindsatsen, gik i 2014, 2015 og 2016 sammen med offentlige og private organisationer om at købe elbiler ind i stor stil ud fra devisen: Jo flere, des nemmere og billigere. Igennem partnerskabet har vi givet støtte til indkøb af elkøretøjer (35-40 % af meromkostningerne), organiseret indkøbssamarbejder af elbiler og guidet omkring indkøb af ladestationer for kommuner og virksomheder. I alt er der givet støtte for 17,5 millioner kroner over de tre år. Udover erfaringsdeling er der halvårligt blevet afholdt partnerskabsmøder, der er blevet koordineret med et kommunalt elbilnetværk, som elbilindsatsen koordinerer (se afsnit 2.2).



2.2 Elbilsnetværk til kommuner - National niveau

Formål: Indsamle og formidle viden og erfaring med elbiler til kommunerne der kan inspirere til grøn omstilling til elbiler og øge kendskabet til elbiler og opladningsinfrastruktur.

Rolle: Vi koordinerer møderne

Resultater: Mange kommuner siger, at de ikke ville have nået det niveau, de er på nu uden netværket. Således har netværket hjulpet med at påskynde processen af grøn omstilling af køretøjer i kommuner.



En del kommuner synes det er svært at orientere sig i omstillingen af elkøretøjer og implementering af ladeinfrastruktur. Det er brug for at dele den type af viden. Derfor har Region Hovedstaden, i form af elbilindsatsen (nu e-mobilitets indsatsen) faciliteret og drevet et kommunalt netværk, som er finansieret af Energistyrelsen. Vi koordinerer 2 møder om året.

2.3 EV4SCC (Electric Vehicles for Smart Cities and Communities) – Internationalt niveau -

Formål: Fremvise innovative løsninger for e-mobilitet og støtte udbredelsen af disse løsninger i EU.

Rolle: Netværket inkluderer 76 partnere i 19 lande, hvor Region Hovedstaden, gennem e-mobilitets indsatsen, leder arbejds pakken om e-Fragt.

Resultater: E-mobilitets indsatsen har styrket sit navn på et europæisk niveau, og gennem netværket er der blevet skabt internationale projekter. Derudover, ser vi gode eksempler på samarbejde mellem SMV der har fået opbakning fra lokale myndigheder.



Målet med EV4SCC er at blive den største platform for elektrisk mobilitet i verden. Initiativet bringer byer og regioner i EU sammen med virksomheder til at fremvise innovative løsninger for e-mobilitet og støtte udbredelsen af disse løsninger i EU. Netværket fokuserer på fire hovedområder: e-fragt,

EN DEL AF

GREATER
COPENHAGEN

e-bus, e-flåde og e-planlægning og smart opladning. Netværket har 50 objektiver, blandt andet at have 50% SMV deltagelse i EV4SCC netværket, og at øge antallet af aktive samarbejder mellem EV4SCC partnere med 50%, dette for at sætte skub i implementeringen af urbane mobilitets løsninger.

Implementeringen mellem det private og offentlige er meget vigtig, da det ikke kun styrker producenten, men også den lokale bys oplevelse med producenten. En af de store fordele, e-mobilitets indsatsen har fået ved, at være en del af EV4SCC netværket, er samarbejde på et europæisk niveau. Igennem netværket Her har vi set samarbejde mellem SMV der har fået opbakning fra lokale myndigheder, hvor netværket således harkunne fungere som et troværdigt fundament. Dette har ændret implementeringen fra test-fase til at blive opskaleret til et europæisk niveau, hvilket også er en af hovedformålene med projektet.

3. Regionale Demonstrationsprojekter

3.1 Ladestandere på hospitaler

Formål: Udbredelse af ladestandere på Regionens hospitaler.

Resultater: Gennem en god udbudsstrategi fik Regionen installeret syv hurtiglادestandere til en meget fordelagtig pris. Derudover er en del af implementeringen af ladestandere sket i dialog med DriveNow, hvilket har understøttet udbredelsen af bybiler.

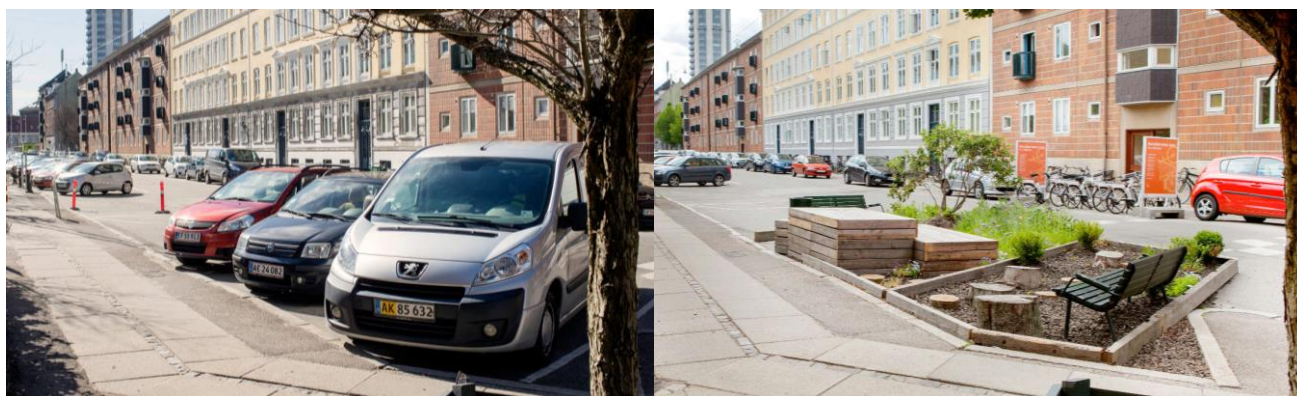
Udbredelsen af ladestander på Regionens hospitaler har været vigtig, da projektet er et godt eksempel på en fordelagtig udbudsstrategi. Processen startede med at Regionen, i samarbejde med Clever, installerede 12 ladestandere til Regionens medarbejdere og gæster. Ladestanderne placeredes på regionens hospitaler. Efterfølgende, lavede Regionen en aftale med E.ON om at installere yderligere ladestandere på regionens område. Ladestandere installeredes med det mål, primært at blive brugt af DriveNow's bybiler, Regionens medarbejdere, gæster, og egne biler. Man installerede efterfølgende hurtiglادere på hospitalerne. Så nu har både Clever og E.ON ladestandere på Regionens hospitaler. Da begge operatører, nu ved at det er attraktivt at installere hurtiglادestandere på Regionens Hospitaler, lavede man i regi af CPH-Electric en ny udbudsstrategi. Her fik Clever og E.ON oplyst, at der var et fast beløb til rådighed til installation af hurtiglادere, og at de baseret på det beløb skulle give os et bud på hvor mange ladestandere de kunne installere. At installere en hurtig ladestandere kostede på tidspunktet ca. 400 000DKK. Det vindende bud installerede syv hurtige ladestandere, til en fordelagtig pris der lå under markedsniveau.

3.2 Ny mobilitet (Afsluttet projekt)

Formål: Fjerne biler fra byrummet, samt give borgerne mulighed for at prøve grønne alternativer til transport i stedet for deres almindelige bil.

Resultater: Parkeringspladser blev lavet om til grønne områder og kreative områder, og har således resulteret i en by, der er mere borgerorienteret i stedet for bilorienteret. Projektet giver borgerne mulighed at prøve delebiler og andre transportalternativer. Det er svært at vriste bilen fra folk, men det har vist sig at være et effektivt værktøj til at udbrede især bilejernes kendskab

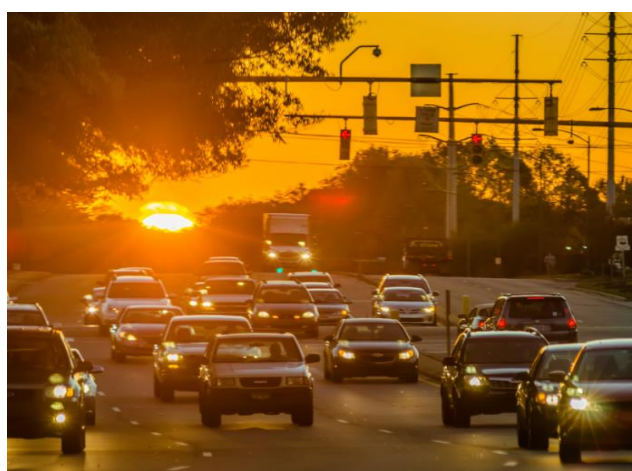
til alternative transportformer og dermed fremme grøn transport, samt at komme et skridt nærmere færre biler i byrummet.



På Østerbro og Vesterbro i København holder hver fjerde bil stille mandag til fredag, fordi bilens ejere cykler eller kører med offentlige transportmidler i hverdagen. Hvis vi kan fjerne disse biler fra byrummet og omdanne parkeringspladserne til grønne arealer, opholdssteder og rekreative områder for byens borgere, kan byen blive et bedre sted at bo.

Region Hovedstaden, (CPH-Electric), gik sammen med Københavns Kommune, Frederiksberg kommune og BMW Group for at udvikle et pilotprojekt. I pilotprojektet fik borgere mulighed for at teste alternative transportformer til privatbilen ved at blive tilbudt at prøve en sammensat mobilitetspakke, der indeholdt tilbud på delebiler, bybiler, lejebiler og bycykler. Pakken kunne afprøves i projektets tre måneder, og hvis beboerne havde sagt ja. til at få opmagasineret deres privatbil i hele perioden, fik de tilmed et rejsekort med 2.520 kroner og 2 x 500 kroners gavekort til biludlejning gennem GoMore.

162 beboere testede mobilitetspakken i de tre måneder, og syv gik med til at få opmagasineret deres bil. Hvis mobilitetspakken var samlet i én konto og der også kun er én app, som samler alle (LetsGo, Bicyklen Movia, Hertz osv.), mener 55,7 procent af deltagerne i projektet, at det kunne erstatte behovet for at eje en bil.



3.3 V2E (Vehicle to equipment) – (afsluttet projekt i 2018)

Formål: Lave en analyse af potentialet af at erstatte servicekørsel i hovedstadsområdet med elbiler samt se potentialet for indførelse af V2E teknologi i servicekøretøjer.

Resultater: Gennem projektet får vi flere virksomheder at omstille til grønne køretøjer. AFA JCDecaux fik i 2016 udskiftet alle sine køretøjer i hovedstaden til eldrevne køretøjer. Gennem de dokumenterede signifikante klima- og miljømæssige gevinster, samt et væsentligt selskabsøkonomisk besparelspotentiale, har projektet været en motivation for elbilindsatsen til at arbejde yderligere med at få virksomheder til at starte den grønne omstilling af deres køretøjer.

En stor del af de biler, der til dagligt kører rundt i store dele af Region Hovedstaden, er varevogne til håndværkere og lette servicefag. Omstilling af disse køretøjer til eldrift udgør et stort potentiale til reduktion af emissioner af støj, klimagasser og luftforurening i byerne. Elbilens elektriske system kan levere strøm til elektrisk værktøj og udstyr ved udførelse af serviceopgaver i byrummet. Denne teknologi kaldes Vehicle-to-Equipment (V2E), og den har et stort potentiale til at eliminere emissioner fra benzingeneratorer og tomgangsdrift af konventionelle biler, der traditionelt bruges som strømkilde.

Elbilindsatsen udførte i samarbejde med konsulentfirmaet Fremssyn og virksomheden AFA JCDecaux som testcase i perioden januar 2016 til marts 2016 en analyse af potentialet af at

erstatte servicekørsel i hovedstadsområdet med elbiler. Potentialet for indførelse af V2E teknologi i servicekøretøjer blev ligeledes undersøgt. Projektet har fulgt en særdeles succesfuld implementering af V2E-teknologi i elvarebiler i Region Hovedstaden. Offentlige organisationer kan forvente omkostningseffektive miljø- og klimagevinster ved at inkludere grøn innovation som en konkurrenceparameter i offentlige udbud.



Figure 1: A look inside one of AFA JCDecaux' e-NV200 electric service vans. The grey box on the top of the blue water tank holds the LPS unit.



Foto: Lundgreen Media/EWII

3.4 Eltaxa

Formål: Udvikle incitament til at hjælpe taxibranchen med overgangen til CO2-neutrale køretøjer. Samt at få indarbejdet flere grønne krav i offentligt udbudsmateriale.

Resultater: Vi forventer at projektet vil være katalysatoren til at omstille hele taxiflåden i København til grønne taxier. Udover det, arbejder vi i projektet for at Regionen, og andre kommuner vil lave krav i offentlige udbud i forhold til at fremme grønne taxier.



Region Hovedstaden er i dialog med taxibranchen og Københavns Kommune om at omstille taxibranchens køretøjer. Taxibranchen er den sidste del af den kollektive transport, der ikke er påbegyndt omstillingen. Der er i øjeblikket omkring 2.000 taxier i regionen, og meget få af disse er elektriske. Potentialet er derfor ret betydeligt. Det er dog en udfordring at udvikle en

solid forretningssag for taxaejerne. Målet er derfor at udvikle incitamenter til at hjælpe taxibranchen med overgangen til CO2-neutrale køretøjer.

De incitamenter som er i fokus er:

Lufthavnen: Lufthavnen har 1 mio. taxature årligt. Vi er i dialog med lufthavnen, som er en stærk spiller, der kan præge business casen meget. De har en god eksisterende dialog med branchen og et godt taxamanagementsystem, hvor der allerede differentieres på service med mulighed for at integrere miljø/klima. Vi er i dialog om at grønne taxaer skal prioriteres ved fremkørsel i lufthavnen.

Dedikerede ladestandere til eltaxaer: Region Hovedstaden har medfinansieret 7 hurtig ladestandere til eltaxaer, som i første omgang er offentlige. De vil blive placeret på strategiske steder i byen og på hoteller.

Prioritering af grønne taxaer i store virksomheder og hoteller: Når der kan fås en grøn taxa, så ønsker man denne frem for fossile. Vi har fået positiv tilkendegivelse fra Wonderful Copenhagen, BC Hospitality Group (ejer af Bella Centret, CIFF, Comwell, Bella Sky, Forum, Marriott, Crowne Plaza), Ørsted, IKEA, Danmarks Naturfredningsforening, Det Økologiske Råd

Grønne krav i offentlige udbud: Københavns Kommune har lagt servitutter ind i udbud, som giver mulighed for at efterspørge grønne taxaer når de kommer. Kommunen kører taxa for 25 mio. om året. Region Hovedstaden har udbuddet på siddende patient befordring (200 køretøjer). Planen er at udbuddet skal understøtte taxabranschens omstilling samt lave udvalgte grønne pakker på personbiler. Udbuddet forventes offentliggjort 8. maj.

Favorabel strømpakke til taxabranschen

Dedikerede eltaxaplader ved hospitaler og i København

Prioriteret fremkørsel ved hovedbanen

Prioriteret eltaxa ved udvalgte hospitaler i Regionen: Vi vil arbejde med muligheder for etablering af eltaxa-holdepladser på de bynære hospitaler i Region Hovedstaden.



3.5 Bybiler i Region Hovedstaden

Formål: Reducere behovet for egen bil gennem fremme af elbiler og deletransport i Regionen.

Resultater: Gennem et godt offentligt-privat samarbejde har nye aktører og forretningsmodeller bidraget til at Regionen nu, har et af de største free flow elbybilsystemer i verden. Elbybilerne har fået en unik forbindelse til kollektiv trafik og en unik forbindelse til hospitalerne. Udover det, så spiller udeberedelsen af bybiler godt ind i den sammenhængende kollektive trafik vi vil have i Regionen.

Bybiler forventes på sigt at reducere privat bilejerskab og virksomhedsejede biler i byen, således at borgere og virksomheder i stedet deles om de bybiler, der er til rådighed i byen. Med den store udbredelse af elbybiler i København, vil der være meget stor sandsynlighed for, at man kan finde en bil i nærheden og det vil derfor ofte være økonomisk fordelagtigt at benytte sig af disse i stedet for at indkøbe biler selv, hvis man er en virksomhed eller borger i operationsområdet.

Regionsrådet besluttede i 2013, at støtte bybilerne Green Mobility og Drive Now med udbredelse af området til en større del af regionen. Bybilerne ville blive integreret med den kollektive trafik via rejsekort, GPS, og placering af ladepladser. Regionen støttede med vidensopsamling, udbredelsen af bybilerne og ladeinfrastruktur. Samarbejdet resulterede i mange fordele, så som mindsket CO2, støj, luftforurening, og forventet reduceret trængsel, flere arbejdspladser, flere synlige elbiler, og en international showcase. Det blev konstateret at brugen af bybiler understøttede politikernes ønske om, at regionens medarbejdere transporterer sig på en grøn måde i arbejdstiden – også på de ture, som normalt vil blive tilbagelagt i medarbejderens egen fossilbil. På Herlev, Rigshospitalet Glostrup, Gentofte og Hvidovre Hospital kan elbybilerne stilles på alle ledige parkeringspladser inden for zonerne. På Rigshospitalet kan man parkere på alle offentlige pladser på Blegdamsvej, samt sidegader til hospitalet hvor der er afmærkede offentlige parkeringspladser. På Bispebjerg hospital kan elbybilerne holde i det nye p-hus.



3.6 Selvkørende busser

Formål: At fremme udviklingen af selvkørende service busser, til gavn for borgerne i regionen, dette ved at på lang sigt, at kunne tilbyde en billigere service af højere kvalitet.

Resultater: Vi forventer, at skabe stor læring for de involverede partnere og associerede interessenter mht. at indhente viden og erfaringer om etablering og drift med førerløse busser. Projekterne skal være med til at skabe fundamentet for first-last mile førerløse busløsninger, som kan være med til at styrke den kollektive trafik i og omkring trafikknudepunkter, og dermed skabe nye muligheder for byudvikling via et forbedret nærmiljø med bedre mobilitet og mindre forurening.



Regionen kan ikke kun investere sig ud af trængselsudfordringerne, vi skal derfor tænke alternativt og udnytte det sammenhængende transportnetværk bedre, så vi kan yde bedre service til vores borgere og forbedre den kollektive trafik. Det er her støtten til udviklingsprojekter om selvkørende busser kommer ind. For de førerløse busser vil på sigt være en essentiel del af løsningen.



De to projekter Region Hovedstaden medfinansierer er:

Projekt førerløs bus:

Movia, Region Sjælland, Region Hovedstaden og Metroselskabet har indgået et strategisk samarbejde om at presse og forme udviklingen af førerløs teknologi i Danmark. Første projekt

som realiseres i det samarbejde er forsøget med førerløse busser på Sjællands Universitetshospital, Køge og Slagelse Sygehus. Målet i projektet er at udvikle first/lastmile løsninger for især de svært gående.

LINC projektet:

LINC projektet vil i 2019-20 gennemføre drift med 3 førerløse busser på 2 test sites i LOOP City. Det første test site bliver DTU Campus i Lyngby, hvor busserne skal køre 6 måneder i 2019. Det andet test site bliver Hersted Industripark i Albertslund, hvor busserne skal køre 6 måneder i 2019-2020. Målet i projektet er, at påvise at en selvkørende bus kan styrke mobiliteten i et industriområde og derved gøre det til et mere attraktivt sted at arbejde. LINC tankegangen er specifikt koblet til de kommende letbanestationer i Ring 3.

3.7 Speed pedelegs og supercykelstier

Formål: Gennem analyse af bl.a speed pedelegs vil regionen, se på hvorledes elcykler kan være med til at erstatte bilen, grundet den længere rækkevidde, og forbedre livskvaliteten for borgerne ved at mindske trængsel på vejene, mellem land og by.

Resultater: At fremme elcyklen som billigt og sundt alternativ til bilen, i forbindelse med intern transport i regionen.

Den 1. juli 2018 trådte en ny forsøgsordning i kraft, som gør det muligt for speed pedelegs at køre på cykelstier. Speed pedelegs er elcykler, som støtter med motorkraft op til 45 km/t. Forsøgsordningen vil løbende blive evalueret af Færdselsstyrelsen i samarbejde med relevante myndigheder, så det er muligt at følge og tilpasse udviklingen. Første devaluering sker senest den 1. maj 2019. Følgende tre initiativer evalueres: (1) Registrering af eventuelle ulykker, (2) Brug og udbredelse af speed pedelegs og (3) Kortlægning af ulykker.

Dette fordi der i diskussionen om speed pedelegs ofte argumenteres for, at de særligt kan opfylde transportbehov på landlege strækninger mellem byer, er nettet af supercykelstier en oplagt cykelinfrastruktur for speed pedelegs, men er supercykelstiernes stueformning i dag gearret til den type af cykelhastigheder? Og hvordan bør supercykelstisamarbejdet forholde sig til dem?

4. Internationale projekter

4.1 GREAT (Green Regions with Alternative Fuels for Transport)

Formål: At skabe en grøn transportkorridor der strækker sig fra Hamburg og Oslo/Stockholm og dermed være en af de første til, at opfylde EU's direktiv for alternative brændstoffer.

Resultater: Projektet har gennem installation af ladeinfrastruktur, og tæt samarbejde mellem regionale offentlige myndigheder og private virksomheder i Norge, Sverige, Danmark, og Tyskland, skabt en grøn transportkorridor. Det er nu muligt at køre med elbil hele vejen fra Oslo/Stockholm til Hamburg. Udover det, Det kan tydeligt ses, at et af projektets store succes er, at man nedbrudt de nationale barrierer i korridoren.



GREAT-projektet er en del af det politiske netværk STRING, og blev iværksat for, at sætte handling bag ordene i strategien for STRING fra november 2013: "Green Growth in STRING". GREAT vil skabe grøn transportkorridor; Scandinavian-Mediterranean korridoren, der strækker sig fra Hamburg og Oslo/Stockholm og dermed være en af de første til, at opfylde EU's direktiv for alternative brændstoffer. Samtidig er Greater Copenhagen geografien midtpunkt i projektet. Den unikke kombination af regionale offentlige myndigheder og private virksomheder, der arbejder sammen skaber muligheder for nye og dynamiske udviklinger. Samarbejdet på tværs af byer, kommuner, regioner, lande og virksomheder og kan ses som et succesfuldt eksempel på samarbejde på tværs af landegrænse. Projektet vil blandt andet installere 70 hurtig opladere til elbiler og 3 CNG/LNG stationer i GREAT-korridoren.



GREAT-korridor
EN DEL AF

GREATER
COPENHAGEN

CPH-Electric leder arbejds pakken 5 "Policy Measures" og faciliterer et netværk af offentlige partnerer der støtter GREAT. Disse partnere består af Region Västra Götaland, Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden, Københavns kommune, Region Sjælland, Schleswig Holstein, City of Hamburg, og Oslo Kommune. Netværket bidrager til at skabe den Roadmap, der skal forankre strategierne, som GREAT har implementeret. Roadmappen er produktet af arbejds pakken som skal afleveres, og som skal ligge til grund for fremtidigt arbejde i STRING netværket.

4.2 Projekter i Electric Mobility Europe (EMEurope)

Formål: At fremme elektrisk mobilitet i Europa gennem innovations- og demonstrationsprojekter.

Resultater: Vi forventer at fylde de huller der stadigvæk er i forhold til udbredelsen af e-mobilitet i Danmark. Gennem disse 3 projekter håber vi på at 1) Få skiftet benzin- og dieslbiler ud med elbiler i de områder, hvor vi ser stort potentiale (fx familier med 2 biler, pendlere), 2) få flere virksomheder som kører dieselvevogne til at skifte til el-køretøjer, og 3) imødekomme det teknologiske mangler gennem roaming af ladestandere over landegrænser.



I samarbejde med EU Kommissionen og *European Green Vehicles Initiative Association* etablerede europæiske lande og regioner EMEurope Call 2016 for at fremme elektrisk mobilitet i Europa. I alt blev 14 projekter udvalgt til finansiering. EMEurope projekter fokuserer på anvendelse og implementering af e-mobilitet i Europa.



De tre projekter Region Hovedstaden, gennem e-mobilitets indsatsen, er en del af er:

proEME (Promoting Electric Mobility in Urban Europe)

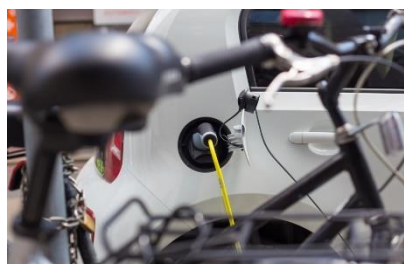
proEME fremmer forståelsen af mobilitetsbrugeres, privat- og brugtbils brugere, flåde managere, sælgere, leasing firmaer, producenter og beslutningstagere ved grønt offentligt indkøb. Dermed vises det, hvordan nye mobilitets trends kan bruges for at skabe en win-win situation for e-mobilitet. Indkøb, formidling og udveksling af resultater indenfor det nye etablerede internationale fællesskab blandt stakeholders og politiske beslutningstagere vil fremme politisk støtte og udvide den videnskabelige forståelse af e-mobilitet.

evRoaming4EU

Fokuset for projekt, er, at facilitere roaming service for at muliggøre opladning af elbiler og formidle transparent information til kunder om lokalitet af ladestander samt priser for opladning i Europa. Dette ved, at gøre brug af den åbne/tilgængelige uafhængige Open Charge Point Interface (OCPI) protokol. Det ultimative mål ved projektet, er, at alle elbiler får tilladelse til, at oplade på en hvilken som helst ladestander indenfor EU.

EUFAL (Electric Urban Freight and Logistics)

Projektets formål er at fremme e-mobilitet i by-fragt og by-logistik. Hvis man alene ser på, hvilken teknologi, der er til rådighed, er der ingen gode grunde til, at al varelevering i byer ikke skulle foregå med el-køretøjer. Når dette ikke sker, er det bl.a. fordi fragtfirmaerne, anser det for en stor og risikofyldt beslutning at overgå til el-køretøjer. Projektet vil udvikle en IT-platform, der indsamler fragtmændenes behov ved en overgang til el-køretøjer, benytter den nyeste viden inden for e-mobilitet og logistik fra universiteter og viser konkrete erfaringer fra demonstrationsprojekter.



EN DEL AF

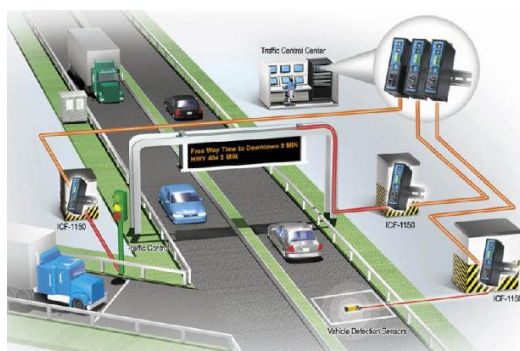
GREATER
COPENHAGEN

4.3 Fremtidens intelligente mobilitet i Greater Copenhagen (FIMO)

Formål: Projektet har som formål at fremme fremtidens intelligente og bæredygtige mobilitetsløsninger, ved at teste og udvikle 9 innovative use cases i Greater Copenhagen indenfor tre temaer – *Fremtidens stationer, nye kollektive trafikløsninger i yderområder & intelligente trafikinformation.*

Resultater: Foruden at teste og udvikle de benævnte use cases igennem en design og testfase i projektet, skal projektet også levere en række strategiske anbefalinger til, hvorledes erfaring, viden og løsninger fra use casene kan videreføres til resten af Greater Copenhagen geografien og i en større skala.

Fremtidens intelligente og innovative mobilitetsløsninger forventes at blive muliggjort af, at der kommer mere data og en bedre kvalitet af data, samtidig med at det bliver lettere at anvende data i fremtiden. Services bliver i højere grad dynamiske, realtidsbaserede og informations flow bliver skræddersyet til brugerne. Transportmidler bliver selvkørende og integration af deleøkonomiske løsninger vil i fremtiden foruden at give borgerne en billig, bedre og mere fleksibel mobilitet, bidrage til en mere effektiv udnyttelse af ny og eksisterende infrastruktur. For at kunne realisere dette potentiale ved fremtidens mobilitetsløsninger, er der behov for at offentlige og private aktører i samarbejde med videns partnere tester og udvikler disse løsninger ift. de udfordringer, som disse skal adressere nu og i fremtiden. FIMO projektet er et 3 årigt interreg-projekt med Region Hovedstaden som leadpartner, mens Gate21 er projektleder på projektet, hvor de i samarbejde med partnerne bag use casene vil stå for at afvikle projektet designfase, testfase og udarbejdelsen af de strategiske anbefalinger i projektet.



4.4 Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen

Formål: Skal bidrage til en realisering af Trafikcharteret for Greater Copenhagen & Skåne Committee. Projektet har tre overordnede workpackages, *strategiske togscenarier, sammenhængende kollektiv trafik og fremtidens mobilitet*, hvor der for hver workpackages skal udarbejdes fælles beslutningsgrundlag, som forankres i nye videns- og samarbejdsarenaer på tværs af Greater Copenhagen geografien.

Resultater: Nogle af de centrale resultater af projekter er en systemplan for 2050 med en række strategiske scenarier for togtrafikken, en action plan med konkrete forslag på indsatser til hvordan vi skaber et sammenhængende og brugervenligt kollektivt trafiksystem og sidst skal der udarbejdes et beslutningsgrundlag for en række indsatsområder indenfor fremtidens mobilitet samt en handlingsplan 2020-2030 for udbredelse af fossilfrie drivmidler i Greater Copenhagen.



Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen udspringer af Trafikcharteret, som er en transportpolitisk vision indeholdende en prioritering af infrastrukturprojekter, som man i Greater Copenhagen & Skåne Committee samarbejdet ønsker at promovere mod de statslige myndigheder. Projektet er et 3 årigt interreg-projekt, som løber fra maj 2018 til april 2021. Projektet har 10 partnere, 3 regioner, 5 kommuner og 2 universiteter, hvor Region Skåne er leadpartner, og Region Hovedstaden er koordinerende partner på dansk side. Foruden at være koordinerende partner, er Region Hovedstaden også ansvarlig for workpackage 3, fremtidens mobilitet. Med ansvaret for fremtidens mobilitet kan regionen bygge videre på det omfattende analysearbejde, der foreligger i forbindelse med den igangværende trafik- og mobilitetsplan, som sigter mod at nedbringe trængslen og styrke mobilitetstilbuddet i tyndt befolkede områder. Ligeledes kan Region Hovedstaden med ansvaret for at udarbejde en handlingsplan 2020-2030 for fossilfrie drivmidler, understøtte og styrke regionens rolle som en vigtig regional aktør i den grønne omstilling af vores transportsystem.





NOTAT

Til: Trafikudvalget

Bilag 2. Scenarier for en fremtidig organisering af Region Hovedstadens satsning på grøn mobilitet, herunder brandet CPH Electric

Indhold

Tabel over scenarier for indsatsen for grøn mobilitet og CPH Electric	2
Scenarie 1: "Region Hovedstaden" Electric (Fokus på omstilling af egen flåde).....	3
Scenarie 2: Copenhagen Electric (Videreføres i nuværende form)	5
Scenarie 3: "Greater" Copenhagen Electric (Styrkelse af satsning).....	7

Punkt nr. 3 - Drøftelsessag: Status på grøn mobilitet og infrastruktur (CPH-Electric mm.)

Bilag 2 - Side -2 af 8

Tabel over scenarier for indsatsen for grøn mobilitet og CPH Electric

Organisering (Henad) Indsatser (Nedad)	S1: Region Hovedsta-den Electric (Fokus på omstilling af egen flåde)	S2: Copenhagen Electric (Videreføres i nuværende form)	S3: Greater Copenhagen Electric (Styrkelse af satsning)
Status på satsning	Svækkelse	Fortsætter i nuværende form	Styrkelse
Koordinerende rolle i regionen	Kun internt	Samme niveau	Større ekstern
Partnerskaber	Svækket eksterne partnerskaber	Samme niveau	Tættere partnerskaber
Grundfinansiering	Ingen eller lille	Samme eller mindre	Samme eller mere

Organisering (Henad) Indsatser (Nedad)	S1: Region Hovedstaden (Fokus på omstilling af egen flåde)	S2: Copenhagen Electric (Videres i sin nuværende form)	Greater Copenhagen Electric (Styrkelse af satsning)
Demonstrationsprojekter	+	+	++
Nationale projekter	-	+	++
Internationale projekter	-	+	++



Scenarie 1: "Region Hovedstaden" Electric (Fokus på omstilling af egen flåde)

Region Hovedstaden mindsker sin indsats på grønne mobilitet, herunder vil Copenhagen Electric, som det er i sin nuværende form, afvikles, men man fortsætter arbejdet med interne forpligtelser. Fokus ændres fra et arbejde med eksterne projekter, fundraising og en netværksbaseret tilgang, til at fokus i stedet er på omstillingen af egen flåde til grønne drivmidler. Hovedfokus ligger stadig på omstilling til E-mobilitet. Biogas, brint og biobrændstoffer kan dog også indgå i arbejdet, hvor det giver mening.

Koordineret intern indsats mellem centrene og regionen

Regionen arbejder for at koordinere de offentlige aktører i regionen, og centrene i mellem, så indsatserne bliver sammenhængende og ressource-effektive, både i forhold til miljø, økonomi og den generelle udvikling.

Svækket offentlig-private samarbejder

Regionen vil arbejde med private aktører, hvor det giver mening, for at gøre Region Hovedstaden førende indenfor omstilling af egen flåde til grønne drivmidler.

Grundfinansiering

Lavere eller ingen grundfinansiering fra Region Hovedstaden, som skal bruges til aktiviteter der så vidt muligt finansieres via offentlige og private partnerskaber og eventuelle midler fra bl.a. EU. I forhold til bilag 1, så vil projekterne regionen kan deltage i, kun gøre sig under demonstrationsprojekter, på lokalt niveau.

Nedjustering af mål

- Region Hovedstaden skal være førende i Europa på E-mobilitets fronten i egen flåde
- 100 % grønne elbiler i regionen



Scenarie 2: Copenhagen Electric (Videreføres i nuværende form)

Copenhagen Electric fortsætter arbejdet for at omstille transporten i Greater Copenhagen til grønne drivmidler. Hovedfokus ligger E-mobilitet. Biogas, brint og biobrændstoffer kan dog også indgå i arbejdet, hvor det giver mening.

Koordineret offentlig indsats

Copenhagen Electric arbejder for at koordinere de offentlige aktører i Greater Copenhagen, så indsatserne bliver sammenhængende og ressourceeffektive, både i forhold til miljø, økonomi og erhvervsudvikling.

Stærke offentlig-private samarbejder

Copenhagen Electric arbejder tæt med private aktører for at gøre Greater Copenhagen førende indenfor omstilling af transportsektoren til grønne drivmidler.

Grundfinansiering

Udover grundfinansiering fra Region Hovedstaden skal aktiviteterne så vidt muligt finansieres via offentlige og private partnerskaber og midler fra bl.a. EU. I regionen vil man kunne opbevare det nuværende niveau, og arbejde for at styrke nuværende satsninger, i forhold til bilag 1.

Opdateret mål

Punkt nr. 3 - Drøftelsessag: Status på grøn mobilitet og infrastruktur (CPH-Electric mm.)

Bilag 2 - Side -6 af 8

- Region Hovedstaden skal være førende i Europa på E-mobilitets fronten
- Region Hovedstaden skal være med til at sikre 50 pct. elbiler i de offentlige bilflåder i regionen.
- 12.000 elbiler i regionen i 2021
- 100 % grønne elbiler i regionen



Scenarie 3: "Greater" Copenhagen Electric (Styrkelse af satsning)

Copenhagen Electric arbejder videre for at samle de offentlige aktører i Greater Copenhagen, og styrke rammevilkårene for omstilling af transporten til grønne drivmidler. Arbejdet sker efter inspiration fra bl.a. Hamborg og Amsterdam, hvor regionerne og kommunerne har indarbejdet et lignende sekretariat, der samler kræfterne og best practice på området. Hovedfokus ligger på E-mobilitet. Biogas, brint og biobrændstoffer kan dog også indgå i arbejdet, hvor det giver mening.

Koordineret offentlig indsats

Copenhagen Electric arbejder for at koordinere de offentlige aktører i Greater Copenhagen, så indsatserne bliver sammenhængende og ressourceeffektive, både i forhold til miljø, økonomi og den generelle udvikling. Herunder skal der ses på at styrke samarbejde mellem regionen og kommunerne om etablering af lade infrastruktur og best practice på E-mobilitetsområdet.

Stærke offentlig-private samarbejder

Copenhagen Electric arbejder tæt med private aktører for at gøre Greater Copenhagen førende indenfor omstilling af transportsektoren til grønne drivmidler.

Grundfinansiering

Udover grundfinansiering fra Region Hovedstaden skal aktiviteterne så vidt muligt finansieres via offentlige og private partnerskaber og midler fra bl.a. EU. Desuden vil andre kommuner og regioner blive inviteret til at være med, i et Greater Copenhagen Electric. Medfinansiering i form

af penge, timer eller andet.

Målene kunne være

- Region Hovedstaden skal være førende i Europa på E-mobilitets fronten
- Region Hovedstaden skal være med til at sikre 50 pct. elbiler i de offentlige bilflåder i regionen
- 15.000 elbiler i regionen i 2021
- 100 % grønne elbiler i regionen
- Region Hovedstaden, skal være med til at geare ladeinfrastruktur i regionen, så man har kapaciteten til en forventet andel af elbiler på 0,5 mio. grønne biler, i 2030

Medlemmer af Advisory Board for Copenhagen Electric

Dato: 13. marts 2018

Kommuner

København	Projektkoordinator, Mobilitet, Kasper Brenøe Isbrand, zr1b@tmf.kk.dk
Høje-Taastrup	Klimakonsulent, Marie-Louise Lemgart, marie-louisele@htk.dk
Fredensborg	Afventer ny

Virksomhedsrepræsentanter

DI	Branchedirektør for DI Transport, Michael Svane, misv@di.dk
Dansk Erhverv	Chefkonsulent, Jesper Højte Stenbæk, jhs@danskerhverv.dk

Vidensinstitutioner

DTU Elektro	Post. Doc., Peter Bach Andersen, pba@elektro.dtu.dk
DTU Transport	Associate Professor, Allan Larsen, ala@transport.dtu.dk
Concito	Chefrådgiver, Henrik Gudmundsson, hgu@concito.dk
TI / TINV	Programleder, Energi og Transport, Lars Overgaard, lod@teknologisk.dk (Ti: Teknologisk Institut, TINV: Transportens Innovations Netværk)

Energi- og elbilbranchen (rep. for opladning, elbilsalg og energiselskaber)

Dansk Elbil Alliance	Branchechef, Lærke Flader, lfl@danskenergi.dk
ABB	Business Developer, EV Infrastructure, Lasse Altmann, lasse.altmann@dk.abb.com
TREFOR	Direktør TREFOR Drive, Bettina Eriksen, Bettina.Eriksen@trefor.dk
Clever	Seniorkonsulent, Public Affairs & kommunikation, Vibeke Agerdal Kristiansen, vak@clever.dk
BMW	Afventer ny

NGO'er

Det Økologiske Råd	Trafikmedarbejder, Jeppe Juul, jeppe@ecocouncil.dk
Dansk Elbil Komite	Formand, Per Jørgensen Møller, pjm@delk.dk
FDM	Afdelingschef, Økonomisk Politisk Sekretariat, Torben Lund Kudsk, tmk@fdm.dk
Kræftens Bekæmpelse	Videnskabelig medarbejder, Forebyggelse og oplysning, Astrid Knudsen, ask@cancer.dk
Forenede Danske Elbilister - FDEL	Sekretariatet, Camilla Messer Thomsen, sekretariatet@fdel.dk

Repræsentant for biobrændstof til transport

Biorefining Alliance	Direktør Anne Grete Holmsgaard, agh@biorefiningalliance.com
----------------------	---

Repræsentant for biogas til transport

E.ON Danmark	Business Manager Mobility, Bent Erik Hawaleska, benterik.hawaleska@eon.dk
--------------	---

Repræsentant for brint til transport

Partnerskabet for Brint og Brændselsceller	Direktør, Tejs Laustsen Jensen, tlj@hydrogennet.dk
--	--

Notat

Til: Region Hovedstaden

Kopi til:

Dokumentnummer

546333

Dato

09 11 2018

Sagsbehandler:

TOR

Direkte: +45 36 13 16 40

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Evaluering af udvidet drift ved sporarbejder sommeren 2018

I sommeren 2018 har BaneDanmark gennemført sporarbejder der har haft betydelige konsekvenser for passagererne.

Sporarbejderne medførte, at Frederikssundsbanen mellem Valby og Frederikssund var indstillet i 3 måneder, samt at Kystbanen mellem Hellerup og Helsingør var indstillet i 6 uger.

Inden sporarbejdet var der et tæt samarbejde mellem DSB og Movia om forventningerne til passagerernes rejsemønstre under sporarbejdet.

Resultatet af arbejdet blev en anbefaling om en kombination af togbusser og styrket betjening i det eksisterende bussystem.

Forventningen var at en væsentlig del af banernes passagerer ville vælge det overordnede regionale bussystem langs banerne og på tværs til andre banegrene, mens togbusserne og lokale tilbringerbusser ville miste passagerer.

Kommunalt finansierede linjer blev med uændret serviceniveau tilpasset køreplanmæssigt til togbusserne langs Frederikssundsbanen.

DSB fik efterfølgende planen godkendt af ministeriet mens Region Hovedstaden godkendte planen for styrket busbetjening.

Den konkrete forstærkning bestod af følgende elementer:

Kystbanen

- Ingen feriereduktion på linje 150S (svarende til sommer 2017, hvor Kystbanen var lukket mellem Rungsted Kyst og Helsingør)
- Ingen feriereduktion på linje 15E

Frederikssundsbanen

- 300S ingen feriereduktion i skoleferien
- 40E ingen feriereduktion i skoleferien
- 350S ture, der normalt kører til Herlev station, blev ført uden om stationen og videreført som forstærket betjening mellem Herlev og Ballerup st (da der ikke var S-togsbetjening) i hele 3-måneders perioden.
- 600S forstærket betjening i myldretiderne mellem Roskilde og Hillerød

Samlet en udvidelse der er estimeret til en udgiftsstigning på knap 6,4 mio. med en forventet merindtægt på ca. 8 mio. kr.

Supplerende indsatser

For at begrænse de negative konsekvenser for passagererne, har der desuden været et samarbejde mellem parterne om en række supplerende indsatser

- Movia har samarbejdet med DSB om informationen til passagerer om lukninger og alternative rejseveje, samt om udvidelse af zonegyldigheden på pendlerprodukterne og begrænsning af spærretiden på pensionistkort.
- Movia har udviklet informationspakker til kommuner og Region H med henblik på lokal information om sporlukning, alternative rejseveje og udvidelse af zonegyldighed.
- Movia har samarbejdet med kommuner om lokale mobilitetstiltag som alternativer til at imødekomme rejsebehov under sporlukningerne.
- Movia har på vegne af kommuner og Region H sikret puljemidler til forlængelse af "Vi cykler til arbejde" kampagnen under sporlukningerne.
- Movia har deltaget ved kommunernes offentlige borger-/pendlergruppemøder langs banerne.
- Movia har samarbejdet med DSB om presseindsats om sporlukningerne.

Passagereffekter ved sporarbejdet

Passagermæssigt kan langtidseffekter af sporarbejderne i sagens natur først opgøres senere.

Der er opsamlet passagertællinger både for banerne og for busserne. Så en foreløbig effekt på passagerbenyttelsen i perioderne med sporspærringer kan gennemføres.

Overordnet har passagerudviklingen for busserne i 2018 været meget påvirket af den tørre og varme sommer. Samlet set har det medført en gennemsnitlig nedgang i Hovedstadsområdet på ca. 2,2% for månederne juni-juli-august i forhold til samme periode i 2017. For de regionale E-, R-, S- og natbusser var nedgangen 2,5%.

Punkt nr. 4 - Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger

Bilag 1 - Side -3 af 13

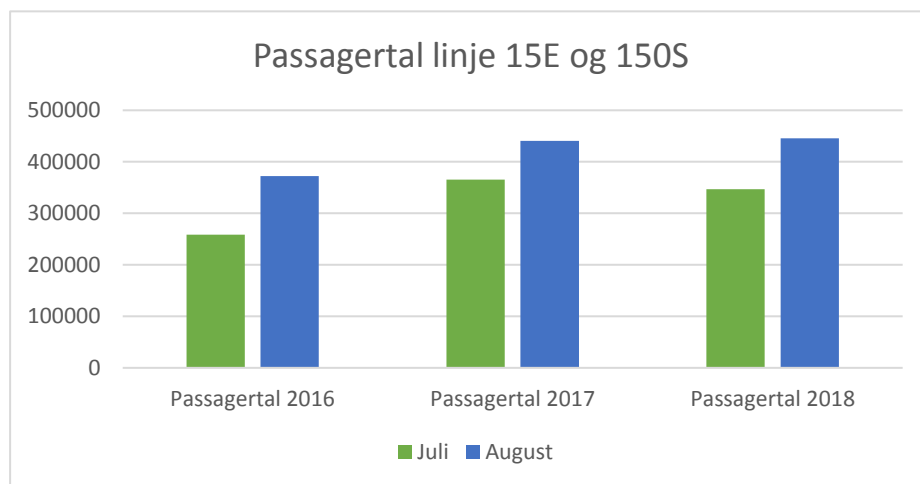
Kystbanen

Ses på passagerudviklingen for Kystbanen er det nødvendigt, at se på såvel 2016 som 2017, idet der i skoleferien 2016 var sperspærring mellem Rungsted Kyst St. og Helsingør St. DSB's passagertal er inklusive togbuspassagerer. Det ses, at der i juli var næsten samme nedgang i 2018 som i 2017, mens nedgangen var større i august.

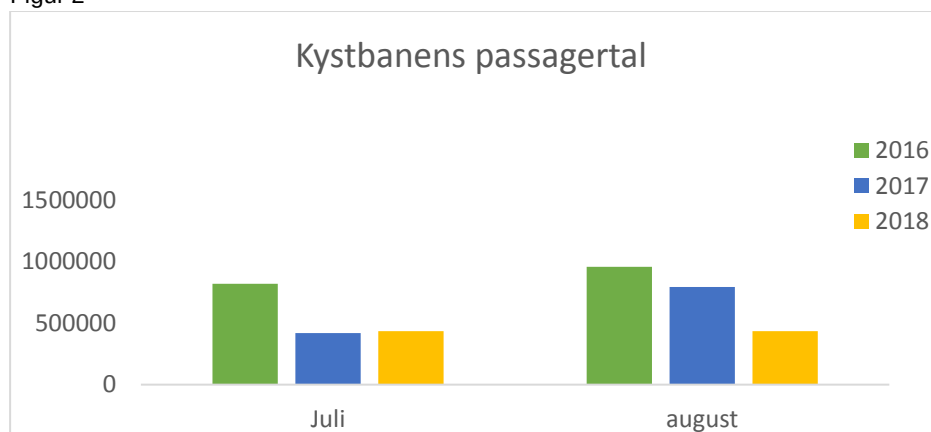
Tilsvarende var effekten af ekstrainsatsen på 15E og 150S er noget mindre i juli 2018 end i juli 2017, men større i august.

Ser man nærmere på hvor på linjerne der er frem- og tilbagegang viser det sig, at der er fremgang på de lange rejser til/fra Hørsholm og Kokkedal og tilbagegang på de korte rejser på strækningen mellem Brogårdsvej og Nørreport Station, hvor busserne formentlig har mistet passagerer til cykeltrafik.

Figur 1



Figur 2



Frederikssundsbanen

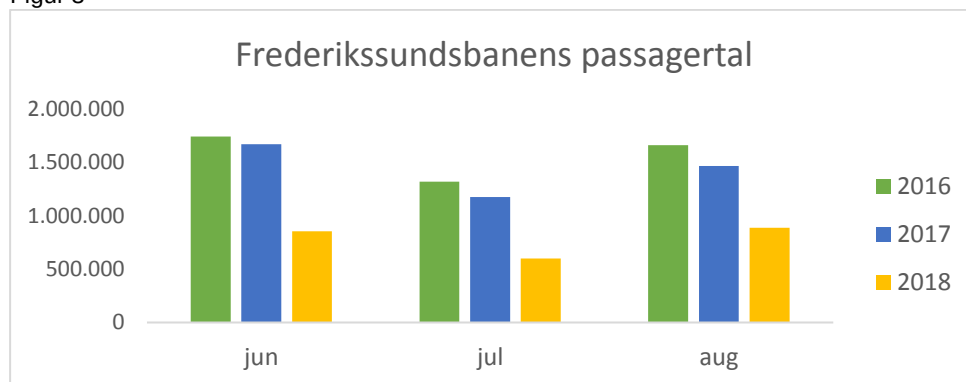
Passagerudviklingen på Frederikssundsbanen viser en markant tilbagegang på S-tog, inklusive togbusser var faldet mellem 2017 og 2018 på op mod 50% i juni og juli og noget mindre i august.

Ser man på bussernes benyttelse ved stationerne fra Herlev til Frederikssund er der overordnet en nedgang på ca 20%. Det dækker over en stor variation fra næsten uændret passagertal i Frederikssund, Måløv, Stenløse og Veksø til betydelige nedgange i Ølstykke, Ballerup, Malmparken og Herlev.

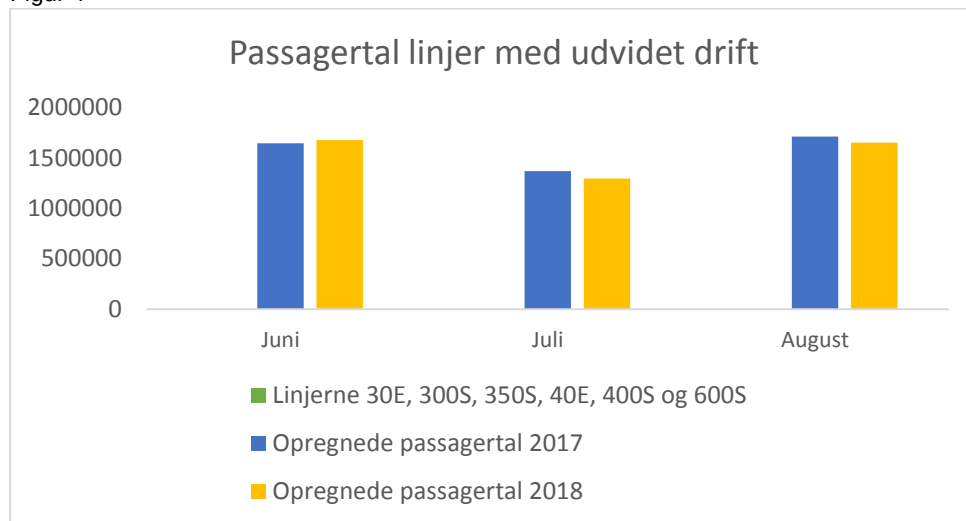
Forklaringen er, at de regionale busser på tværs har flyttet mange passagerer, eksempelvis med 600S fra Jyllinge til Roskilde Station i stedet for til Ølstykke og med 40E fra Lautrupgårdområdet til Bagsværd Station eller Høje Taastrup Station. Særligt i Herlev kan man se en markant nedgang som dækker over der både er linjer på tværs mod Glostrup, Husum og Buddinge og at mange valgte at benytte linje 350S ind mod København og dermed foretage skiftet ved Herlev Bymidte i stedet for at køre til stationen.

På trods af det har de berørte linjer mistet passagerer i forhold til sommeren 2017. Også for Frederikssundsbanen kan det tilskrives den varme og tørre sommer. Dertil kommer effekter af "Vi cykler på arbejde", samkørsel mm, som formodentlig har fået et større omfang, fordi perioden var så lang.

Figur 3



Figur 4



Ser man nærmere på det samlede passagertal for de enkelte linjer med øget drift er benyttelsen lavere end i 2017 dog har 40E en stigning. Tallene dækker dog over et betydeligt ændret rejsemønster som der kan ses eksempler på i tabel 2.

Linje 350S havde i sommeren 2018 en betydelig tilvækst på hele strækningen mellem Nørreport Station og Ballerup Station, hvor linjen blev opfattet som et naturligt alternativ til Frederikssundsbanen, men en tilsvarende nedgang mellem Nørreport og Dragør. 30% flere brugte bussen på Ballerup Station, næsten 80% flere på Malmparken Station og næsten 40% flere brugte 350S ved Herlev Ringvej.

Linje 40E er i høj grad blevet anvendt mellem Lautrupgårdområdet og Bagsværd Station (hvor 40E og 400S havde en vækst på 27% på hverdage) eller Høje Taastrup Station (hvor 40E og 400S havde en vækst på 15% på hverdage). Omvendt havde linjerne tilbagegang på Malmparken og Ballerup station.

Tabel 1

Samlet passagertal juni-august	Sommer 2017	Sommer 2018
300S	1.056.000	1.035.000
40E	174.000	225.000
350S	2.106.000	2.035.000
600S	593.000	564.000

Punkt nr. 4 - Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger

Bilag 1 - Side -6 af 13

Tabel 2

Passagerudvikling ved stationer i forbindelse med sporarbejdet i 2018	Sommer 2017	Sommer 2018
Høje Taastrup 400S/40E	1600	1845
Ballerup		
400S	1165	950
350S	620	805
Malmparken Station		
40E	350	314
350S	250	445
Bagsværd Station 400S/40E	755	960
Herlev Hovedgade/Ringvejen 350S	570	790

Økonomi

Der var ved forberedelsen til ekstrainsatsen gennemført en isoleret beregning der viste at meromkostningen ved den ekstraordinære indsats ville koste 6,4 mio. kr. og at man ud fra de forventet passagereffekt på 0,8 mio. passagerer svarede til indtægter i størrelsesordenen 8,1 mio. kr.

De isolerede effekter ved sommerens merdrift er meget vanskelige at gøre op, idet effekter af ændringer uden for strækninger der er påvirket af sporarbejder overlejrer effekten af sporarbejdet. Eksempelvis er der et væsentligt passagertab på linje 350S Amagerdel, mens der er en passagervækst på linjen mellem Nørreport og Ballerup. Derfor ses på den samlede udvikling i passagertal og økonomi.

Estimat 3 for de involverede linjer viser, at passagertallet for linjerne forventes at stige med 1,3 mio. i forhold til budget 2018. Tilskudsbehovet for linjerne forventes tilsvarende at falde med samlet 4,3 mio. kr. i 2018.

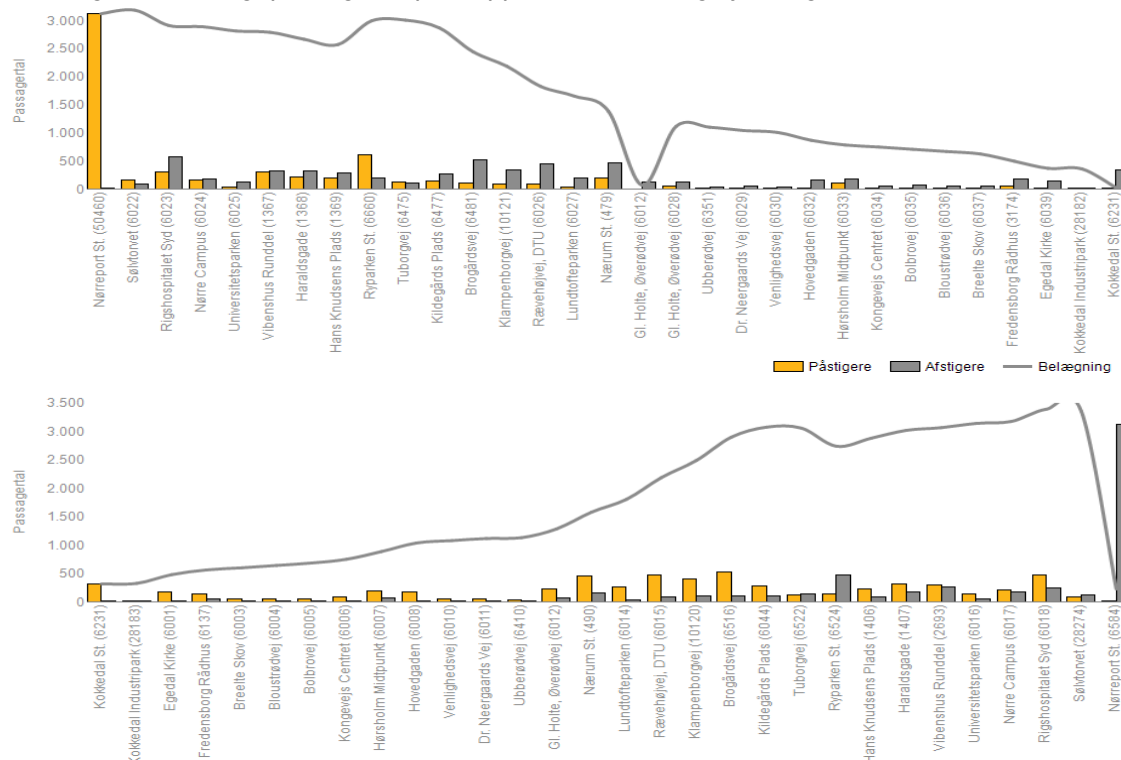
Punkt nr. 4 - Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger
Bilag 1 - Side -7 af 13

Tilskudsbehov for Region Hovedstaden				
	Budget 2018 2. beh	Estimat 3 2018	Forskel	Forskel i %
	(tusinde kr.)	(tusinde kr.)	(tusinde kr.)	
15E	5.289	3.142	-2.146	-41%
40E	14.412	12.250	-2.162	-15%
150S	17.598	9.081	-8.517	-48%
300S	13.339	11.409	-1.930	-14%
350S	26.272	18.873	-7.398	-28%
600S	9.841	7.319	-2.522	-26%

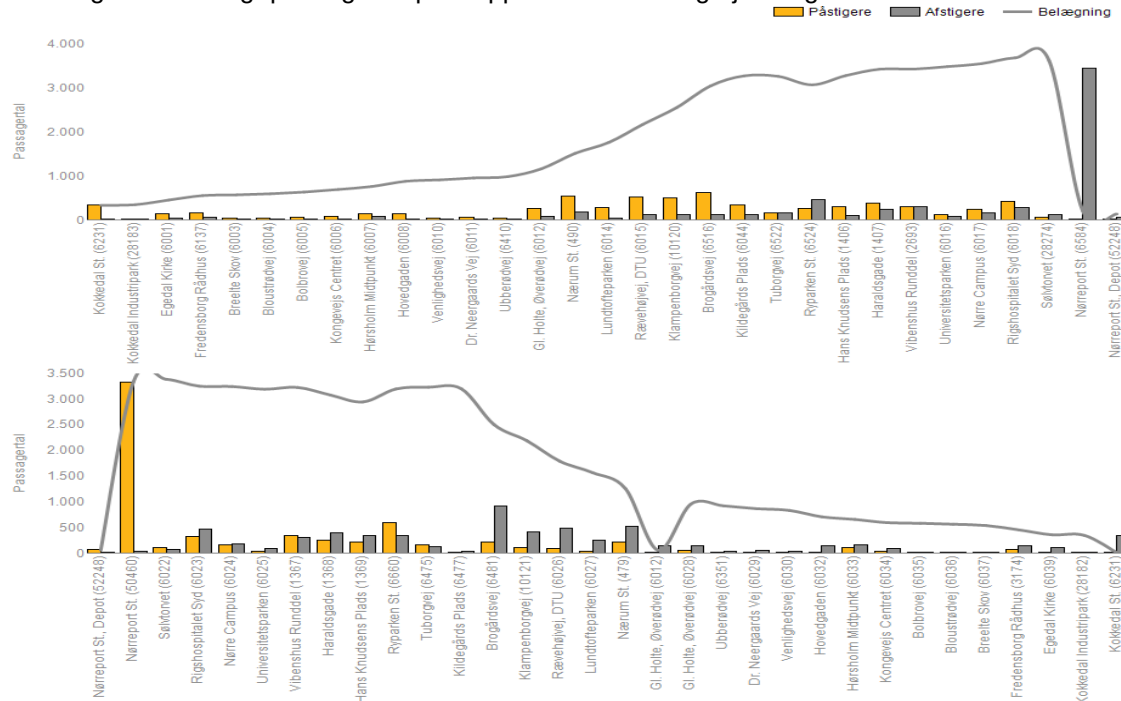
			Timer på linjen (hele linjen)			Passagerer (på hele linjen)		
	Budget 2018 2. beh	Estimat 3 2018	Forskel	Forskel i %	Budget 2018 2. beh	Estimat 3 2018	Forskel	Forskel i %
15E	11.849	11.750	-99	-1%	700.339	774.432	74.092	11%
40E	25.685	27.011	1.326	5%	840.127	1.023.220	183.094	22%
150S	64.457	63.366	-1.091	-2%	4.373.846	4.780.993	407.148	9%
300S	71.035	74.821	3.786	5%	4.486.668	4.681.320	194.652	4%
350S	111.203	115.461	4.258	4%	8.060.815	8.573.307	512.492	6%
600S	79.931	81.490	1.559	2%	2.841.922	2.752.870	-89.051	-3%

Bilag. Udvikling i hverdagspassagertal for buslinjer, der blev forstærket i 2018.

Linje 150S gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juli-august 2018



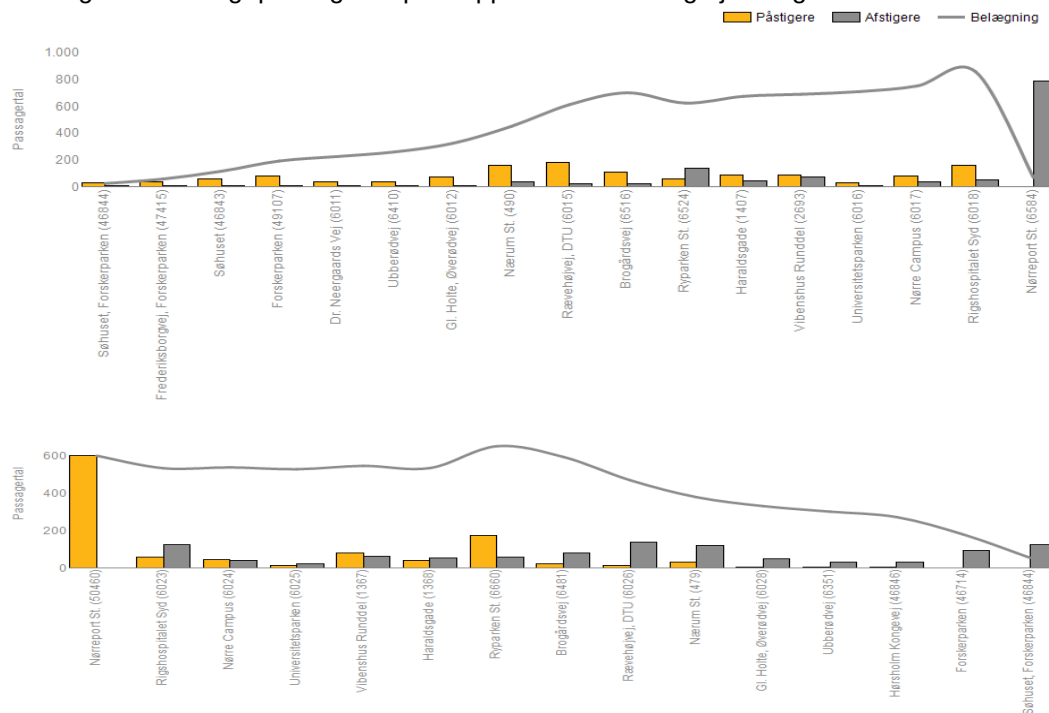
Linje 150S gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juli-august 2017



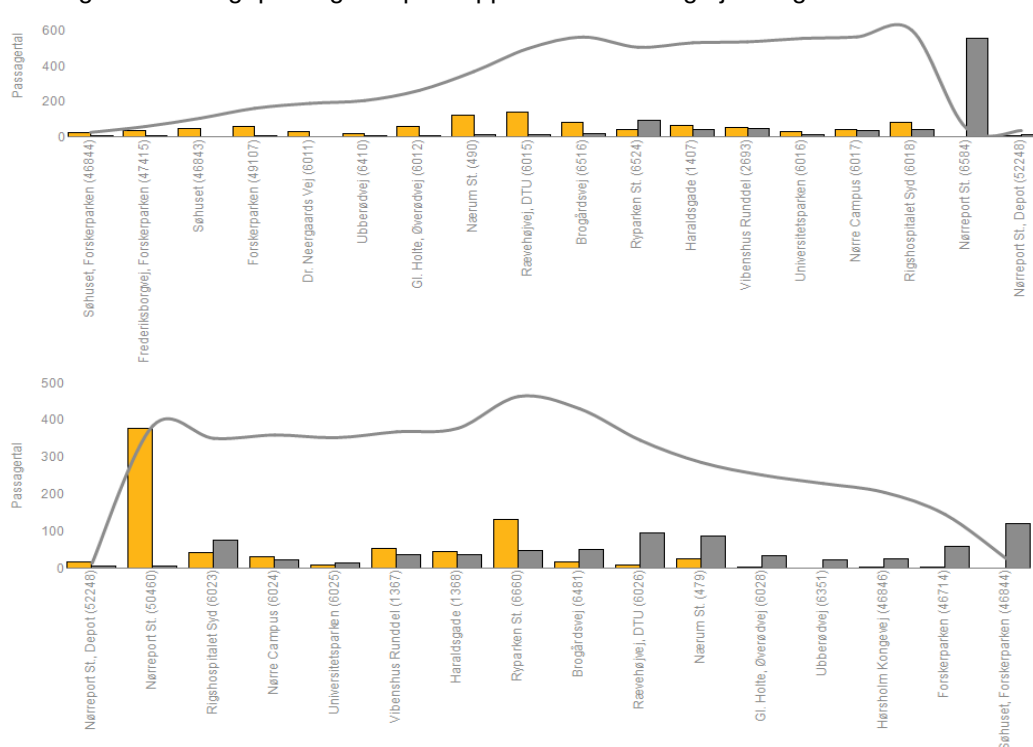
Punkt nr. 4 - Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger

Bilag 1 - Side -9 af 13

Linje 15E gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juli-august 2018



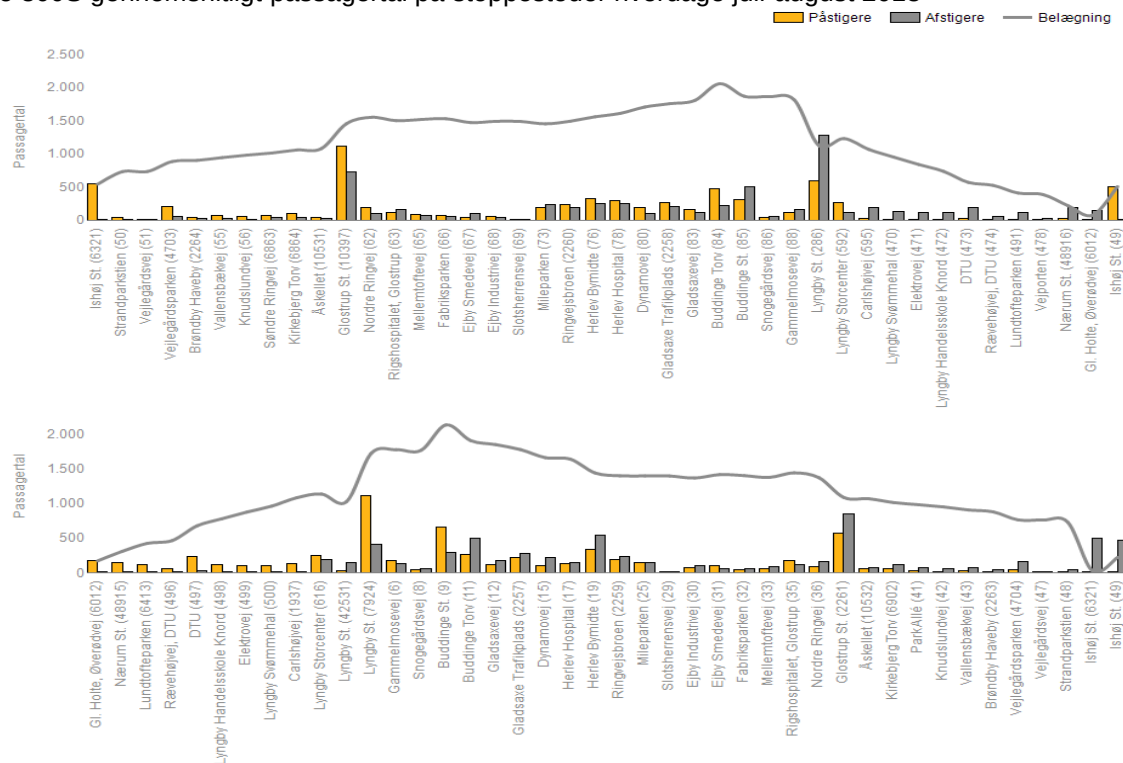
Linje 15E gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juli-august 2017



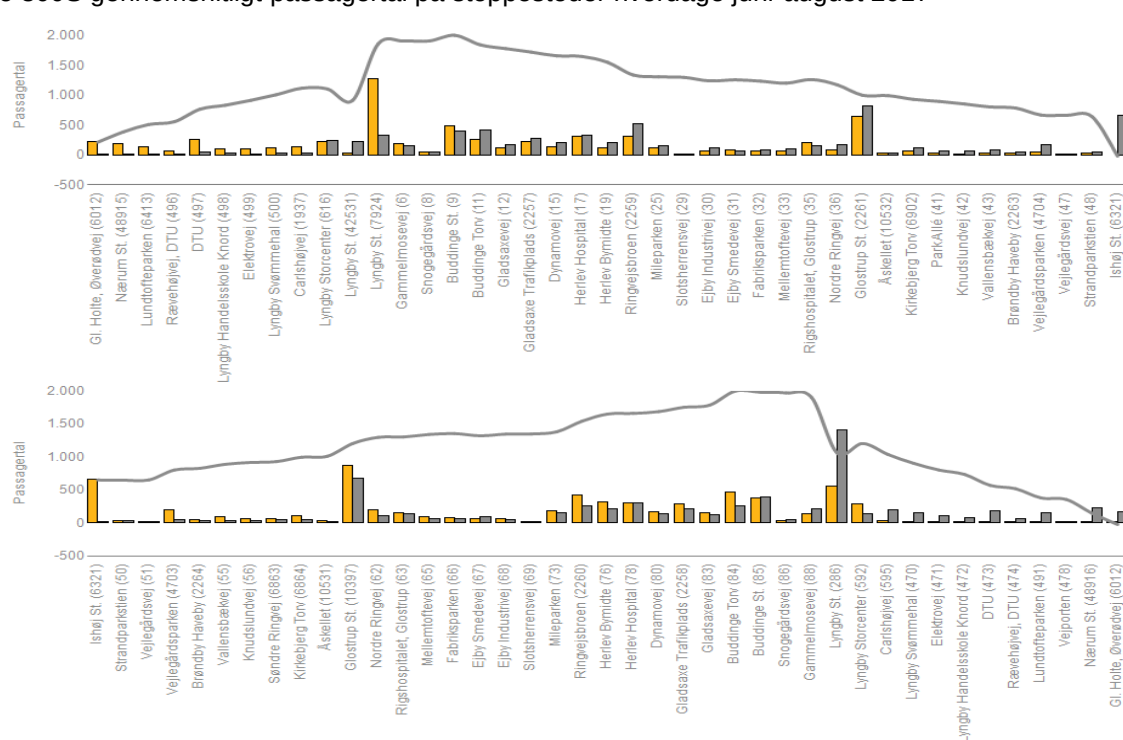
Punkt nr. 4 - Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger

Bilag 1 - Side -10 af 13

Linje 300S gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juli-august 2018



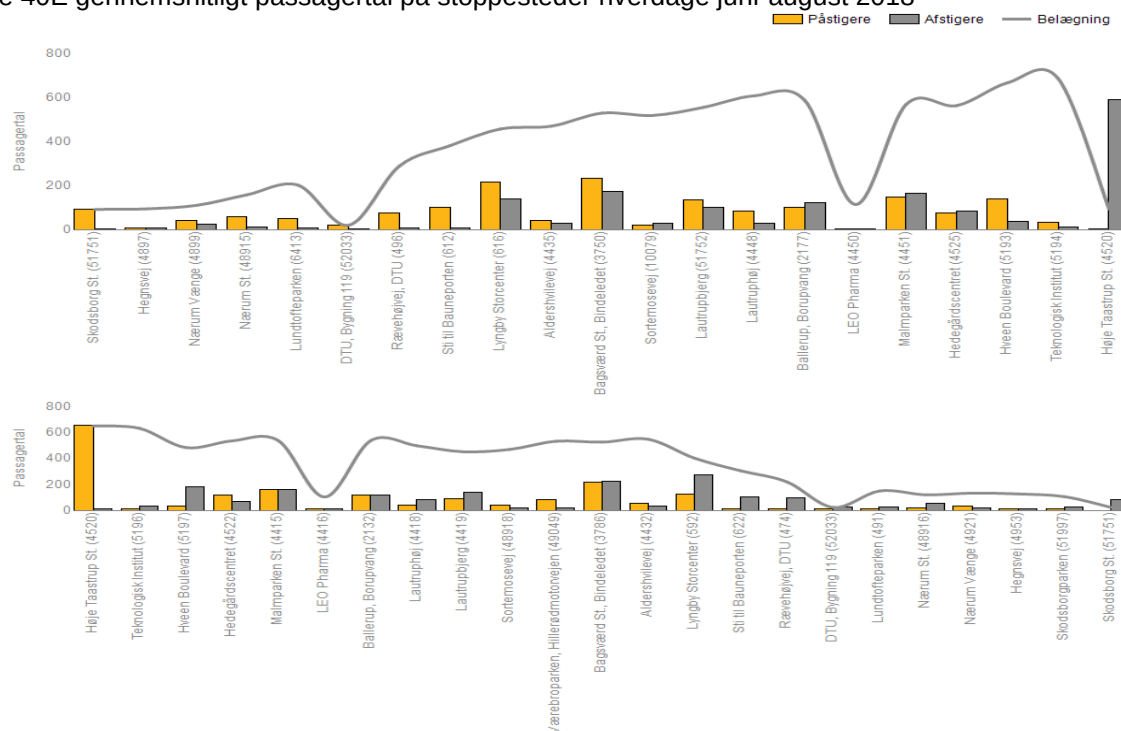
Linje 300S gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juni-august 2017



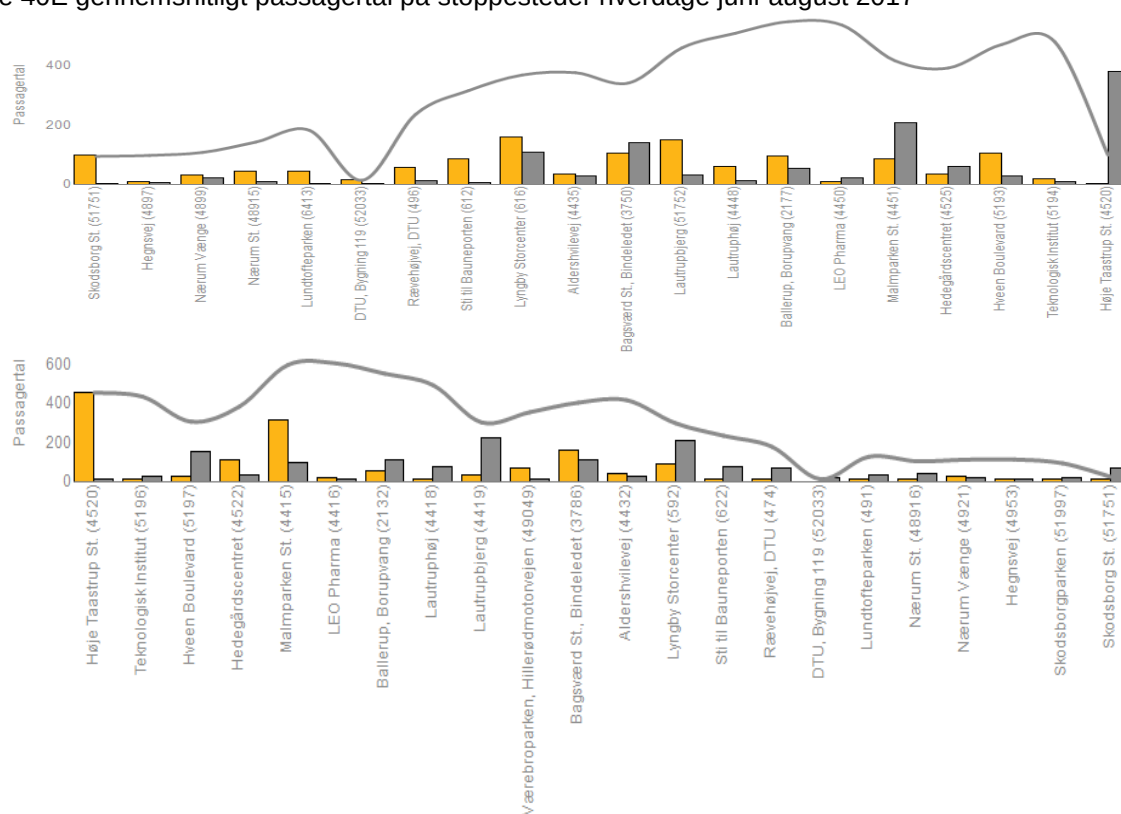
Punkt nr. 4 - Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger

Bilag 1 - Side -11 af 13

Linje 40E gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juni-august 2018



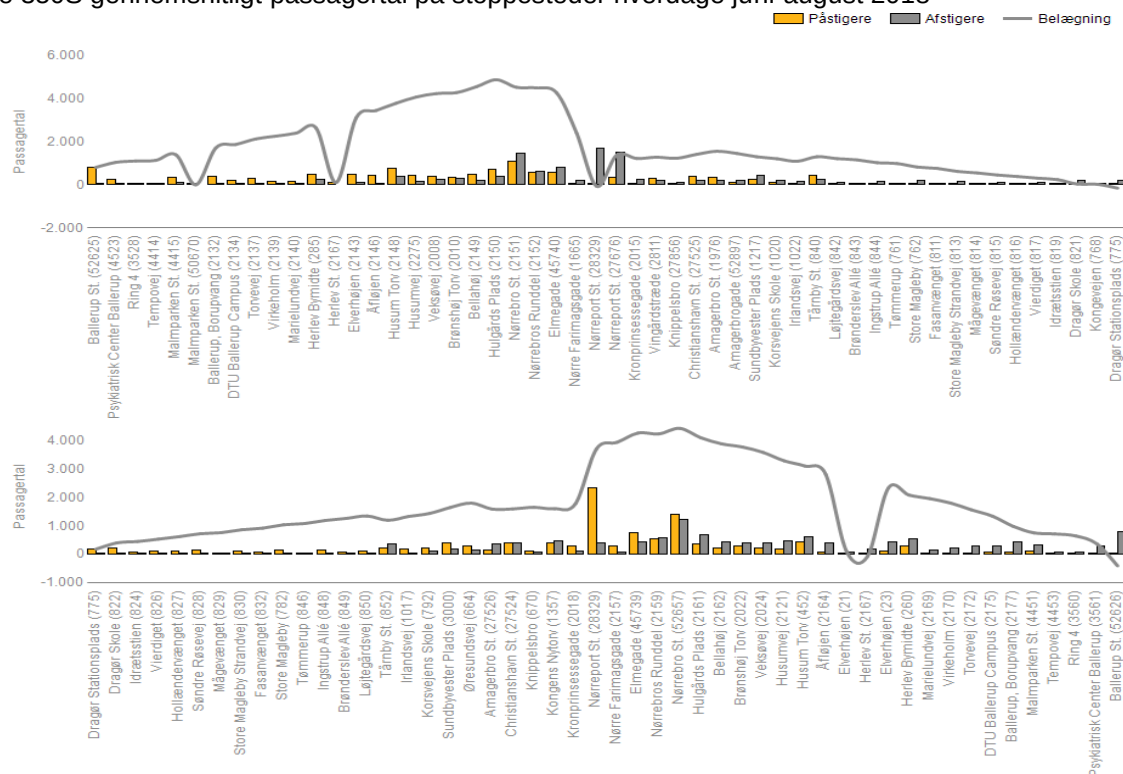
Linje 40E gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juni-august 2017



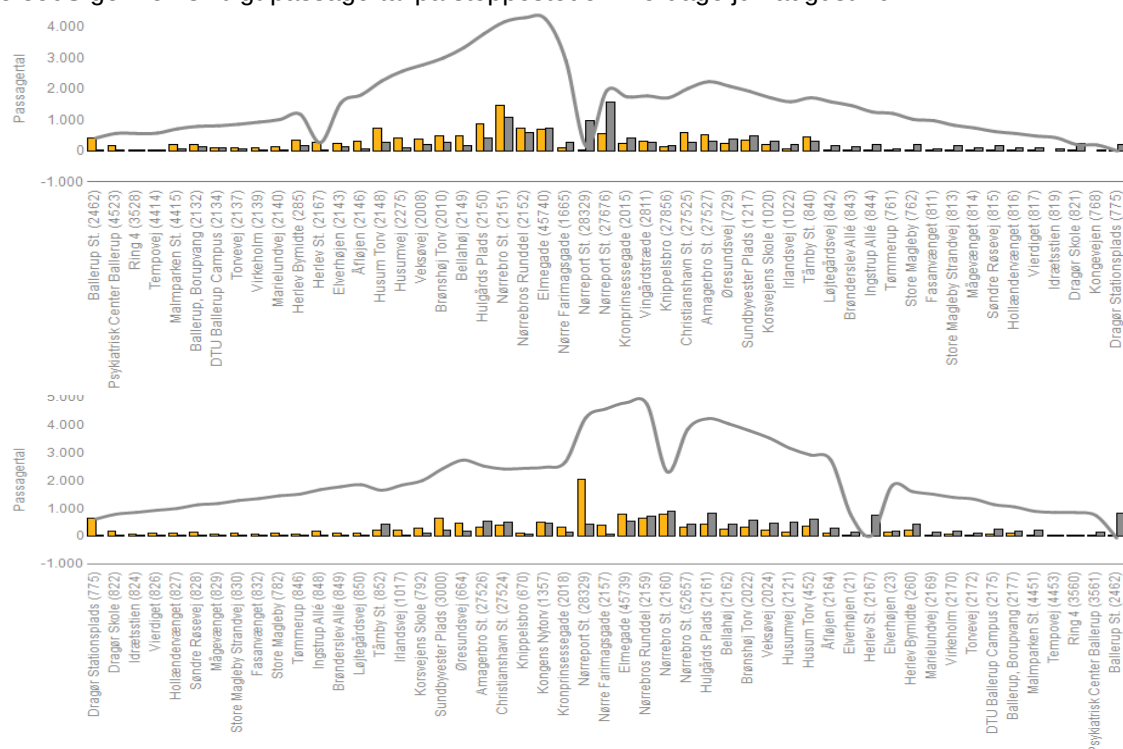
Punkt nr. 4 - Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger

Bilag 1 - Side -12 af 13

Linje 350S gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juni-august 2018



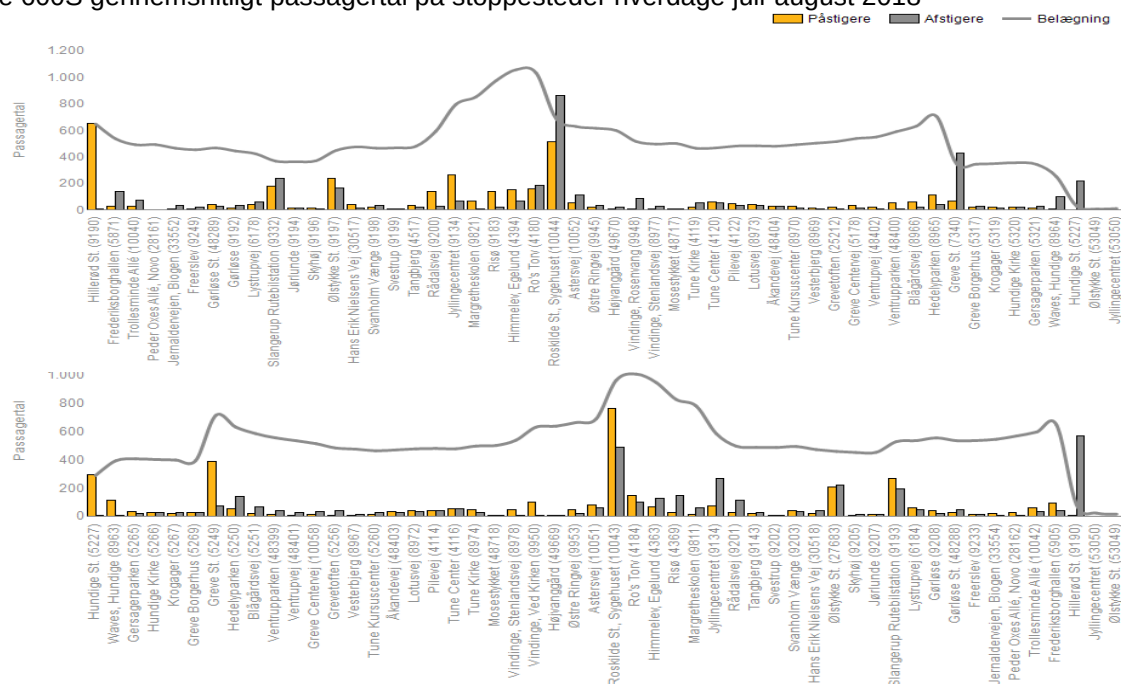
Linje 350S gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juli-august 2017



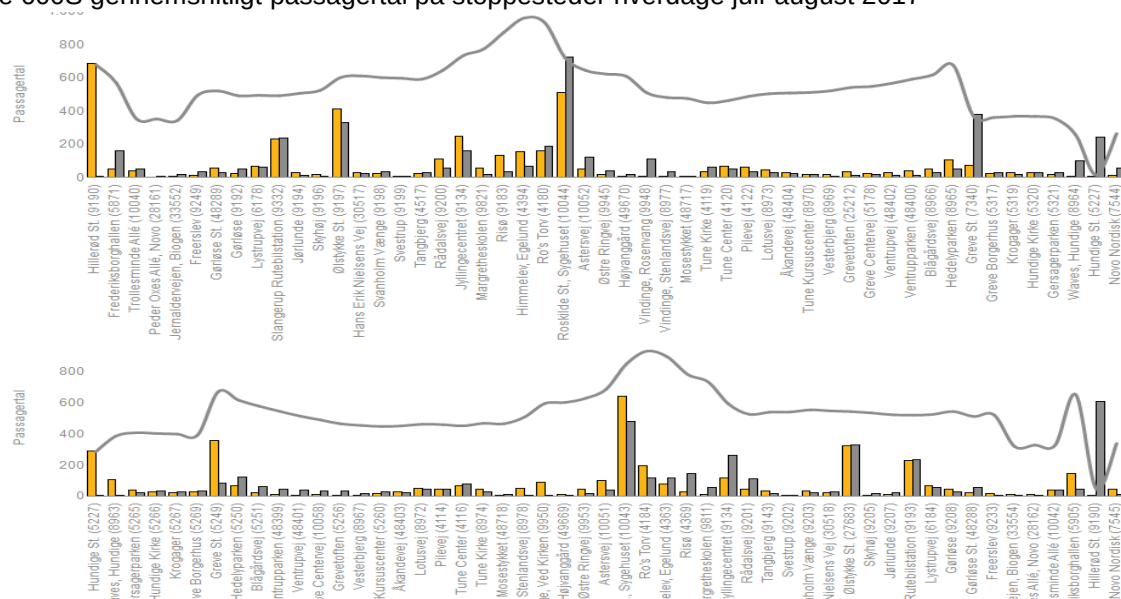
Punkt nr. 4 - Orienteringssag: Evaluering af sommerens banelukninger

Bilag 1 - Side -13 af 13

Linje 600S gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juli-august 2018



Linje 600S gennemsnitligt passagertal på stoppesteder hverdage juli-august 2017



Indsatsområder

(Output fra ReVUS-udvalgets møder i foråret)

1. Mindre trængsel på vej og bane

Ambitionen om udbygningen af et sammenhængende transportsystem reducerer trængslen med 15 % i 2030.

2. Styrket kollektiv transport

20 % flere rejsende i 2030 skal håndteres af det kollektive net i hovedstadsområdet.

3. Attraktiv kollektiv transport

Den kollektive transport skal være så attraktiv, at den for endnu flere brugere er første-valget som transportform.

4. Højere livskvalitet

En fossilfri transportsektor i 2050 og aktive transportformer vil forbedre livskvalitet og sundhed.

Eksempel på visualisering

Stærke styrkepositioner

Punkt nr. 5 - Drøftelsessag: Input til det videre arbejde med den regionale udviklingsstrategi

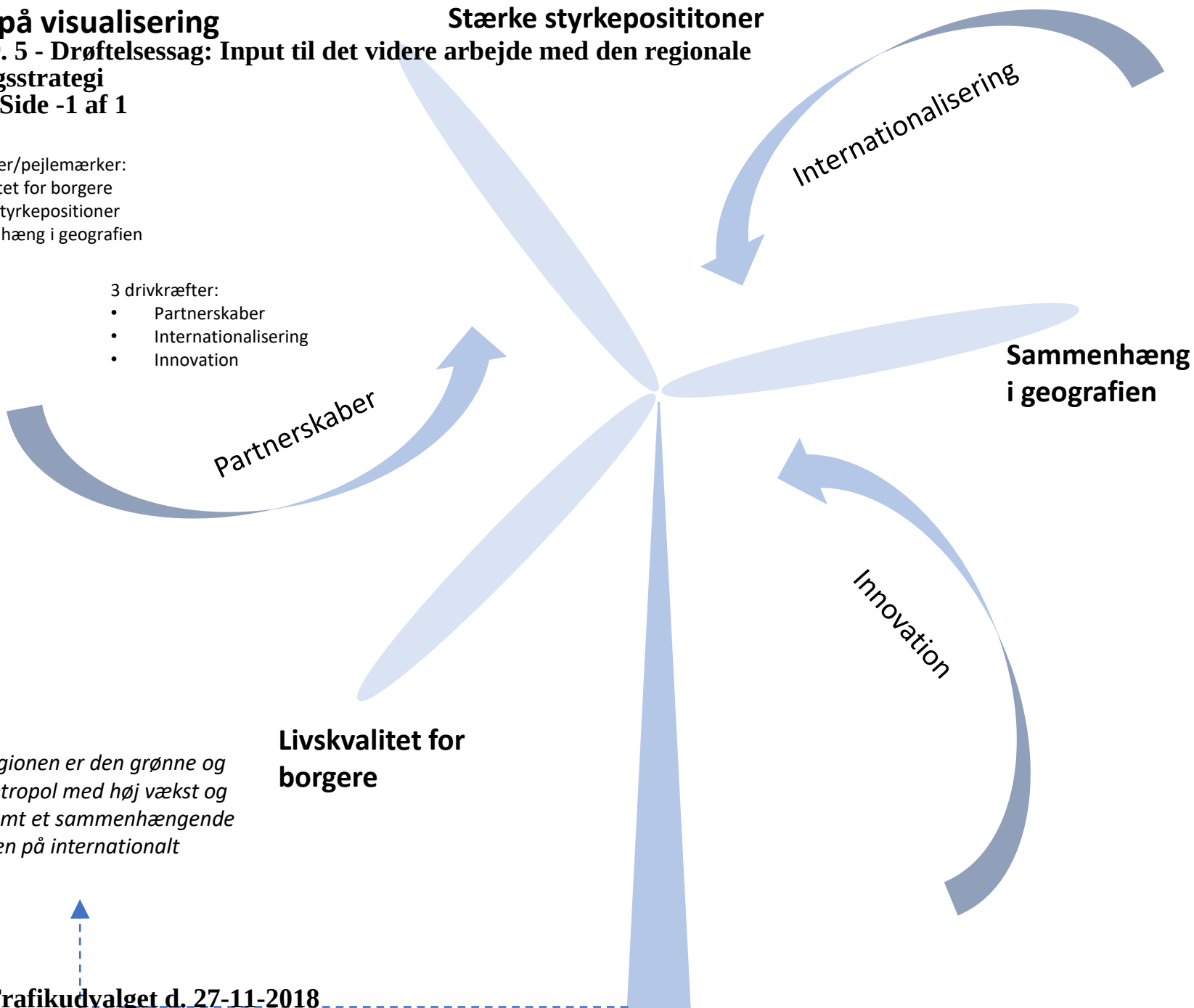
Bilag 2 - Side -1 af 1

3 fokusområder/pejlemærker:

- Livskvalitet for borgere
- Stærke styrkepositioner
- Sammenhæng i geografien

3 drivkræfter:

- Partnerskaber
- Internationalisering
- Innovation



Vision

Hovedstadsregionen er den grønne og innovative metropol med høj vækst og livskvalitet, samt et sammenhængende sundhedsvæsen på internationalt topniveau

Møde i Trafikudvalget d. 27-11-2018

Punkt nr. 1 - Meddelelser - Årsplan
Bilag 1 - Side -1 af 1

Udvalg	Titel	Sagstype	Motivation	Bagkant
15. januar 2019				
TU	Trafik- og mobilitetsplan	Beslutningssag		
26. februar 2019				
TU/MKU/EVFU	Drøftelse ambitionsniveau for handleplan for FN's bæredygtighedsmål	Drøftelsessag	Udvalgene skal drøfte første udkast af handlingsplanen.	D. 23. april skal udvalgene beslutte om de vil vedtage handlingsplanen.
23. april 2019				
TU/MKU/EVFU	Godkendelse af handleplan for FN's bæredygtighedsmål	Beslutningssag	På dette møde skal udvalgene vedtage handlingsplanen.	
TU	Interreg-projekter "Fremtidens intelligente mobilitet"	Orienteringssag		
TU	Trafikplan 2021	Beslutningssag		

**Til Vejdirektoratet og
Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Miljø- og Fødevarerudvalget**

København den 17. november 2018

Vedrørende: Evt. udvidelse til motorvej mellem Allerød og Hillerød. VVM-undersøgelse

Resumé

Kommissoriet for VVM-undersøgelsen indeholder et krav om, at der skal undersøges et K-alternativ med udbygning af kollektiv trafik. Det er ikke sket. Der er blot nogle korte betragtninger, som munder ud i afvisende bemærkninger. Der er ingen seriøs analyse af muligheder for at nogle af de bilpendlere, der nu kører i bil med en gennemsnits belægning på 1,05 person pr. bil, kunne tilbydes transport med kapacitetsstærke kollektive transportmidler. Det er disse næsten tomme pendlerbiler, som fylder i myldretiden, der udgør hovedargumentationen for anlæg af en motorvej. På alle andre tidspunkter er der rigeligt med vejkapacitet.

Det fremgår af materialet, at bygning af en motorvej blot vil flytte den trafikale flaskehals længere mod København og Vejdirektoratet forventer, at en motorvej vil give et stort trafikspring. Derved vil vejtrafikken i store dele af Storkøbenhavn blive negativt påvirket. Derved vil fremkommeligheden for et utal af andre trafikanter blive forringet. Denne forringelse er ikke beregnet.

Med hensyn til trafikstøjen er der ikke taget højde for WHO's kritik af de alt for høje støjgrænser i Danmark. Danmark kan ikke sidde en sådan kritik overhørig og samtidig bryste sig med at være et miljømæssigt foregangsland.

Vejdirektoratet har sammenlignet støjen efter anlæg af en motorvej med støjen fra en fiktiv og ikke mulig fremskrivning med 15-26 % mere trafik i 2025 på den eksisterende vej. Dertil kommer, at man har beregnet støjen i 2025 ud fra at alle kører svarende til hastighedsgrænsen på 90 km/t, hvilket ikke er realistisk, når der allerede nu er nedsat hastighed i myldretiden. Med denne stærkt tendentiøse beregningsmetode nedtones den store ekstra støjbelastning, som en motorvej med hastighedsgrænse på 110 km/t og stort trafikspring vil indebære. Derfor misinformeres borgerne vedrørende den støjbelastning som en motorvej vil betyde.

Vejdirektoratet har tillige lavet en analyse, der skal vise hvordan bilpendlere kommer frem i myldretiden efter anlæg af en motorvej. Her har man igen sammenlignet med en fremskrivning af trafikken til 2025 på den eksisterende vej, selvom man skriver at kapaciteten allerede nu er opbrugt. Ved at sammenligne med en fiktiv og ikke mulig situation, giver man indtryk af, at bilpendlere fra Helsingør med mål i det meste af Storkøbenhavn vil komme hurtigere frem. Det er ikke realistisk og seriøst.

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -2 af 19

Ved gennemgang af VVM-undersøgelsen har vi fundet så store mangler, at den ikke er et brugbart redskab som grundlag for en beslutning om anlæg af en motorvej på strækningen.

Vi må opfordre Folketinget til sørge for at der tilvejebringes et ordentligt beslutningsgrundlag, gerne med uafhængige trafikeksperter fra udlandet, inden man kaster sig ud i et motorvejsprojekt, der vil forøge bilpresset mod Storkøbenhavn, skabe store støjproblemer, øge klimabelastningen, suge passagerer ud af den kollektive trafik og koste omkring 900 millioner skatte kroner.

Vejdirektoratet har ikke opfyldt kommissoriet, hvad angår K-alternativet. Løsning med forbedring af den kollektive trafik

I forbindelse med VVM-undersøgelsen skal der foretages en undersøgelse af om en udbygning af den kollektive kan løse problemerne – et såkaldt K-alternativ. Det fremgår af kommissoriet for VVM-undersøgelsen.

”Der vil blive vurderet et 0+-alternativ med mindre kapacitetsforbedrende foranstaltninger, samt et K-alternativ med udbygning af kollektiv trafik”.

Det drejer sig om en vejstrækning, som primært bruges af pendlere i de relativt korte tidsrum, hvor der er pres på vejen. Ifølge Transportvaneundersøgelsen er gennemsnitsbelægningen i myldretidens pendlerbiler kun 1,05 person pr. bil. Vejdirektoratet undlader i øvrigt at nævne denne meget ringe udnyttelse af bilerne og derved også vejkapaciteten.

Det højeste antal biler, der er registreret på strækningen i myldretiden er ifølge VVM-undersøgelsen ca. 450 pr. kvarter i morgenmyldretiden i begge retninger. Niveaue er lidt lavere i eftermiddagsmyldretiden.

Bortset fra de to myldretider er der rigeligt med kapacitet på vejen.

Omregnet til personer er det ca. 470 personer, der maksimalt befordres pr. kvarter i bilerne i morgenmyldretiden i hver retning. I hver af pendlerbilerne er der i ”spidstimen” ca. 4 tomme siddepladser. I denne ”spidstime”, hvis biltrafik benyttes som argument for en motorvej, er der altså omkring 7.200 normalt fine tomme siddepladser.



Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -3 af 19

Eftersom vejen kører parallelt med S-banen til Hillerød er det nærliggende at se på kapaciteten i et S-tog. Som man kan i figuren se er der 340 siddepladser i et 8-vogns S-tog. Plus plads til cykler, kørestole og barnevogne. S-banen har meget stor kapacitet og belaster miljøet minimalt. En udbygning af togtrafikken er derfor en oplagt mulighed.



Kilde: DSB

Som det kan ses af denne illustration har en 2-sporet S-bane en kapacitet svarende til 32 vejbaner:



Kilde: DB

Vejdirektoratet behandler en løsning med forbedret togtransport meget overfladisk og kortfattet:

Her hvad Vejdirektoratet skriver:

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side 4 af 19

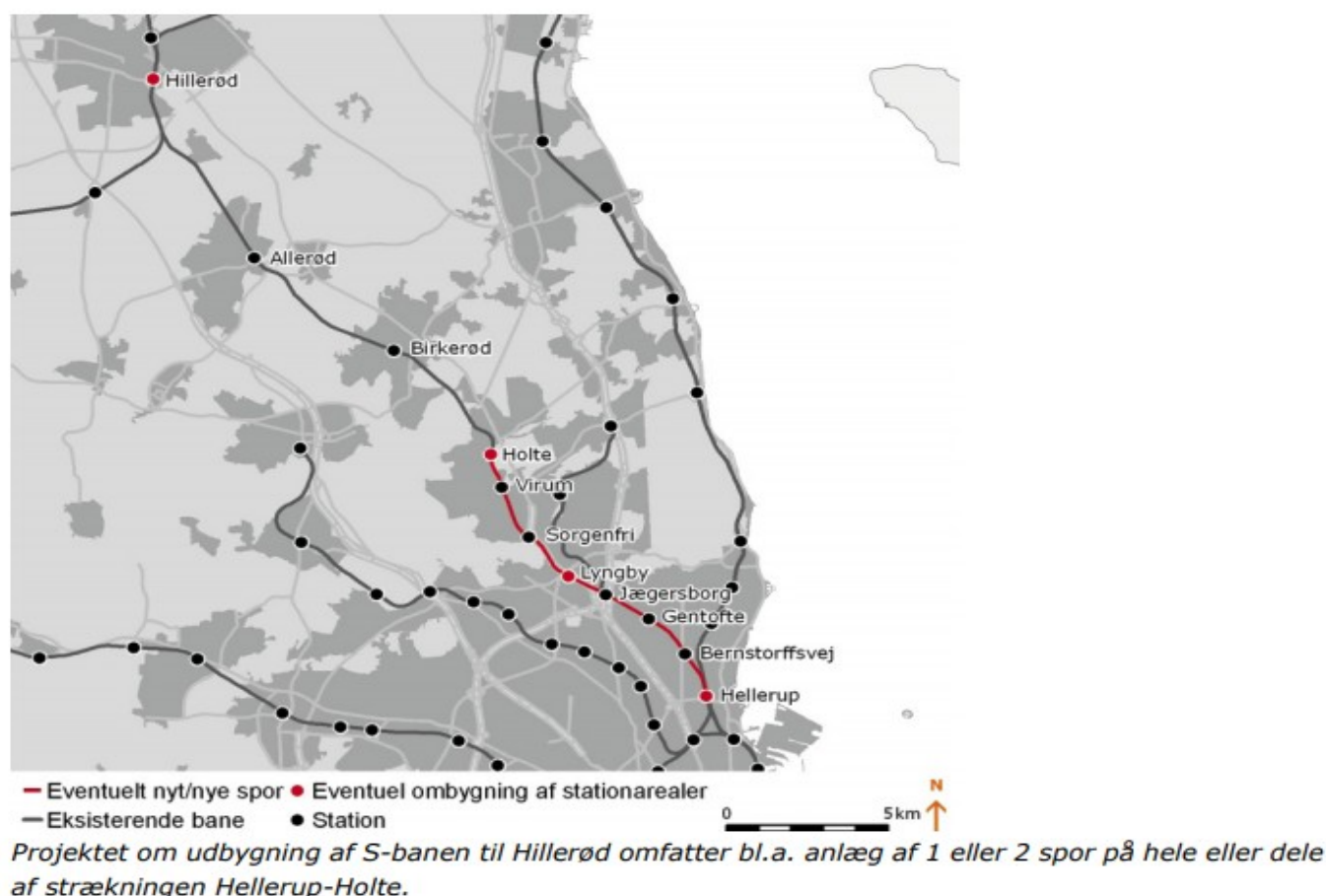
Grundlæggende kan en mulighed være at forbedre den eksisterende togtrafik mellem Hillerød og København. På kort sigt kan der for eksempel være tale om at indføre længere tog og øget regularitet på S-togslinje E mellem København og Hillerød. På længere sigt vil fuldt automatiske S-tog kunne bidrage til at togene kan køre oftere og tættere. En forlængelse af S-togslinjen fra Farum mod Hillerød kræver store investeringer i en helt ny jernbane".

Den eneste forbedring af den kollektive trafik som er indarbejdet i beregningerne er S-togs- og lokaltogsbetjening af ny stationen i Hillerød S

Vejdirektoratet nævner f.eks. end ikke ikke forslaget nedenfor om forbedring af togtrafikken på strækningen til Hillerød.

Det ville kunne skaffe stor ekstra kapacitet og kortere rejsetider for mange passagerer. Derved kunne bilbelastningen nedsættes.

I rækken af de hidtil undersøgte forslag fremlægger Trafikstyrelsen i dette debatoplæg til idéfase 3 løsninger, som skitserer 3 grundlæggende måder at forbedre S-togsdriften på strækningen.



Kilde: Udbygning af S-banen Hellerup-Holte Debatoplæg til idéfase. Banedanmark. Maj 2010.

Dette forslag er endvidere interessant fordi staten allerede i 1950'erne erhvervede arealer langs banen mellem Hellerup og Holte til de allerede dengang planlagte ekstra spor.

Vejdirektoratet nævner heller ikke planerne om ombygning af Hillerød station, der kunne skaffe flere passagerer på Lokalbanelstrækningerne og som fødelinier til S-banen.

Ej heller nævnes muligheden for generel opgradering af lokalbanerne nord for Hillerød, der kunne sørge for transport af en del af de personer, der nu bruger bil og skaber presset på vejene i området, på indfaldsvejene og ringvejene nærmere Storkøbenhavn.

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -5 af 19

Der kunne f.eks. etableres 20 minutters drift på strækningerne til Gilleleje, Tisvildeleje og Hundested. Derved kunne bilisterne få et miljøvenligt alternativ til pendling i hver sin bil. To sammenkoblede lokalbanetog har plads til omkring 250 siddende passagerer og cykler, kørestole og barnevogne.

Som nævnt ovenfor er det kun ca. 470 personer, der maksimalt befordres pr. kvarter i bilerne i morgenmyldretiden mod København.



Vejdirektoratet og bustrafikken

Vejdirektoratet nævner blot hvilke busser, der kører i området, deres lave frekvens og lange køretider. Det nærmeste man kommer et forslag til forbedring af bustrafikken er dette, som dog straks skydes ned og bruges som argument for en motorvej.:

”En måde at skabe bedre mobilitet gennem bedre kollektiv transport langs strækningen vil være at indføre en højklasset direkte buslinje ad motorvejen mellem Hillerød St. (via ny Hillerød S st.) og Farum St. Undervejs kan der være stop ved rampekrydsene ved Kollerødvej og/eller Nymøllevej. Denne løsning for en hurtig buslinje fungerer kun, hvis strækningen udbygges til motorvej, da busserne ellers vil sidde fast i bilkøen på motortrafikvejen”.



Kilde: MOVIA

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -6 af 19

Konklusion hvad angår en løsning med kollektiv transport:

Vejdirektoratet har ikke levet op til kommissoriet for VVM-undersøgelsen, idet man ikke seriøst har undersøgt, hvordan man kunne få løst de kortvarige problemer med pendlerne ved hjælp af kapacitetsstærke kollektive transportmidler.

Vejdirektoratet har nærmest rutinemæssigt afvist enhver tanke om andre løsninger end nogen, der indebærer massive vejudbygninger. Her fra informationsmaterialet:

Kollektiv trafik

Det er vurderet om en udbygning af den kollektive trafik kan erstatte behovet for en udvidelse til motorvej.

Det forventes, at overflytning fra bil til bus vil være af marginal betydning i forhold til den trafikmængde, der vil køre på motorvejen i 2025.

På længere sigt vil fuldt automatiske S-tog kunne bidrage til at togene kan køre oftere og tættere.

En forlængelse af S-togslinjen fra Farum mod Hillerød er ikke vurderet i VVM-undersøgelsen.

An illustration showing a yellow bus on the left and a red S-tog train on the right, both facing forward. The bus is a modern, low-floor model. The train is a high-speed train with a red body and a white front. They are set against a light gray background.

Trafikstøj

”Støj fra trafikken er uden sammenligning den værste støjkilde i vores samfund. Mange steder i Danmark er folks boliger og nære udearealer i høj grad belastet af støj og udledninger fra trafikken. Bare i Danmark er over 720.000 boliger eller 1,4 millioner danskere påvirket af trafikstøj, som ligger over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016.
http://www.gate21.dk/wp-content/uploads/2016/05/Hvidbog_samlet_web.pdf

På det seneste har WHO tilmed kritiseret Danmark for at operere med alt for høje vejledende normer for støj fra trafikken. ”Støjgrænsen” bør sættes ned fra 58 decibel til 53 decibel.

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -7 af 19

WHO dumper danske støjgrænser: Langt flere ramt af farlig støj

Trafikstøj er langt mere skadeligt, end de nuværende danske støjgrænser lægger op til, lyder det i ny rapport.

”For første gang nogensinde kommer Verdenssundhedsorganisationen, WHO, med konkrete anbefalinger for, hvor meget trafikstøj mennesker kan tåle. Bor du tæt på en vej, der udsætter dit hjem for støj over 53 decibel, så er det potentielt set sundhedsskadeligt at bo der, fastslår WHO i rapporten. Det er markant lavere end den grænse på 58 decibel, som danske myndigheder anvender i dag. Det betyder, at langt flere mennesker end hidtil antaget er i farezonen. Støjforureningen stiger i vores byer og forpester livet for mange europæere. Ud over at være en plage, så er overdreven støj også en helbredsrisiko, som eksempelvis fører til hjertekarsygdomme, siger Zsuzsanna Jakab, der er direktør for WHO i Europa”

Kilde: 10. oktober 2018

<https://www.dr.dk/nyheder/indland/who-dumper-danske-stoejgraenser-langt-flere-ramt-af-farlig-stoej>

Højere hastigheder og mere trafik er naturligvis årsag til stigende støjbelastning. Motorer og vindmodstand er med til at skabe støj fra køretøjer, men den største del af støjen opstår i kontakten mellem dæk og vejbane. Dækstøjen dominerer for de fleste køretøjer, når hastigheden er over cirka 40 km/t. Derfor støjer el-biler på linje med andre biler når de kører over denne hastighed.

”Støj fra motorveje. Vejdirektoratet har i foråret 2016 udsendt en rapport, der dokumenterer, at støj fra motorveje er signifikant mere generende end støj fra andre veje (se kapitel 4). Det er i overensstemmelse med husprisundersøgelsen fra 2003, der viste, at boliger ved motorveje taber mere i værdi på grund af støj end boliger ved andre veje. Denne nye dokumentation er således en yderligere grund til en revision af vejstøjens samfundsøkonomiske omkostninger, hvor der kan tages hensyn til de særlige gener, der er knyttet til støj fra motorveje.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016

”Reduceret hastighed betyder mindre støj, men også øget trafiksikkerhed og reducerede CO₂-emissioner. Hastighedsreduktion bliver i dag anvendt i flere kommuner – dog først og fremmest for at øge trafiksikkerheden, men støjen dæmpes også. I andre lande bruges hastighedsnedsættelse aktivt til at reducere trafikstøjen. Variable hastighedsbegrænsninger som for eksempel sænket hastighed om natten, hvor folk er mest støjfølsomme, er også en mulighed. Dette virkemiddel bruges endnu ikke i Danmark.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016

I denne sag opererer Vejdirektoratet med at sætte hastighedsgrænsen på 90 km/t på den eksisterende vej op til 110 km/t på en motorvej.

Og samtidig vil en motorvej øge biltrafikken kraftigt.

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken vil stige, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel vil der komme 89 % flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen samme sted er 40 % over hele døgnet.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Den lavere hastighed, der nu er i myldretiden på strækningen vil med en motorvej blive langt højere fordi vejen udvides kraftig og hastighedsgrænsen sættes op. Den relative ”ro”, der nu er i myldretiden - på grund af lavere hastigheder - vil live afløst af massivt støjpres på alle tidspunkter.

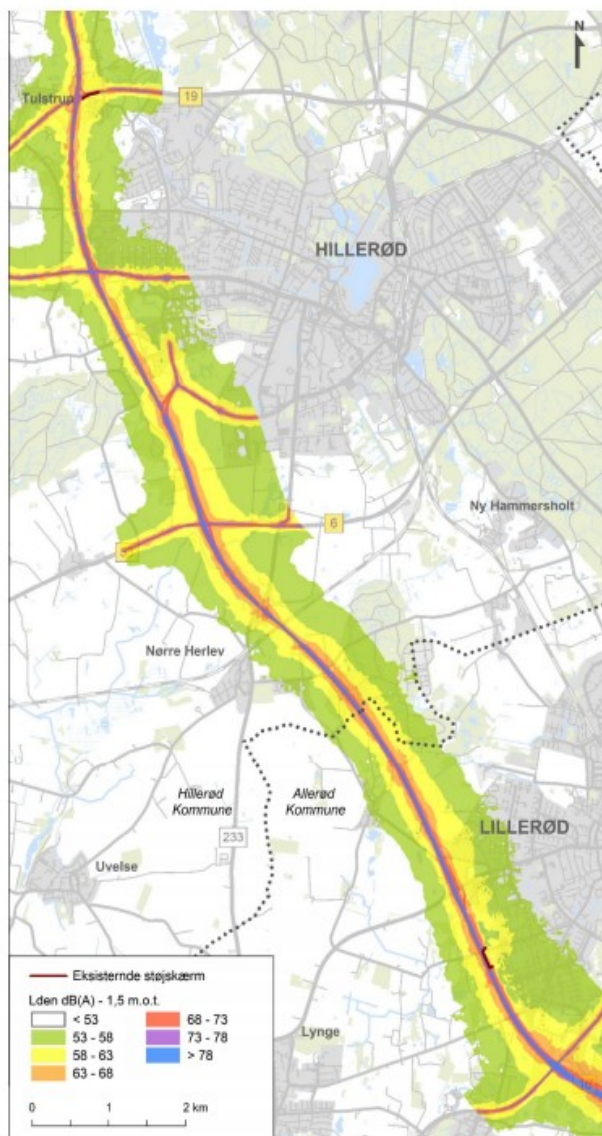
Danmark bør lytte til WHO og nedsætte sine støjgrænser af hensyn til borgerne helbred, søvn og

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerød motorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side 8 af 19

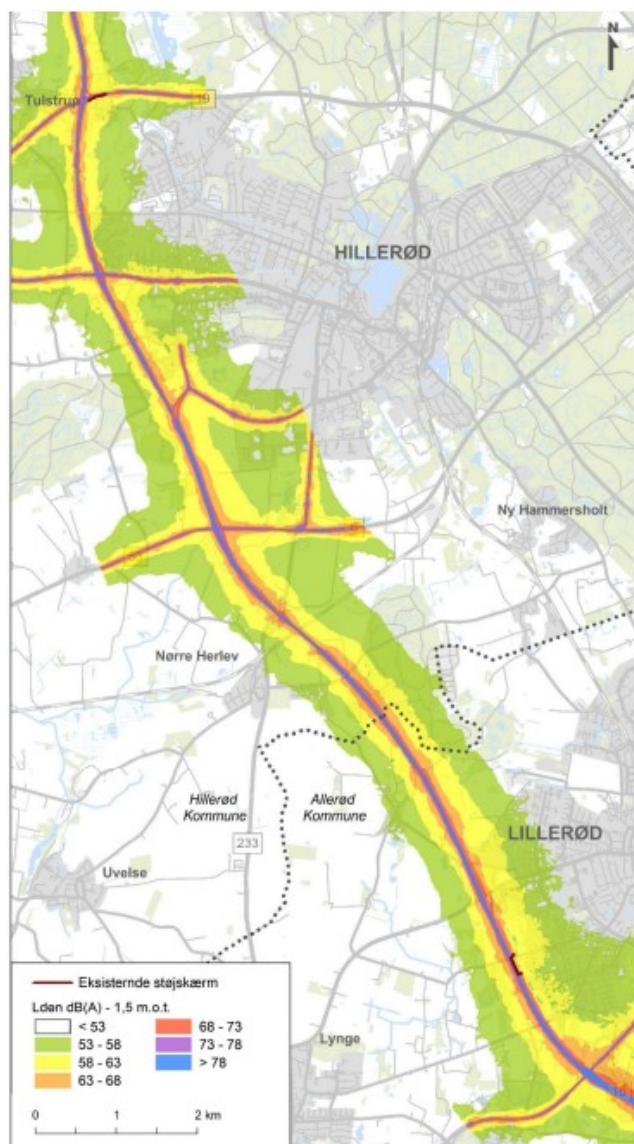
vedbeholdende. Enten som WHO's anvisninger er kommet mens VVM-undersøgelsen er i høring må denne VVM-undersøgelse droppes og der må udarbejdes en ny VVM-undersøgelse i lyset af WHO's anbefalinger baseret på den nyeste forskning. Danmark kan ikke sidde en sådan kritik overhørig og samtidig bryste sig med at være et miljømæssigt foregangsland.

Der er andre alvorlige ting ved Vejdirektoratets støjberegninger. Man opererer i sin teoretiske trafikfremskrivning med en kraftig trafikstigning på den eksisterende vej frem mod 2025, selvom man skriver, at kapaciteten allerede nu er opbrugt. Det hænger ikke sammen. Og den postulerede store trafikmængde i 2025 - uden en motorvej - må formodes at køre med lavere hastigheder. Det er der ikke taget højde for i beregningen. Beregningen er foretaget ud fra den skilte hastighedsgrænse.



Figur 7-1 Støjniveaukonturkort, Dagens situation 2015.

Baseret på faktiske kørehastigheder i 2015



Figur 7-2 Støjniveaukonturkort, 0-alternativ 2025.

Baseret på en fremskrivning af trafikken med 15-26% og baseret på den **skilte** hastighed på 90 km/t

Kilde: <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/media/79086/Miljoekonsekvensrapport.pdf>

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

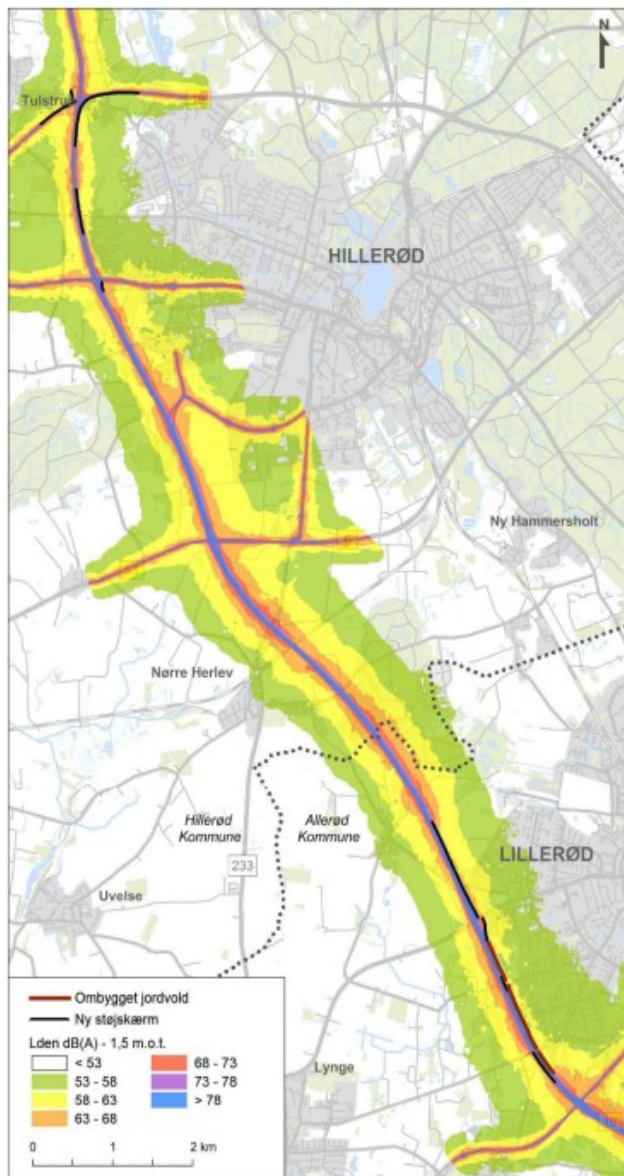
Bilag 1 - Side -9 af 19

Her en sammenligning mellem tilstanden i 2015 og efter anlæg af en motorvej. Her ses det tydeligt, at støjbelastningen stiger meget kraftigt, selvom man har medregnet støjværn ved motorvejen.



Figur 7-1 Støjniveau kort, Dagens situation 2015.

Baseret på faktiske kørehastigheder i 2015



Figur 7-14 Støjniveau kort, projektforslag 2025 +10% ÅDT med valgt støjskærmning og støjreducerende asfaltbelægning.

Baseret på en beregning med motorvej med hastigheder på 110 km/t

Kilde: <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/media/79086/Miljoekonsekvensrapport.pdf>

Som grundlag for støjberegningerne er anvendt trafikmængder (ÅDT) jf. VISUM trafikmodel. Retningslinjer vedr. beregning af støj fra vejtrafik med NORD2000 forskriver, at der anvendes faktiske kørehastigheder - eller i mangel af dette, erfarede/skiltede hastigheder. **Der er som sådan benyttet skiltede/tilladte hastigheder svarende til de forskellige vejtyper.**

Kilde: <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/media/79086/Miljoekonsekvensrapport.pdf>

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side 10 af 19

På skemaet kan man i midterste kolonne se den fremskrevne trafik uden en motorvej. Den fremskrivning er benyttet til at postulere kraftig stigende støjbelastning uden en motorvej.

	Antal køretøjer på hverdage		
	Trafikken i dag	Ikke udvidet prognose 2025	Udvidet til motorvej prognose 2025
Isterødvejen - Herredsvejen	19.500	22.600	29.000
Herredvejen - Peder Oxe Alle	23.400	28.000	38.600
Peder Oxes Alle - Roskildevej	37.100	42.800	55.900
Roskildevej - Kollerødvej	34.600	41.000	57.400
Kollerødvej - Nymøllevej	37.200	46.800	58.400

Kilde: VVM-undersøgelsen

Vejdirektoratets rapport bygger helt og holdent på de forældede og kritiserede regler. Som det kan ses på skemaet nedenfor kigger man slet ikke på støjbelastning under 58 dB.

At der skulle være flere støjbelastede boliger på den eksisterende vej i 2025 end på en motorvej er ikke korrekt. Den foretagne fremskrivning af støjbelastningen er mildt sagt meget problematisk, idet der ikke er plads på veje og den postulerede ekstra trafik vil under alle omstændigheder skulle bevæge sig med lave hastigheder, hvor støjen også er meget begrænset. Derfor er det et urimeligt sammenligningsgrundlag.

Beregnings-situationer	Antal støjbelastede boliger				I alt	SBT Støjbelast-ningstal
	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	> 73 dB		
Dagens situation (trafikmængde år 2015)	268	29	9	3	309	37
Ikke udvidet vej (trafikmængde år 2025)	466	47	15	4	532	63
Udvidelse til motorvej (trafikmængde år 2035) Støjreducerende belægning	304	52	16	4	376	50

Kilde: VVM-undersøgelsen

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerød motorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -11 af 19

”Der kører i dag mellem 20.000 og 38.000 køretøjer i døgnet på hverdage. Denne trafikmængde er, hvad motortrafikvejen kan rumme, og trafikken afvikles derfor på kapacitetsgrænsen i flere timer både i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.”

Kilde: VVM-undersøgelsen

Her lidt beroligende ord fra Vejdirektoratet. Så må man holde sig inden døre. Og bemærk støjgrænsen, der jo tilmed er en døgnberegning. Ikke noget med en grænse på 53 dB, som anbefalet af WHO.

”Der vil blive mulighed for at søge om tilskud til støjisolering for de boliger, som ikke bliver afskærmet eller har et støjniveau over 63 dB. Vejdirektoratet yder bl.a. tilskud til udskiftning af vinduer efter nærmere fastsatte regler, som er beskrevet i en pjece. ”

Kilde: VVM-undersøgelsen

At man nedtoner støjproblemerne efter anlæg af en motorvej med højere hastighedsgrænse og langt større trafik virker ikke troværdig. Motorvejen vil tilmed give mulighed for hurtig kørsel på alle tidspunkter med deraf følgende massiv støj. Vi ved godt, at man lokker med flere ”støjværn” og såkaldt støjvenlig asfalt. Støjværn af forskellig art er ingen patentløsning og ej heller anden asfalt.

Støjbilledet vil ændre sig i forhold til i dag p.g.a. den øgede trafikmængde og hastighed, men afværgetiltag som støjskærme og -volde vil modvirke en del af den øgede støj, særligt for de ejendomme og rekreative arealer der ligger nærmest vejen.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Den eksisterende vej kunne jo også sikres på samme måde. Og her er fordelene den mindre trafikmængde og lavere hastighedsgrænse, som reducerer støjbelastningen. Når Vejdirektoratet taler om ”kapacitetsgrænse” er det, som ovenfor nævnt, biler med 1,05 person pr. bil.

Det er også interessant, at Vejdirektoratet analyserer en anden vej-løsning end en motorvej. Det er en 4-sporet motortrafikvej med midterautoværn. Her er bekymringen, at man ikke vil kunne køre med 110 km. I timen – især udenfor myldretiderne. Der er ikke bekymring at spore for folks helbred og nattesøvn. Vejdirektoratet erkender, at kapaciteten kun er lidt mindre.

Denne løsning vil derfor betyde næsten samme merbelastning længere inde mod Storkøbenhavn og også blot flytte flaskehalsen længere mod København. Vejdirektoratet kan alligevel ikke lide den model fordi hastigheden ikke sættes i vejret.

Udvidelse til 4-sporet motortrafikvej (0+ alternativet)

Løsningen har lidt mindre kapacitet end en fuldt udbygget motorvej på samme strækning.

0+ alternativet vil løse de største kapacitetsproblemer på strækningen i myldretiden, men vil ikke ændre vejstandarden og dermed den tilladte hastighed. De trafikale effekter af udbygningen vil derfor blive mindre, især udenfor myldretiderne.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -12 af 19

Hvis man ikke tager det så tungt, at begge vejløsninger belaster Storkøbenhavn med mere biltrafik, færre kollektive trafikanter og større klimabelastning bør man vælge den mindst indgribende og billigste løsning, nemlig en 4-sporet motortrafikvej med midterautoværn. Den koster langt under en tredjedel (270 millioner) af prisen en motorvej (910 millioner) og har en hastighedsgrænse på 90 km/t, som den nuværende vej.

Da Vejdirektoratet tilsyneladende ønsker en motorvej er der ikke regnet med ”støjværn” ved en sådan vejmodel. Det virker ikke seriøst.

NOAH-trafik kan ikke anbefale nogen af løsningerne. En ombygning af den eksisterende vej med etablering af midterautoværn vil være den mest skånsomme løsning. En sådan løsning burde følges op med forbedring af tog- og bustrafikken, miljøzoner i byerne og roadpricing til at styre trafikbelastningen og derved få folk til at transportere sig mere miljøvenligt.

Kraftig kritik af støj fra statsvejene

De seneste mange måneder har der i medierne været kraftig kritik af trafikstøj fra de statslige veje. Folks forventninger til vejmyndighedernes beroligende udmeldinger om støjværn m.m. er også gjort til skamme.

Risiko for alvorlig sygdom: I hver tredje kommune plages flere af farlig vejstøj

Borgmester: Statens veje truer vores sundhed

Nyborg er en af de kommuner, hvor støjen fra statens veje er steget allermest de seneste fem år. Med sin placering på Fyn lægger byen jord og ører til hovedtrafikåren mellem landsdelene – motorvej E20.

”Professor Göran Pershagen fra Karolinska Institutet i Stockholm. Ifølge ham tyder mange studier på, at risikoen for at få alvorlige kroniske sygdomme stiger i takt med støjniveauet.

- En støjpåvirkning på over 50 decibel er eksempelvis ikke ufarlig. Risikoen varierer selvfølgelig fra person til person, men jo højere det gennemsnitlige støjniveau er, desto højere bliver risikoen for negative helbredseffekter, siger han”.

Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/indland/risiko-alvorlig-sygdom-i-hver-tredje-kommune-plages-flere-af-farlig-vejstoej>

Her nogle enkelte udsagn fra støjplagede borgere og Furesø kommune



Ulf Rahbek Thomsen Jeg bor 500 meter fra Vestmotorvejen i Slagelse og jeg kan tydelig høre larmen. Og det på trods af en dyr støjvold.

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/156089908408574/>



Bodil Holst Kjær Jeg bor ca. 4 km fra Hillerødmotorvejen. Den høres meget tydeligt på den afstand.

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/171477463536533/>

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse Bilag 1 - Side -13 af 19

[Henri Bornstein:](#)

”KOMMENTARER:

Borgergruppen STOP MOTORVEJSSTØJ har foreløbigt modtaget følgende kommentarer fra udenforstående fagfolk til VD /

Vejdirektoratets udsendte notat af 26 9 2018:

01. Vejdirektoratets gennemsnitlige målinger er baseret på døgnudregninger som gennemsnit af alle 24 timer. - Imidlertid er det meget misvisende i forhold til den opfattelse almindelige mennesker opfatter lyd på, dagen og natten lang. Lydtryk er altid meget højere i f.eks. spidsbelastninger morgen og aften. Ved at fordele disse over mange timer formindskes lydtrykket på hørelsen mange gange til en TEORETISK MATEMATISK værdi. Derfor stemmer det ikke overens med følelsen af høj lyd, der er yderst generende.

02. En anden uddannet ekspert påpeger, at man ikke er imponeret over den mulighed for enkelte steder måske at sænke lyden 1-3 dB, mens det andre steder går op.”

<https://disqus.com/by/henribornstein/>

”Furesø Kommune ligger skønt midt i naturen, men samtidig med let adgang til Hillerødmotorvej og kun 20 minutter til København. Motorvejen og andre hovedtrafik-årer skaber imidlertid udfordringer med trafikstøj, og denne udfordring er vokset løbende gennem årene, i takt med den stigende trafik.”

<http://www.furesoe.dk/Kommunen/DetPolitiskeLiv/RaadgivendeUdvalg/Trafikstoej>

Hvordan beregner Vejdirektoratet hvordan trafikudviklingen måtte blive i fremtiden

Vejdirektoratet anvender en model baseret på en såkaldt efterspørgselsfremskrivning. En sådan opererer med at der er helt ubegrænset vejkapacitet på den undersøgte vejstrækning.

Normalt beskriver det sådan:

”Det skal bemærkes, at fremskrivningen er en ren efterspørgselsfremskrivning, der ikke tager højde for kapacitetsproblemer i afviklingen af trafikken”.

Eller sådan:

”Det skal bemærkes, at der i fremskrivningerne ikke er taget højde for, at kritisk trængsel på en strækning vil bevirke, at trafikanterne begynder at finde alternative ruter, eller helt undlader at foretage turen”.

I VVM-undersøgelsen beskrives modellen sådan:

”Trafikmodellen OTM er opstillet med data for 2015 og kalibreret i forhold til hverdagsdøgns trafikken (HDT) i 2015 på udvalgte strækninger. Trafikken er derefter fremskrevet til 2025 baseret på den forudsatte udvikling i befolkning, arbejdspladser, bilejerskab, kørselsomkostninger med bil og takster i den kollektive trafik samt besluttet udbygning af infrastruktur og kollektiv betjening.”

Der anvendes disse forudsætninger:

”Befolkningstallet er fremskrevet med udgangspunkt i Danmarks Statistiks kommuneopdelte befolknings-fremskrivning for 2016. Antal af arbejdspladser er fremskrevet med udgangspunkt i Fremskrivningen af bilejerskabet og befolkningens fordeling på indkomstgrupper er foretaget på basis af den forventede udvikling i bruttonationalproduktet (BNP), jf. Finansministeriets konvergensprogram for 2016. Kørselsomkostningerne er forudsat at stige med 0,6 pct. frem til 2020”.

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -14 af 19

Vejdirektoratet laver en modelberegning, hvorefter trafikken på strækningen vil stige sådan:

Trafikberegninger med Ørestadstrafikmodellen OTM viser, at trafikken på strækningen vil stige med 15-26 % i en situation, hvor den ikke er udbygget til motorvej. I 2025 vil der køre mellem 22.600 og næsten 47.000 køretøjer på hverdage, hvoraf de største mængder findes ved Allerød.

Det vil medføre endnu mere trængsel på strækningen end i dag, da vejens kapacitet ikke vil kunne afvikle så mange flere biler.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Man laver beregningen sådan selvom der ikke er plads til de mange ekstra biler. Det er derfor ren fiktion, at der i virkeligheden skulle komme så megen ekstra trafik. Mange vil nok tænke sig mere om, skifte tidspunkt eller sågar bruge lokalbanen og S-toget i stedet. F.eks. også i kombination med cykling.

Det er i øvrigt en beregning af hverdagsdøgntrafikken. Altså ikke opdelt i myldretid og anden tid.

Trafikmodellen OTM opgør trafikken i hverdagsdøgntrafik. Det vil sige som den gennemsnitlige trafik på et hverdagsdøgn uden for sommermånederne og uden helligdage.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Med denne fremskrivning ”i hånden” laver man så en fremskrivning af situationen efter bygning af en 4 sporet motorvej med en hastighedsgrænse på 110 km/t.

Nærnæst kommer det rigtig store nummer. Man sammenligner fremskrivningen af situationen med en motorvej med en fremskrivning uden en motorvej. Det lyder tilforladeligt, men ikke når begge situationer er baseret på en model uden forankring i virkeligheden. Den postulerede ekstra trafik - uden en motorvej - kan ikke være på vejen og ej heller på vejene længere ind mod København.

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken vil stige, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel vil der komme 89 % flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen samme sted er 40 % over hele døgnet.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Så kommer modellen med den ”frelsende engel” i form af motorvejen og den giver naturligvis hurtigere og mere trafik *på selve motorvejen* – især i myldretiden – men at postulere, at man i som pendler med 89 % flere pendlerbiler sendt mod København vinder nogle minutter på stort set alle strækninger syd for den eventuelle motorvej er ikke ædrueligt.

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerød motorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side 15 af 19

Skønsmaleri:

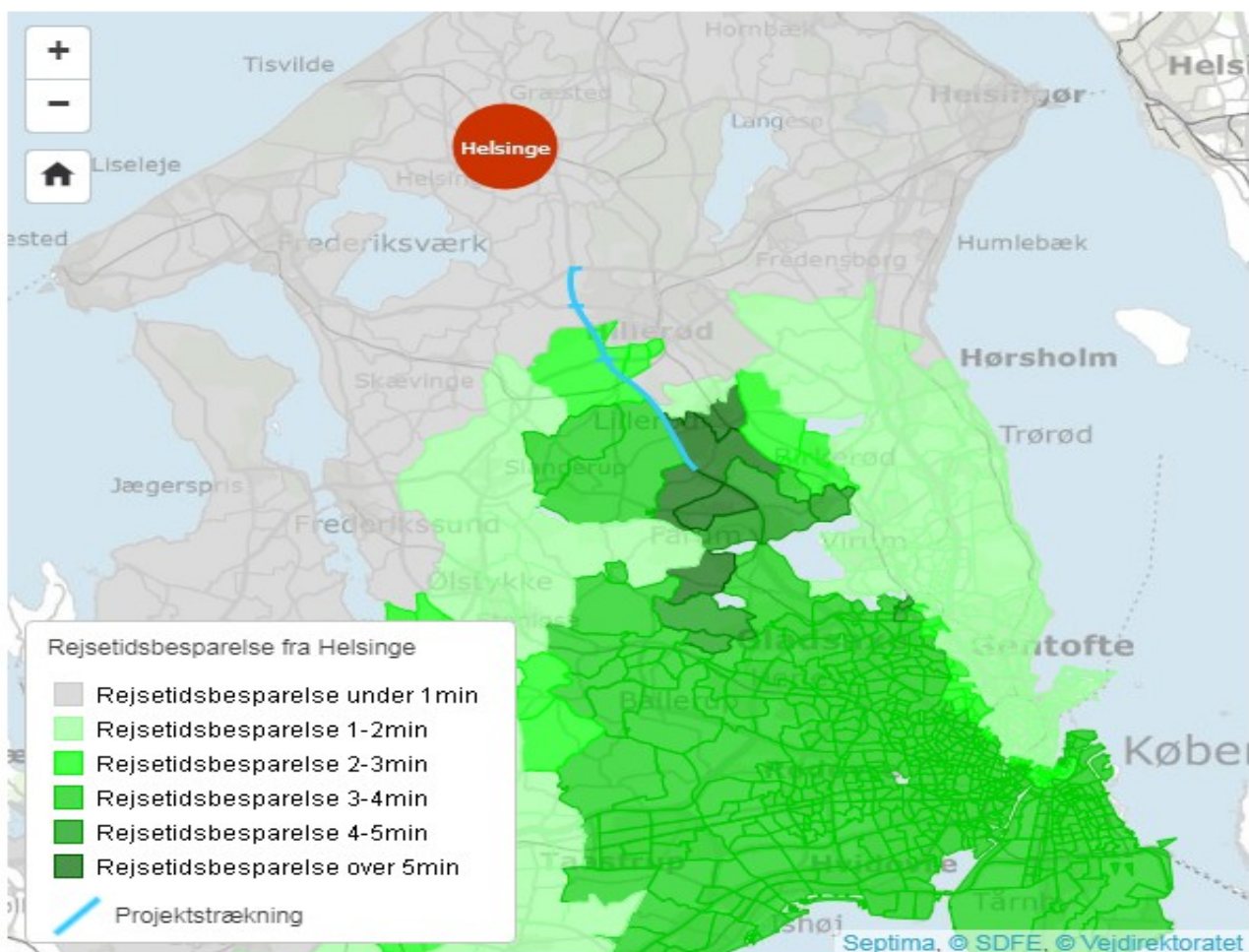
Illustrationen nedenfor skal muligvis forsøge at berolige dem, der måtte mene, at en motorvej på strækningen ikke hjælper noget, fordi de 6 minutter man måtte vinde i myldretiden (3 minutter på andre tidspunkter) fra Helsingør til den eksisterende Hillerød motorvej, mistes længere inde mod København. Vejdirektoratet skriver jo tydeligt, at flaskehalsen blot flytter længere mod København. Kun få skal *kun* køre på den nye motorvej.

Problemet med kortet nedenfor er bl.a., at man sammenligner med en fiktiv fremskrivning af trafikken i 2025 uden en motorvej - ikke situationen i dag. Som tidligere nævnt vil den trafikstigning ikke mulig fordi Vejdirektoratet jo netop anfører, at kapaciteten allerede nu er opbrugt.

Tillige er der ikke beregninger, der viser hvilke forsinkelser, der vil blive påført de andre trafikanter på de eksisterende veje ind mod København, hvis de beregnede trafikmængder uden og med en motorvej skulle blive realiseret. Selvom man bruger kortet viser det dog tillige, at tidsgevinsten selv på det ukorrekte sammenligningsgrundlag er beskednen.

Trafik og pendler

Som pendler vil du opleve en kortere rejsetid



På kortet kan du se den forventede rejsetidsbesparelse fra Helsingør i år 2025 med en udvidelse til motorvej, i forhold til hvis vejen ikke er udbygget i år 2025.

Kilde: VVM-undersøgelsen

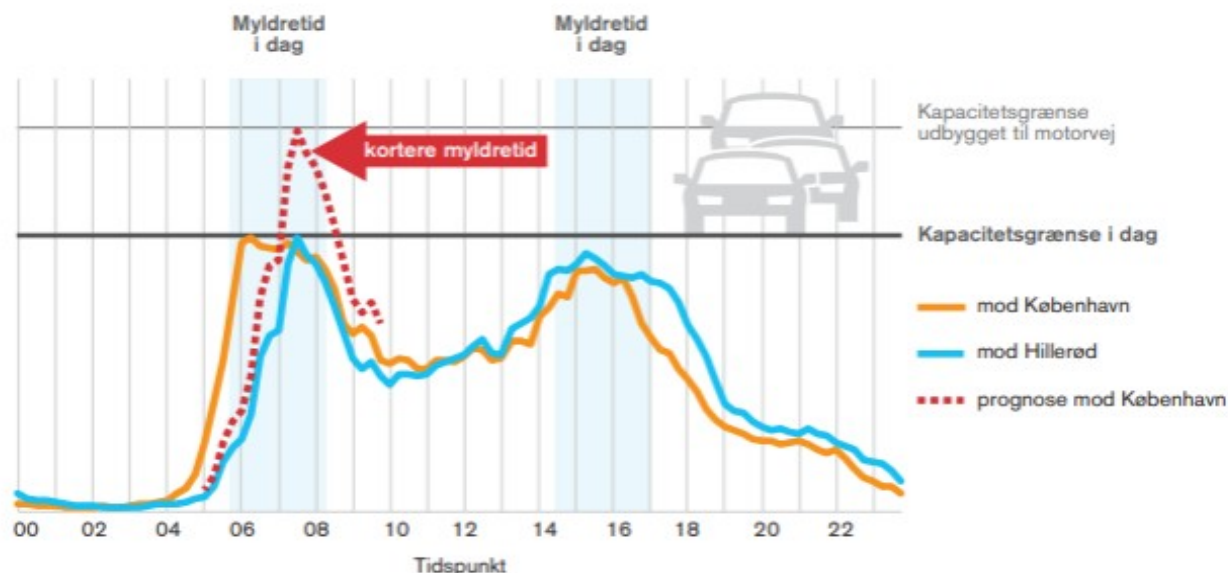
Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerød motorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side -16 af 19

Flere biler i myldretiderne

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken stiger, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel kommer der 89 pct. flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen "blot" er 40 pct. over hele døgnet her.

Det indikerer, at der er et stort undertrykt trafikbehov i morgenmyldretiden for trafik, som i dag ikke kan køre på motortrafikvejen, da der ikke er plads på dette tidspunkt på grund af manglende kapacitet.



Motorvejen stjæler passagerer fra den kollektive trafik, får folk til at køre mere i bil og overfører trafik fra andre veje. Trafikspring:

1. Den største trafikstigning på strækningen skyldes selve projektet. Når det er muligt at komme hurtigere frem på grund af mere kapacitet på motorvejen, så vil:

- bilister fra de omkringliggende veje vælge at køre via Hillerød motorvejen frem for ad andre ruter
- eksisterende bilister kører flere og længere ture end de gjorde før
- folk, der tidligere ikke anvendte bil, nu køre i bil i stedet for at bruge kollektiv trafik

2. Herudover vil en del af trafikstigningen på strækningen skyldes den "almindelige trafikudvikling", som vil ske uanset om vejen udvides eller ej. For eksempel af de planlagte nye by- og erhvervsudviklingsområder langs motorvejen, især i Hillerød S (herunder Supersygehuset), generel befolkningsvækst og større bilejerskab samt øgede indkomster i befolkningen.

På størstedelen af strækningen skyldes cirka 70 % af trafikstigningen selve projektet, og 30 % er "almindelig trafikudvikling".

En udvidelse af Hillerød motorvejen vil imødekomme mange af de trafikale udfordringer, der er langs selve projektstrækningen. Men det vil også gøre presset på de inderste dele af vejnettet i hovedstadsområdet større. I 2025 vil der være flere biler, der kører på den sydligste del af Hillerød motorvejen og på ringvejene end ellers, hvis der på dette tidspunkt er anlagt en motorvej mellem Allerød og Hillerød.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerødmotorvejens forlængelse Bilag 1 - Side -17 af 19

Trængsel i hovedstadsområdet

Trængslen bliver øget længere inde ad Hillerødmotorvejen mod København, men bl.a. Isterødvejen og Helsingørmotorvejen bliver aflastet lidt som følge af projektet



Selvom bilisterne på den nye motorvejsstrækning vil opleve bedre fremkommelighed og højere hastigheder, er det ikke tilfældet længere mod syd mellem Farum og Motorring 3. Det skyldes, at kapaciteten på den inderste del af Hillerødmotorvejen i 2025 både bliver udfordret af den "almindelige" trafikvækst, og af den øgede trafik som kommer fra udvidelsesprojektet.

Flaskehalsen flytter længere ind mod København

Nogle af parallelvejene til de inderste dele af Hillerødmotorvejen, som ligger udenfor projektstrækningen, vil i 2025 opleve mere trafik, fordi bilisterne vælger andre ruter til den belastede motorvejsstrækning.

Kilde: VVM-undersøgelsen

En VVM-undersøgelse må i dagens situation tage stilling til effekten af en fremtid med roadpricing

Muligheden for indførelse af roadpricing rykker nærmere. Alt tyder på at teknikken nu langt om længe er ved at være på plads. Derved kan efterspørgsel efter trafik styres således at trængsel reduceres til et minimum. Det er derfor ikke fremtidssikkert at lave en VVM-undersøgelse der er baseret på en gammeldags trafikalt tankegang med bevidstløs fremskrivning af biltrafikkens omfang baseret på en forestilling om ubegrænset vejkapacitet.

VVM-undersøgelsen må også af den grund kasseres og en ny undersøgelse foretages baseret på fremtiden på trafikområdet, hvor ressourcebesparelse, klimahensyn og miljø skal toprioriteres.

Her nogle udmeldinger

Transportforsker: Ny kommission bør se på roadpricing

Artikel i Altinget den 12. oktober af Kim Rosenkilde

<https://www.alinget.dk/energi/artikel/transportforsker-ny-kommission-boer-se-paa-roadpricing>

ELBILER: En grøn omstilling af bilparken kræver en markant omlægning af bilafgifterne. Teknologi- og kørselsafgifter bør stå centralt i ny afgiftskommissions arbejde, mener forskningsleder og medlem af Klimarådet Niels Buus Kristensen.

Altinget har spurgt Niels Buus Kristensen, medlem af Klimarådet og forskningsleder ved Transport Økonomisk Institut på Oslo Universitet,

Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerød motorvejens forlængelse Bilag 1 - Side -18 af 19

Lyder det som en umulig opgave, regeringen vil sætte den nye kommission på?

"Jeg tror godt, man kan finde en løsning. Specielt som tiden går, og kørselsafgifter formentlig bliver en mere farbar vej. Der er mange fordele ved at omlægge fra afgifter på bilerne til afgifter på kørslen."

Leder: Tag så de fødder ned og kom i gang med roadpricing

Ingeniøren 26. okt 2018

Roadpricing er det bedste redskab til at bekæmpe trængsel i Hovedstaden. Sådan lød konklusionen for fem år siden fra Trængselskommissionen, som af den daværende regering blev sat til at finde på løsninger på trafikproblemerne i København. Året efter kom samme konklusion fra Produktivitetskommissionen.

Præcis samme budskab blev gentaget i marts i år af 'Ekspertgruppen for fremtidens mobilitet', som transportminister Ole Birk Olesen (LA) nedsatte for at finde løsninger på fremtidens trængsel. Men som med alle de foregående konklusioner fra eksperter og rådgivere var regeringen også denne gang utilfreds med svaret. Det på trods af, at der er opbakning fra organisationer som Dansk Erhverv, IDA, 3F Transportgruppen, Autobranchen og tænketankene Concito og Cepos for blot at nævne nogle få.

<https://ing.dk/artikel/leder-tag-sa-de-fodder-ned-kom-gang-med-roadpricing-221342>

KRONIK. Ingeniøren. Roadpricing er på vej

Af Søren Have, chefkonsulent hos Rambøll, hvor han rådgiver om mobilitet og digitale strategier.

I denne kronik vil jeg spå om, hvad den foreslåede transportkommission vil anbefale: Gradvis indfasning af kørselsafgifter i Danmark. Jeg vil både argumentere for hvorfor og give mit bud på hvordan det konkret kunne foregå.

Hvorfor kørselsafgifter nu?

Da der er en bred erkendelse af at kørselsafgifter er en smart løsning på især trængsel, har der gennem tiden været flere tilløb til at indføre kørselsafgifter i Danmark, uden disse dog er blevet gennemført. Dette må tilskrives at de forventede gevinster ikke hidtil har stået mål med de teknologiske og politiske risici. Heldigvis har verden ikke stået stille, selvom vi har i Danmark, hvad angår kørselsafgifter. Belgien har for eksempel implementeret det GPS-baserede system for lastbiler, som vi var på vej til i Danmark (inkl. såkaldte 'tyk klient'-løsninger som bevarer privacy), og det fungerer fint.

Og forsøg i regi af Sund og Bælt har konkluderet, at teknologien også vil virke i Danmark.

Kilde: https://ing.dk/artikel/kronik-roadpricing-paa-vej-221644?utm_source=nyhedsbrev&utm_medium=email&utm_campaign=ing_daglig&fbclid=IwAR0nQjff0li3qrpdMRu3s1_IDj48pbyReJVQS5rBTvcPWHcbpL1PBRu4gQSA

Et omfattende anlæg med yderst ringe udnyttelsesgrad

En 4-sporet motorvej er et stort dyrt anlæg med store konsekvenser for miljø, klimabelastning og berørte beboere. Det kan sagtens undgås med en smule omtanke og styring. Det er ingen naturlov, at næsten tomme pendlerbiler altid skal kunne komme frem med høj hastighed uden nogen form for regulering. Specielt ikke når der tilmed er eller kan etableres andre mere skånsomme muligheder for at indrette

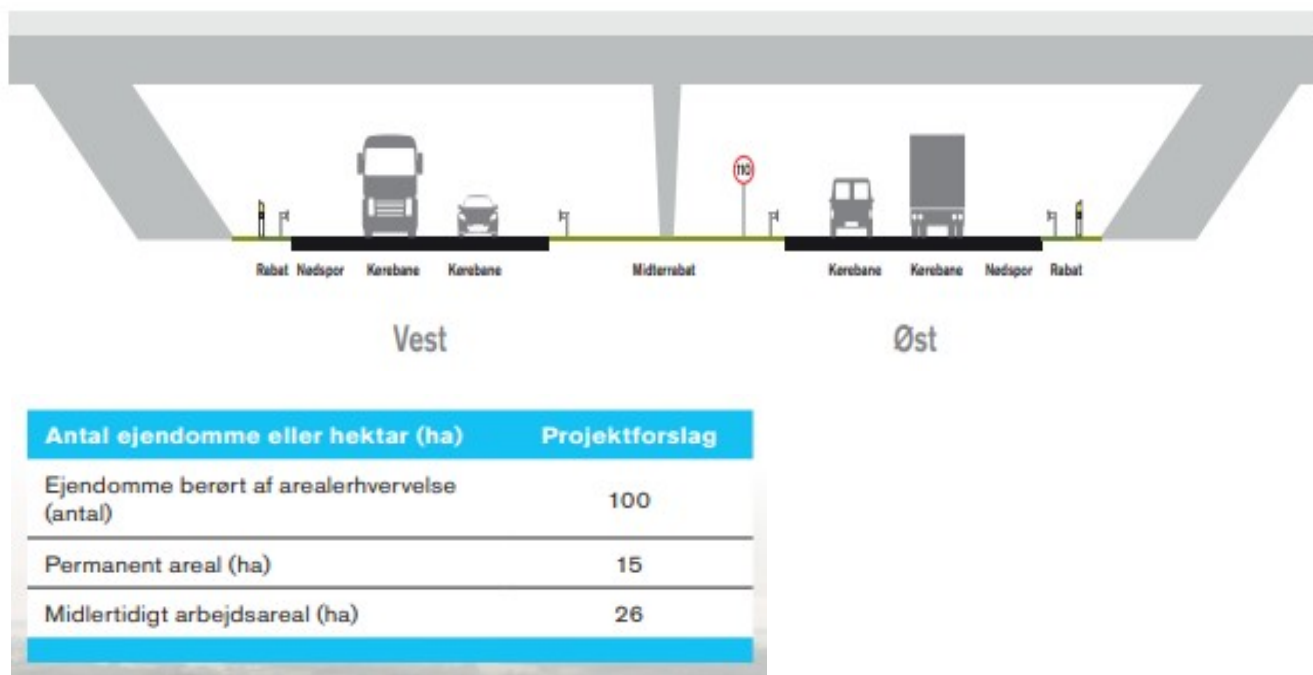
Punkt nr. 2 - Meddelelser - VVM for Hillerød motorvejens forlængelse

Bilag 1 - Side 19 af 19

transportsystemet. Man skal heller ikke glemme hvilke trængsler folk skal igennem i selve byggeprocessen. Med en planlægningsperiode på to år og byggeperioden på fire år vil det være en prøvelse for mange i mange år.

Vi er ikke bekendt med andre samfundsområder, hvor man accepterer en så ringe kapacitetsudnyttelse som grundlag for krav om yderligere udbygninger. Mon hospitalssystemet ville få tilført yderligere midler, hvis kun en lille brøkdel af hospitalssengene blev brugt og vel at mærke kun få timer i døgnet?

Nej, der er der krav om effektivitet.



Trafikulykker - skal forhindres med autoværn mellem kørselsretningerne

Den eksisterende vej har ingen afskærmning mellem kørselsretningerne. Det er noget skidt når der er en så høj hastighedsgrænse som 90 km/t.

De alvorligste ulykker på strækningen i dag sker typisk i form af frontalkollisioner eller ulykker i forbindelse med vending. Alle de dræbte og størstedelen af de tilskadekomne er registreret i sådanne ulykker.

Konklusionen ligger lige for. Den bedste, nemmeste og billigste løsning er at etablere autoværn på den eksisterende vej og sætte hastighedsgrænsen ned. Den kunne være 80 km/t på nogle og 70 km/t på andre strækninger. Derved vil trafiksikkerheden forøges, der spares energi og støjen begrænses. En yderligere støjbegrænsning bør etableres ved den eksisterende vej.

En løsning, som den skitserede vil mindske bilpresset mod Storkøbenhavn hvorimod en motorvej på alle parametre vil øge bilpresset, klimabelastningen og støjbelastningen.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

3116 0082

Vejdirektoratet
Havnegade 27
1058 København K

Dato: 27. november 2018

Høringssvar: VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse

Hermed høringssvar fra Region Hovedstaden til den VVM-undersøgelse, Vejdirektoratet har gennemført og sendt i offentlig høring fra den 26. september 2018 til den 1. december 2018.

Projektet er ét af 10 VIP-projekter, som regionen og KKR mener, skal fremmes i regionen. Vi er derfor utrolig glade for, at forlængelsen af Hillerødmotorvejen nu er kommet et skridt nærmere en realisering med denne VVM-undersøgelse. Vi er også glade for, at man er kommet nærmere en anlægspris for projektet, og at projektet viser sig at være yderst rentabelt rent samfundsmæssigt.

En sammenhængende motorvej mellem København og Hillerød vil forbedre kapaciteten og få en afgørende betydning for udviklingen i Nordsjælland. Herudover vil tilgængeligheden til Nyt Hospital Nordsjælland i Favrholm også forbedres – særligt hvis Overdrevsvejen udvides.

Derfor er det vigtigt for os, at en udvidelse af Overdrevsvejen til 4 spor inkl. cykelstiforbindelse medtages inden for rammen af motorvejsprojektet. Overdrevsvejen bør udvides helt frem til den østlige indkørsel til kommende hospital og ny station.

Region Hovedstaden arbejder for at skabe bedre trafikale sammenhænge, som kan bidrage til en højere livskvalitet for mennesker i deres hverdag. En udvidelse af Hillerødmotorvejen løser ikke trængselsudfordringerne alene. Det er derfor vigtigt, at der arbejdes med flere løsninger for at skabe en bedre samlet mobilitet. Derfor foreslår vi, at der etableres en cykelforbindelse langs Hillerødmotorvejen, som kobles op på den eksisterende supercykelsti "Farumruten". Den bør som minimum forlænges til Lyngvej/Overdrevsvejen og etableres inden for rammen af motorvejsprojektet. Vi henviser i øvrigt til anbefalingerne i supercykelstisekretariatets høringssvar.

Med venlig hilsen



Diana Arsovic Nielsen
Direktør

EN DEL AF

GREATER
COPENHAGEN

NOTAT

Dato: 14. november 2018

Spørgsmål:

Hej Diana og Birgitte, cc Jens

Jeg har fået nedenstående spørgsmål fra en borger. De er relativt tekniske, kan I hjælpe med svar?

Jeg forventer ikke at der skal bruges mange timer på beregninger - mere hvis man kan lave nogle umiddelbart overordnede svar.

Ved ikke om det er politikerspørgsmål, eller om det er for teknisk til det, men det er jo spørgsmål fra en borger. Han hedder [REDACTED] og har mailadresse [REDACTED]

Ring evt til mig hvis I er i tvivl - jeg er i hvert fald selv i tvivl i forhold til praksis for svar på sådan noget her.

Oversigt over Region Hs lokalbaner:

	Strækningshastighed	Distance
Hillerød - Hundested	100 km/t	39,0 km
Hillerød - Tisvildeleje	75 km/t	24,7 km
Hillerød - Gilleleje	75 km/t	25,9 km
Helsingør - Gilleleje	75 km/t	24,5 km
Hillerød - Snekkersten	100 km/t	57,5 km
Jægersborg - Nærum	75 km/t	7,8 km

Ialt 179,4 km

Togfondens opgraderingsplaner af 21. januar 2014 taler om opgradering af statslige lokalbaner så IC3/IR4 kan køre på dem, dvs opgradering til 200 km/t. Det samme mål bør vi have i Region H.

Så hvad vil det koste at opgradere lokalbanerne til 250, 200 hhv 160 km/t?

Kan det gøres ifbm. almindelig vedligeholdelse? Hvor meget vil det så koste?

Hvad vil tidsbesparelserne være for de enkelte linjer ved hhv 250, 200 km/t, og 160 km/t? Både ved stoptog og hurtigtog?

Kan Lokaltogs Lint 41 tog køre 140 km/t, eller hvad vil det koste at opgradere dem?

Hvor lang tid vil det tage for hver strækning at opgradere dem?

Hvad vil det betyde for passagertal og driftsøkonomi, ifht. nuværende prognoser?

Kan vi få kommuner eller andre til at være med til at betale?

Hvad med "bedre og billigere" penge? Og en Letbane Ring 3 finansieringsmodel?

Punkt nr. 3 - Meddelelser - Svar på borgerhenvendelse fra Christoffer Buster Reinhardt om hastighed på lokalbanerne
Bilag 1 - Side -2 af 2

Svar:

Kære Buster

Vi har nu udarbejdet et svar på din henvendelse, som du kan videresende til borgeren [REDACTED]. Vi ligger det som sagt på som en meddelelse til trafikudvalget på næste møde d. 27. november 2019.

Kære [REDACTED]

Tak for din mail d. 28. oktober 2018. Jeg har forelagt din mail for Region Hovedstadens administration, som svarer følgende:

Region Hovedstaden har ikke nogen aktuelle planer om hastighedsopgradering af lokalbanerne, men arbejder i stedet på at indfri flere af tiltagene i planen "Visioner for Lokalbansen 2012-2025" fra 2012. Tiltagene er konkretiseret i "Handlingsplan for udvikling af lokalbanerne" fra 2014, som bl.a. omfatter ombygning af Hillerød st. og flytning af en række standsningssteder.

Opgradering af regionens lokalbaner til 250, 200 eller 160 km/t vil kræve massive ændringer i infrastrukturens geometri, nedlæggelser af jernbaneoverkørsler, etablering af broer, ændringer i sikringsanlæg/flytning af signaler og nedlæggelse af standsningssteder for at kunne udnyttelse hastigheden. Hertil følger ekspropriation, støjafskærmning og dispensation til anlæg i fredede naturområder m.v.

Regionen har ikke fået foretaget en analyse af en opgradering af lokalbanerne til højhastighedsbaner. Det er derfor ikke muligt for os at sige, hvad det vil koste og hvor store tidsbesparelserne vil være. Det er dog administrationens vurdering, at anlægsomkostningerne vil ligge langt ud over hvad regionen kan klare inden for de nuværende budgetrammer.

Vi kan oplyse, at Lokaltogs Lint 41 har en topfart på 120 km/t., og at man i 2007/2008 hastighedsopgraderede Frederiksværkbanen (39 kilometer lang) fra 75 km/t til 100 km/t. Det kostede – alt inklusiv – 50,4 mio. kroner.

En opgradering af togmateriellet til hastigheder over 200 km/t er ikke teknisk mulig, men en opgradering til hastigheder under 200 km/t kan muligvis teknisk lade sig gøre. Administrationen har ikke undersøgt omkostningerne til en sådan opgradering, da togmateriellets nuværende topfart end ikke udnyttes.

*Med venlig hilsen
Christoffer Buster Reinhardt*

Med venlig hilsen

Diana Arsovic Nielsen
Direktør

NOTAT

Dato: 19. november 2018

Spørgsmål:

Kære Birgitte.

Cc Allan Andersen, borgmester. Martin Baden, næstformand i TU.

I forbindelse med den planlagte nedlæggelse af 350S på Amager og ændring af 250 S som ny Dragør rute, har jeg et par gange forespurgt til trængselssituationen på Englandsvej. Og bl.a., at det ikke var nævnt i den udsendte rapport om trængselssituationen i Region H. Nu har jeg, som du kan se, fået en henvendelse fra Tårnbys borgmester om sagen. Som jeg opfatter det, er det nu helt andre tal, der bliver lagt frem, hvilket er lidt mærkværdigt. Tårnby kommune har allerede pt. brugt mange ressourcer, politisk som administrativt, på sagen.

Bh
Erik Rostell Gregersen

Hej Erik

Som omtalt over telefonen har Regionen meldt ud vedrørende et fremkommelighedsprojekt på Englandsvej, at man helst indgår i dedikerede busfremkommelighedsprojekter, som omfatter hele busstrækninger, så man derved kan opnå besparelser, som giver væsentlige positive udslag i tilskudsbehov, regularitet og rejsehastighed.

Dette projekt bliver udarbejdet i samarbejde med Tårnby samt Dragør kommuner og vil også få positive indvirkninger på hele busstrækningen gennem de andre kommuner. Jeg kan derfor ikke forstå regionens udmelding og i øvrigt var Movias første udmelding at der kunne spares 1 mio. på den busstrækning, nu siger de 40.000-80.000 kr. årligt – det må være en regnefejl?

Jeg mener du sagde, at de var interesseret i at støtte forskellige projekter, så kan du ikke lige undersøge sagen.

Bedste hilsner og god weekend
Allan

Venlig hilsen

Allan S. Andersen
Borgmester

Punkt nr. 4 - Meddelelser - Svar på henvendelse fra Erik Gregersen om udvidelse af Engelsvej

Bilag 1 - Side -2 af 3

Svar:

Erik Rostell Gregersen har stillet spørgsmål omkring fremkommelighed på Engelsvej. Nedenfor er sagen beskrevet.

Baggrund

Tårnby Kommunes administration har henvendt sig til Region Hovedstadens administration med henblik på at drøfte løsningsmuligheder på betydelige trængselsudfordringer på Engelsvej på Amager (Tårnby Kommune). Trængslen er så problematisk, at Tårnby Kommune foreslår at udvide Engelsvej med et ekstra kørespor i nordgående retning.

Baggrunden for henvendelsen er, at den regionalt finansierede bus 350S (fra medio 2019 bus 250S) kører på strækningen. Kommunen har ønsket regionens umiddelbare vurdering af projektet og regionens mulighed for at bidrage til finansieringen af fremkommelighedsprojektet på Engelsvej. I den forbindelse er regionen blevet oplyst, at Movia vurderer, at det årlige tilskud til (ny) bus 250S ved et ekstra kørespor i nordlig retning vil falde med 40.000 kr., hvis projektet gennemføres. I forbindelse med fremkommelighedsprojekter på busområdet kunne der frem til 1. september 2018 ansøges om 50 pct. medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens pulje til forbedret kollektiv bustrafik. Tårnby Kommune har fremsendt en ansøgning til puljen den 1. september 2018, men afventer stadig svar på ansøgningen.

Tårnby Kommune har fremsendt kopi af puljeansøgningen til regionen. Heraf fremgår, at projektet beløber sig til 11 mio. kr. Projektet omfatter en udvidelse af Engelsvej med et ekstra kørespor, som ikke er en dedikeret busbane. I Tårnby Kommunes ansøgning står der bl.a. ”Da buslinje 350S er en regional bus har Tårnby Kommune forsøgt at etablere en aftale mellem kommunen og Region Hovedstaden om medfinansiering.” Regionen har bedt om, at drøftelser om sagen genoptages, når der foreligger et svar om eventuelt tilsagn fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, da projektet ellers vurderes urealistisk at gennemføre. Dette forventes i december 2018. Regionens administration har derudover henvist til, at det kræver en politisk beslutning, hvorvidt regionen ønsker at indgå i projektet og kan indgå i eventuel medfinansiering.

Tårnby Kommune har fået regnet på regionens årlige besparelse ved en dedikeret busbane. Det oplyses, at regionen årligt kan spare 80.000 kr. ved en dedikeret busbane, og ikke 40.000 kr./årligt ved en kørebane.

Administrationens vurdering af sagen

Administrationen vurderer det generelt mest hensigtsmæssigt at indgå i dedikerede busfremkommelighedsprojekter, som omfatter hele busstrækninger, for derved at opnå besparelser, som giver væsentlige positive udslag i tilskudsbehov, regularitet og rejsehastighed. En udvidelse af Engelsvej med et ekstra kørespor, vurderes ikke at være et fremkommelighedsprojekt målrettet busser, men den generelle trafik. I puljeansøgningen er projektet også præsenteret som en udvidelse med et ekstra kørespor – og ikke en dedikeret busbane.

**Punkt nr. 4 - Meddelelser - Svar på henvendelse fra Erik Gregersen om udvidelse af
Englandsvej
Bilag 1 - Side -3 af 3**

Den fremlagte beregning af økonomien i projektet vurderes ikke tilstrækkelig gunstig for regionen, hverken ved ekstra kørebane eller busbane. Regionen finansierer den nye linje 250S, som medio 2019 "overtager" den nuværende 350S forløb mellem Amagerbro og Dragør. Regionens forventede tilskudsbehov til den nye linje 250S er ca. 27 mio. kr./årligt. Den fremlagte beregning med en forventet besparelse på 40.000 kr./årligt (eller 80.000 kr./årligt) er derfor yderst begrænset i forhold til regionens tilskudsbehov for linjen. Hertil kommer et anlægsbudget i størrelsesordenen 11 mio. kr. som eventuelt skal fordeles mellem regionen og kommunerne. Der er ikke fremlagt et konkret oplæg til en finansieringsmodel mellem regionen og de to kommuner. Regionen er ikke tidligere blevet oplyst om, at der kunne være tale om en besparelse på 1 mio. kr. årligt.

Regionen kan bidrage til finansiering af fremkommelighedstiltag i henhold til Lov om Trafikselskaber. Der indgår dog ikke pt. midler til infrastrukturinvesteringer i regionens budget, ud over dem som allerede er tildelt et særskilt busfremkommelighedsprojekt.

DATO: 25-10-2018

SAGS NR.: 18/2475

DOK. NR.: 256113/18

SAGSBEH.: Peter Günther

VEDRØRENDE:

Englandsvej - udvidelse med et spor - forhandling med Dragør Kommune og Region Hovedstaden

Teknisk Forvaltning har tidligere foreslået udvidelse af Englandsvej med et spor, mod nord fra Tømmerupvej til Øresundsmotorvejen, for at forbedre fremkommeligheden, især i myldretiden for biler og busser, hvor de venstresvingende til motorvejen holder i kø og hindrer de ligeudkørende at passere. Det omfatter også busserne, herunder linje 350S, som er en regionsfinansieret buslinje.

På Økonomiudvalgets møde den 4. april 2018 blev det besluttet, at udvidelse med et spor kræver en ekstern medfinansiering.

Forvaltningen har bedt Movia om at udarbejde et overslag på besparelspotentialet for driften af linje 350S. Dette overslag beløber sig til ca. 40.000 kr. årligt ved et delt ekstra spor (dvs. et spor, hvor biler og busser kører sammen) og 80.000 kr./år, hvis der anlægges et spor reserveret til busser alene.

På den baggrund har der været en dialog med Dragør Kommune og Region Hovedstaden omkring deres eventuelle deltagelse i en finansiering af vejudvidelsen.

Regionen har meldt ud, at man helst indgår i dedikerede busfremkommelighedsprojekter, som omfatter hele busstrækninger, så man derved kan opnå besparelser, som giver væsentlige positive udslag i tilskudsbehov, regularitet og rejsehastighed. Umiddelbart er det pt. svært at vurdere, om regionen kan indgå i en medfinansiering af dette projekt med begrundelse i ovenstående overvejelser, og derudover vil det være en politisk beslutning, hvorvidt regionen kan indgå.

Dragør Kommune har indvilget i at indgå i en dialog omkring problematikken og herunder at få afdækket, i hvor høj grad biler fra Dragør er berørt af fremkommelighedsproblemerne på Englandsvej. Dragør Kommune har ligeledes meldt ud, at en evt. medfinansiering kræver en politisk behandling og tilslutning i kommunen. Dragør har givet tilsagn om at deltage økonomisk i en effektiv vurdering af, hvad et ekstra nordgående spor vil bevirke for fremkommeligheden på strækningen.

På baggrund af ovennævnte forløb vurderer Teknisk Forvaltning, at det bliver vanskeligt at få en ekstern medfinansiering til sporudvidelsen af Englandsvej fra Region Hovedstaden. Teknisk Forvaltning vil på baggrund af forhandlingen med Dragør Kommune ændre i måden, hvorefter tællespolerne i krydset Englandsvej – Tømmerupvej registrerer trafikafviklingen, så der kan hentes trafiktællinger i alle retninger fremover. Der vil derved skaffes baggrund for at indgå i en videre dialog med Dragør Kommune om udarbejdelse af en effektiv vurdering. Justering af tællespolerne er igangsat og en egentlig tælling forventes, at blive udført i slutningen af november.