A photograph of a woman sitting on a bench at a bus stop. She is wearing a dark blue jacket, sunglasses on her head, and light blue jeans. A small brown and white dog is sitting on her lap. She is looking down at a small black device in her hands. In the background, there is a brick building, a cyclist, and a bus stop sign that says 'Nakskov St.'. The sky is clear and blue.

# Movia Mobilitetsplan 2021

## Arbejdsrapport: Mobilitet og kollektiv transport i kommunale og regionale planer

Udkast

# Indholdsfortegnelse

1. Mobilitet og kollektiv transport.....	3
2. Mobilitet i planer og strategier.....	4
3. Kollektiv transport på tværs af fagområder .....	6
4. anbefalinger .....	11

## Fra Trafikplan til Mobilitetsplan

Dette arbejdsrapport indgår i arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2021.

Mobilitetsplanen skal skabe bedre sammenhæng i planlægningen af den kollektive mobilitet på Sjælland, og vise de 2,6 millioner borgere og mange virksomheder, hvordan kollektiv transport skaber værdi lokalt og regionalt.

Movias Mobilitetsplan rummer et strategisk net (de 100 største buslinjer og lokaltogsstrækninger) med flerårigt tilhørende budget, som trafikselskabsloven foreskriver, suppleret med et helhedsorienteret syn på mobilitet, kollektiv transport, miljø, klima, kunder og innovation.

Arbejdsrapporterne behandler udvalgte mobilitetsområder med invitation til dialog blandt interessenterne om mobilitetens udvikling i den sjællandske geografi. Afsættet er de kommunale og regionale mobilitetsbidrag.

Det er ønsket, at arbejdsrapporterne kan skabe god debat, som beriger arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2021. Notaterne har derfor karakter af forberedende analysearbejde og er ikke politisk besluttede. De indeholder heller ikke konkrete målsætninger, men derimod faglige betragtninger, som Movia ønsker drøftet med kommuner, regioner og andre interessenter. Notaterne offentliggøres løbende på Movias hjemmeside og er derudover sendt i høring hos udvalgte interessenter. Der er i alt udarbejdet 12 arbejdsrapporter.

# Mobilitet og kollektiv transport i kommunale og regionale planer

*Kollektiv transport kan understøtte andre politiske målsætninger i kommuner og regioner. Ved at tænke den kollektive transport ind i kommunale og regionale planer kan man styrke borgernes mobilitet og øge den økonomiske bæredygtighed i det samlede transportsystem.*

Dette notat beskriver, hvordan kollektiv transport og mobilitet kan indtænkes i den kommunale og regionale planlægning.

Kollektiv transport er en del af kommunernes og regionernes kernevelværd. Den giver borgerne adgang til job, uddannelse og fritidsaktiviteter og forbinder virksomhederne med kompetencer og kunder. Derfor er den også et vigtigt aktiv i kampen om at tiltrække borgere og virksomheder.

Høj mobilitet er samtidig en væsentlig forudsætning for at indfri målsætninger inden for vækst, erhvervsudvikling, bosætning, uddannelse, sundhed, miljø, klima og en række andre politikområder, der står højt på dagsordenen i kommuner og regioner.

Derfor er det afgørende, at mobilitet, på tværs af kollektiv transport og andre transportformer, indgår i kommuners og regionernes strategiske planlægningsarbejde.

## 1. Mobilitet og kollektiv transport

Mobilitet handler i bred forstand om borgernes mulighed for at kunne komme fra A til B. Høj mobilitet er afgørende for sammenhængskraften i den enkelte kommune og region, og den kollektive transport er et vigtigt element i den samlede mobilitet.

Nogle borgere er afhængige af den kollektive transport for at kunne komme omkring til job, uddannelse og fritidsaktiviteter. Andre vælger aktivt den kollektive transport til, selv om de har alternative transportmuligheder. Og endelig er der borgere, der aldrig bruger bus eller tog – men sætter pris på, at muligheden findes.

God trafik- og mobilitetsplanlægning bygger på en effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur i bred forstand: veje, busser og baner, Flextrafik, cykelstier m.v. Omdrejningspunktet er at sikre en høj mobilitet ved at understøtte borgernes og virksomheders transportbehov og sikre maksimal værdi af de investeringer, der allerede er foretaget.

I landdistrikterne er mobiliteten en vigtig del af den kommunale og regionale velfærd, som bidrager til at fastholde og udvikle levende lokalsamfund, hvor det er attraktivt at arbejde og bosætte sig.

I byerne, hvor efterspørgslen på kollektiv transport er større, er det især vigtigt at sikre et optimalt samspil mellem kollektiv transport og andre transportformer.

### **Kollektiv transport giver samfundsgevinster**

En analyse fra DI Transport viser, at kollektiv transport er en betydelig samfundsøkonomisk gevinst: Hvis hver tredje passager i den kollektive transport valgte bilen i stedet, ville det resultere i et samfundsøkonomisk tab på 2,7 milliarder kr. årligt – på grund af øget trafik, trængsel på vejnettet m.v. Hvis blot 10 pct. droppede den kollektive transport til fordel for bilen, ville det give et årligt samfundsøkonomisk tab på 756 milliarder kr.

Kilde: Den samfundsøkonomiske værdi af kollektiv transport. Cowi for DI Transport, 2017.

## **2. Mobilitet i planer og strategier**

For at sikre et sammenhængende kollektivt transportsystem, der understøtter kommuners og regionernes overordnede visioner, er det vigtigt, at den kollektive transport er en del af deres langsigtede strategiske planer.

Både kommuner og regioner er forpligtet til at udarbejde planer og strategier for deres langsigtede udvikling. For kommunernes vedkommende drejer det sig om kommuneplaner, lokalplaner og planstrategier, mens regionerne skal udarbejde vækst- og udviklingsstrategier (ReVUS).

Der er stor forskel på hvordan kommuner og regioner arbejder med kollektiv transport og mobilitet i disse planer. Nogle har stærkt fokus på mobilitet og ser den kollektive transport som en vigtig brik i den samlede udvikling, andre giver kun emnet få linjer med på vejen.

Movia kan rådgive kommunerne om, hvordan de arbejder med at integrere mobilitet i disse planer. Rådgivningen dækker alle faser i planarbejdet – fra datainput og baggrundsviden (f.eks. kommunale transportdata opdelt på transportformer og geografi) til sparring på mål og fokus, involvering af interne og eksterne partnere samt oplæg for politiske udvalg.

Movia understøtter også kommunernes arbejde med at udvælge konkrete indsatsområder og vurdere deres effekt på transportsystemet.

## **2.1 Regionale Vækst- og Udviklingsstrategier (ReVUS)**

Regionsrådene skal udarbejde regionale udviklingsplaner, der samler de strategiske visioner for regionernes udvikling. Forslaget til en regional udviklingsplan skal offentliggøres inden for den første halvdel af den fireårige valgperiode.

Den regionale udviklingsplan betragtes som et fælles projekt mellem kommuner, erhvervsliv, regionsråd og de øvrige aktører i regionen.

## **2.2 Kommuneplaner**

En kommuneplan er gældende i 12 år og fastlægger de overordnede mål og retningslinjer for kommunens udvikling, både i byerne og det åbne land. Kommuneplanen er den overordnede plan for arealanvendelsen i hele kommunen.

Kollektiv transport og mobilitet er oplagte emner at inddrage i kommuneplanen, både som del af hovedstrukturen, i retningslinjerne og ikke mindst i de overordnede linjer for lokalplanlægningen.

## **2.3 Planstrategier**

Kommunalbestyrelsen skal inden for første halvdel af hver valgperiode vedtage og offentliggøre en Planstrategi. Den skal omfatte oplysninger om den planlægning, der er gennemført siden seneste revision af kommuneplanen, kommunalbestyrelsens overordnede strategi for udviklingen i kommunen og beslutning om, hvorvidt kommuneplanen skal revideres i sin helhed eller på enkeltstående områder. Målet er at tegne et bredt og langsigtet billede af kommunens udvikling.

Der er ikke krav til, hvilke temaer Planstrategien skal behandle. Den kollektive transport og mobilitet kan indgå som ét af flere temaer på linje med andre langsigtede målsætninger om erhvervsudvikling, bosætning, klima osv.

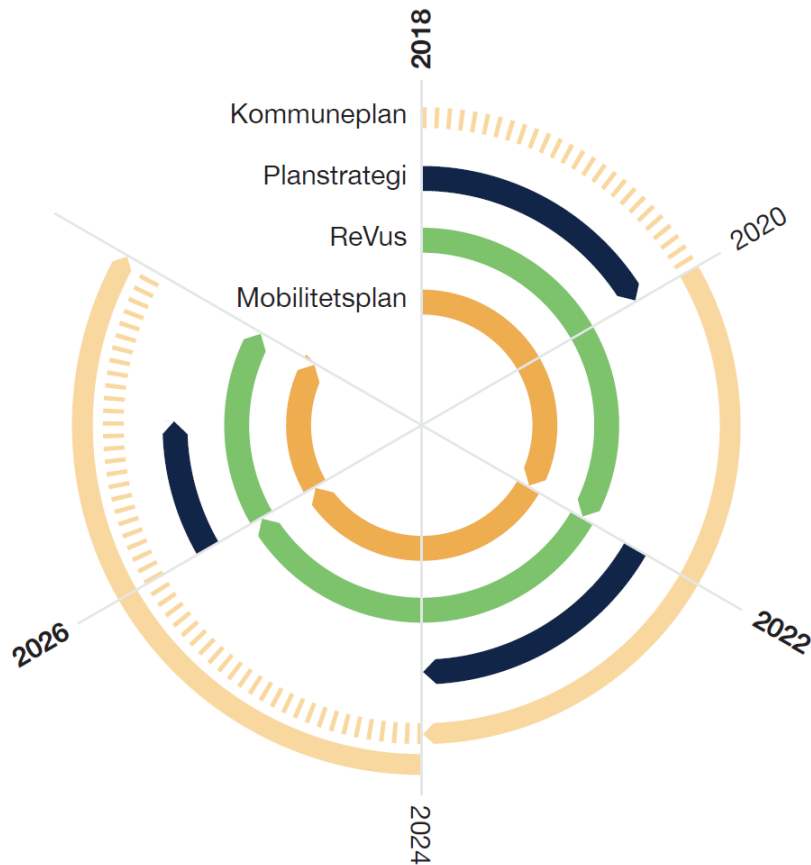
## **2.4 Lokalplaner**

En lokalplan konkretiserer kommuneplanens politiske strategier og målsætninger i form af regler og rammer for arealanvendelse i et afgrænset geografisk område.

Særligt i forbindelse med byudvikling eller byomdannelse er det vigtigt at indarbejde kollektiv transport og mobilitet. Det kan f.eks. ske ved at reservere plads til gode

gang- og stiforhold til stoppesteder, at rundkørslerne dimensioneres, så der er plads til bussen osv.

**Figur 1 – Planlægningsfrekvens i kommuner og regioner**



Kilde: Movia

### 3. Kollektiv transport på tværs af fagområder

Både regionerne og de fleste kommuner har overordnede politikker og strategier, hvor kollektiv transport og mobilitet med fordel kan indarbejdes.

F.eks. er transportmulighederne afgørende for, hvor virksomheder og uddannelsesinstitutioner vælger at etablere sig. Disse temaer står højt på den politiske dagsorden, men kobles ikke nødvendigvis til busbestillingen og den politiske proces omkring bevillinger til den kollektive transport.

## Eksempel på funktionel mobilitetsgeografi

Aalborg Kommune arbejder i sin kommuneplan med forskellige mobilitetsmål for forskellige områder i kommunen. Målene afspejles gennem forskellig prioritering af transportmidlerne:

- I Aalborg by skal kollektiv transport og cykler og fodgængere prioriteres højt, og infrastrukturen skal give borgerne incitament til at bruge de bæredygtige transportformer. Bilfremkommelighed prioriteres lavt.
- I vækstbyerne uden for Aalborg by skal der være gode lokale forhold for fodgængere og cyklister, og den kollektive transport til og fra Aalborg skal styrkes. Bilen er et vigtigt transportmiddel i denne geografi, og derfor skal kombinationsrejser fremmes gennem samkørsel og gode skiftemuligheder mellem bil og kollektiv transport.
- I landdistrikterne er bilen en nødvendighed og den kollektive transport kan ikke sikre mobiliteten. Også her skal kombinationsrejser fremmes.

Mobilitet er ét af fire overordnede temaer i Kommuneplanen for Aalborg Kommune.

Kilde: Kommuneplan : Nødvendige forbindelser – mobilitet. Aalborg Kommune, 2013.

Der er store forskelle på, i hvilket omfang mobilitet og kollektiv transport i dag indgår i kommuners og regions fagspecifikke strategier for vækst/erhverv, bosætning, uddannelse, børn/unge, sundhed mv.

I det følgende gives en række eksempler på, hvordan mobilitet og kollektiv transport kan indtænkes i disse planer, så der skabes sammenhæng på tværs af de enkelte indsatsområder.

### 3.1 Vækst: Veje og kollektiv transport er afgørende for virksomhederne

Når Dansk Industri spørger virksomhederne, hvad kommunerne bør prioritere højest for at styrke vækstmulighederne, kommer infrastruktur og kollektiv transport kommer ind på en klar førsteplads.<sup>1</sup>

Et godt lokalt vejnet og en velfungerende kollektiv transport er afgørende for virksomhedernes konkurrenceevne, deres mulighed for at betjene deres kunder og for at fastholde og tiltrække kvalificerede medarbejdere.

<sup>1</sup> Lokalt erhvervsklima 2017. Dansk Industri, 2017.

At arbejde strategisk med tilgængeligheden til erhvervsområder – med bil, cykel, bus og tog – er derfor et vigtigt værktøj til at tiltrække nye virksomheder og fastholde eksisterende.

For en kommune eller region kan god kollektiv trafikbetjening og velplacerede stoppesteder være med til at sikre erhvervsudvikling og vækst. Særligt hvis den samtidig har fokus på fodgængerforhold i erhvervsområderne, cykelstier i og til områderne, gode muligheder for, at togpendlere kan komme til og fra stationer, og god information om alle transportmulighederne – bus, tog, cykel, privatbil, m.v.

Mange virksomheder har gennem deres miljø- og CSR-mål fokus på bæredygtig transport. Bæredygtige transportmuligheder for de ansatte bruges aktivt til at profilere virksomheden og styrke dens placering i markedet – på samme måde som f.eks. sundhedspolitik. Adgangen til kollektiv transport og gode cykelforhold kan bidrage til at styrke den indsats.

### **3.2 Bosætning: Sikre veje og kollektiv transport**

Alle kommuner og regioner har et ønske om at tiltrække borgere.

Her spiller trafikforhold i form af veje, cykelstier og mulighed for kollektiv transport spiller en stor rolle, på linje med en række andre forhold: Gode daginstitutioner og skoler, indkøbsmuligheder, et lokalt forenings- og fritidsliv, adgang til natur m.v.<sup>2</sup>

For mange har det stor betydning, at der er god kollektiv transport – uanset om de bruger den selv. Det giver en følelse af tryghed at vide, at muligheden er der, også på langt sigt. Og mange små samfund oplever det som det sidste dødsstød, når den sidste buslinje nedlægges.

Derfor spiller den kollektive transport en stor rolle for bosætningen, også i landområderne. Men det er klogt at prioritere transportformerne forskelligt, afhængig af geografien, og understøtte denne prioritering i plandokumenterne, gennem konkrete investeringer og i fortællingen om området.

### **3.3 Klima og miljø: Kollektiv transport og mobilitet giver nye håndtag**

Transporten står for en stor del af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning. Har borgere og virksomheder adgang til mere bæredygtige transportløsninger, vil det ikke kun mindske trængslen, men også den negative miljøpåvirkning. Gode alternativer og supplement til bilkørsel understøtter de kommunale og regionale miljømål uden at lægge begrænsninger på biltrafikken.

---

<sup>2</sup> [Fremtidens bolig, bosætning og vækst i danske kommuner](#). Center for fremtidforskning, 2015.



En bred mobilitetstilgang kan give de kommunale klimaplaner en ny dimension: Gode cykel- og gangmuligheder, koblet med målrettet og konkret information om transportmulighederne, giver borgerne et godt alternativ til bilen på de korte ture til arbejde, indkøb og fritidsaktiviteter i kommunen.

Et strategisk samarbejde med institutioner og større arbejdspladser kan give kommunen nye medspillere i indsatsen for at indfri klimamålene.

Ved at inddrage mange forskellige greb i trafikplanlægningen og inddrage nye spillere får kommunerne mere gennemslagskraft og flere handlemuligheder arbejdet med klima- og miljøplaner.

### **3.4 Sundhed: Aktive borgere er sunde borgere**

Aktive borgere er sundere og har større livskvalitet, og mobilitet handler også om at give dem mulighed for at bevæge sig.

Den kollektive transport understøtter denne målsætning.

Brugerne af den kollektive transport får mere motion i det daglige. De kan kombinere bus og tog med cykel eller gang, og den kollektive transport er samtidig et godt sikkerhedsnet for cyklister, der gerne vil have et alternativ til cyklen, når det regner, er koldt eller bliver tidligt mørkt.

Gode kollektive transporttilbud kan derfor være med til at understøtte målet om flere aktive og sunde borgere. Det kan give borgerne frihed til at vælge det transportmiddel der passer bedst til den tur, de skal foretage – frem for at hoppe ind i bilen af ren vane.

#### **Gode gangstier kan tredoble kundegrundlaget**

Hvis den acceptable gangafstand til et stoppested øges fra 300 til 510 meter vil det såkaldte influensområdet, og dermed det potentielle kundegrundlag, tredobles.

Analyser af fodgængernes oplevelse viser, at byområder med meget liv og gågader med butikker øger den accepterede gangafstand med 10-17 pct.,

mens grønne områder øger den med 10 pct.

Derimod forkortes de accepterede gangafstande med 8-14 pct. langs trafikerede vejstrækninger og andre strækninger, der opfattes som kedelige. Totalt set varierer de acceptable gangafstande med ca. 30 pct.

Kilde: Helge Hillnhütter: Pedestrian Access to Public Transport. University of Stavanger, 2016.

### 3.5 Uddannelse: Lang transporttid påvirker uddannelsesvalget

En analyse fra Danske Regioner viser, at mellem 15 og 22 pct. af de unge bevidst fravælger en uddannelse eller et uddannelsessted på grund af for lang afstand. Omkring 30 pct. siger, at transporttiden har stor betydning for valget af uddannelse.

Det gælder både på gymnasiale uddannelser, erhvervsuddannelser og videregående uddannelser.

Lang transporttid øger også frafaldet fra ungdomsuddannelse. Jo længere tid de unge skal bruge på transport til en ungdomsuddannelse, jo mindre er sandsynligheden for, at de gennemfører den. Denne tendens er stærkest på erhvervsuddannelserne.<sup>3</sup>

Især i de tyndere befolkede områder er det en udfordring at forkorte de lange transporttider til de stadig mere centraliserede ungdomsuddannelser.

Men kommunerne kan arbejde på at sikre en god basisbetjening med bus, skabe gode venteområder på stationen og ved stoppestederne og sørge for, at de unge får konkret information om bussen, toget og cykelvejene til uddannelsesstederne.

### Dialogværktøj: Unge viser Vej

Unge Viser Vej er en metode til at inddrage de unge aktivt i arbejdet med deres egen mobilitet. Materialet, der kan downloades fra Movias hjemmeside, kan bruges på mange måder:

- Som en integreret del af de unges uddannelsesforløb, enten et samlet forløb på 1-3 dage eller spredt over længere tid.
- Som et ½ dages intro-forløb.

<sup>3</sup> [Analysenotat – Sammenhæng mellem gennemførelsen af erhvervsuddannelser og elevernes afstand til deres erhvervsskole.](#) Danske Regioner, 2015.

- Som 1 times kickstart på en dialog om mobilitet og brug af kollektiv transport, f.eks. et ungdomsborgermøde
- Som en konkurrence med mening, ved et arrangement i kommunen eller på uddannelsesinstitutionen.

Unge Viser Vej er udviklet af Movia i samarbejde med Holbæk Kommune, Odsherred Kommune, Danske regioner, uddannelsesstederne EUC Nordvestsjælland, Holbæk 10. klassecenter, Odsherred Gymnasium, Slotshavens Gymnasium og Stenhus Gymnasium. Det er støttet af Region Sjælland.

#### 4. anbefalinger

Den kollektive transport spiller en vigtig rolle for at sikre mobilitet til alle borgere og virksomheder i en kommune – og for at indfri en lang række politiske målsætninger uden for trafikområdet.

Movia vil derfor arbejde for, at Mobilitetsplanens fælles mål og visioner afspejles i de kommunale plandokumenter: Planstrategier, kommune- og lokalplaner, regionale erhvervs- og vækststrategier samt strategier for bosætning klima/miljø, sundhed mv.

Movias primære målsætning er at synliggøre, hvordan den kollektive transport understøtter de strategiske mål i kommuner og regioner. Sekundært har Movia en ambition om, at kollektiv transport og en bred mobilitetsforståelse er afspejlet i kommende lokalplaner, og at kollektiv transport og mobilitet bidrager til at opfylde politiske visioner og mål uden for trafikområdet

I første del af trafikplanperioden (2018/2019) vil kommunerne have fokus på at udarbejde nye strategiplaner og revidere deres kommuneplaner. I anden del (2020/21) vil de i højere grad have fokus på, hvordan mobilitet og kollektiv transport kan bringes i spil inden for andre sektorområder.

Dette vil også afspejle sig i, hvor tyngden i Movias indsats kommer til at ligge.

##### Indsats i 2018/2019

Movia vil arbejde for et større fokus på mobilitet og kollektiv transport i de kommunale planer for at understøtte visionerne om vækst, erhvervsudvikling, bosætning, uddannelse, sundhed, miljø og klima.

Denne målsætning kan f.eks. understøttes gennem:

- Inspirationsmøder om, hvordan mobilitet integreres i strategiplan og kommuneplan.
- Faglig rådgivning til kommuner og regioner i deres konkrete arbejde med strategi- og kommuneplaner.
- Rådgivning om, hvordan mobilitet og kollektiv transport kan tænkes aktivt ind i planerne, i forbindelse med såkaldte stjernehøringer, hvor nye kommunale planer og politikker sendes i samtidig høring blandt alle berørte parter.

### **Indsats i 2020/21**

Movia vil tilbyde kommuner og regioner faglig støtte og tidlig rådgivning om, hvordan kollektiv transport og mobilitet kan understøtte planmål inden for andre sektorområder.

