

Indholdsfortegnelse - Bilag

Indholdsfortegnelse - Bilag	1
3.1 Movias forslag til Mobilitetsplan 2024	2
Bilag 1: Forslag til Mobilitetsplan 2024	2
3.2 Temarække i KKR - fremtidens kollektive mobilitet	29
Bilag 1: Resultater KL mobilitetssurvey 2023.....	29
3.4 Grundlag og rammer for at ansøge lånepuljen til botilbud 2025 og 2026.	39
Bilag 1: Forpligtigende samarbejde om botilbudskapacitet mellem kommunerne i hovedstadsregionen.	39
3.5 Forslag til tilpasning fra økonomimodellen for etablering af botilbud	42
Bilag 1: Forslag til revideret økonomimodel til etablering af nye botilbudspladser i hovedstadsregionen	42
Bilag 2: Sammenligning af eksisterende økonomimodel og forslag til revidering	47

3.1

Movias forslag til Mobilitetsplan 2024



Forslag til Mobilitetsplan

2024

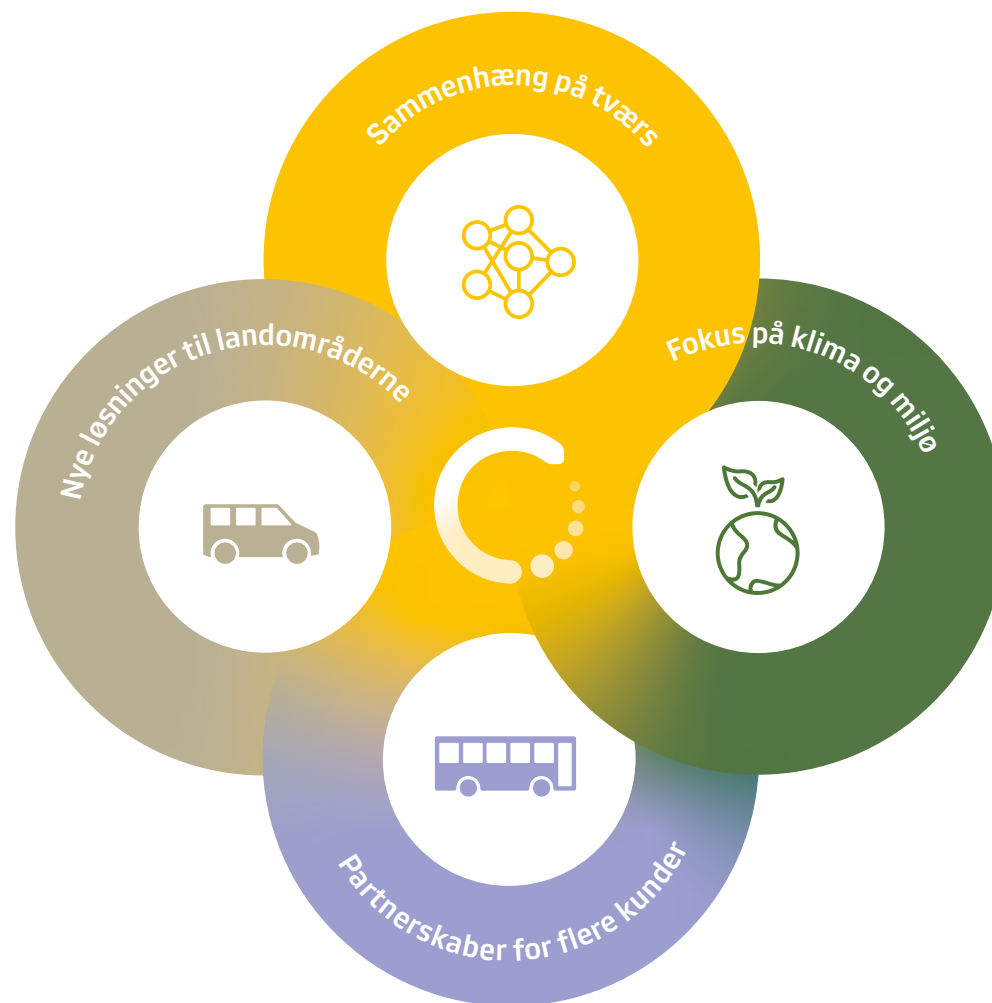
Indledning

Vi har alle et behov for at kunne bevæge os rundt i hverdagen. Når vi skal på arbejde, i skole, til uddannelse eller til fritidsaktivitet, har vi brug for at transportere os. Den kollektive transport giver muligheder for mobilitet til alle. Særligt dem, der ikke har egen bil eller kan køre selv.

I byerne spiller den kollektive transport en rolle, der hvor de mange biler giver trængsel, og der hvor trafikken påvirker miljøet. Velfungerende kollektiv transport tiltrækker borgere og fungerer som en dynamo for by- og erhvervsudvikling. I landområder er der ofte store afstande, og den kollektive transport spiller her en vigtig rolle særligt i forhold til transport til og fra skole for børn, transport til og fra ungdomsuddannelse og for de unge.

Flere borgere i byerne og den stigende trængsel giver et behov for en mere effektiv prioritering af den kollektive transport, mens færre borgere på landet skaber behov for nye, fleksible kollektive transportløsninger.

For at fastholde eksisterende og tiltrække nye passagerer foreslår vi, at kerneprodukterne tog, bus og flextrafik suppleres med nye produkter og services, der skal udvikles og sættes i drift. Forslaget til Mobilitetsplan 2024 indeholder fire temaer, som tager fat på disse udfordringer.





Styr på sammenhængen på tværs

Rygraden i den kollektive transport på Sjælland og øerne skal optimeres løbende, så borgerne forsat kan komme hurtigt og sikkert fra A til B. Vi foreslår i mobilitetsplanen, at vi forbedrer bustrafikken gennem prioritering af indsatser med fokus på betjening og fremkommelighed i R-nettet, såvel som optimering af knudepunkter, hvor forskellige mobilitetsformer mødes. Når tiltagene lykkes, kommer passagererne hurtigere frem, der kommer flere passagerer og den kollektive transports økonomi forbedres.

Vi foreslår også, at vi forsat arbejder for at få busserne på de største buslinjer hurtigere frem i og omkring København og i købstæderne, og endelig foreslår vi, at vi forbereder en fælles undersøgelse for forudsætningerne for indførelse af roadpricing.

Nye mobilitetsløsninger på landet

I landområder, hvor bosætningen er spredt og afstandene store, har det altid været en udfordring at levere effektiv kollektiv transport. I dag består det kollektive tilbud af lokale og regionale busser såvel som flextrafik og plustur.

Vi foreslår, at vi sammen arbejder for at skabe nye, fleksible løsninger, så paletten af mobilitetstilbud udvides med samkørsel og FLOT, som er en ny service, der kombinerer fleksibiliteten i flextrafikken med forudsigeligheden af rutekørslen.

Nye partnerskaber for flere kunder

Vi foreslår, at vi sætter fokus på nye samarbejder og partnerskaber med virksomheder og ungdomsuddannelser såvel som foreninger og turisterhverv.

Det kan bane vejen for at få flere kunder i den kollektive transport, når for eksempel virksomheder i samarbejde med kommuner og Movia finansierer busdrift. Flere passagerer i busserne er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt. For at nå ud til nye kunder i virksomhederne, på uddannelser og til fritidformål skal vi samarbejde med flere og på nye måder. Og dermed få flere til at køre kollektivt både i og uden for myldretiden.

Fortsat fokus på klima og miljø

Den grønne omstilling af busserne er godt på vej og ligger foran de målsætninger, vi har sat som mål siden 2016. Vi foreslår en skærpelse af målet for omstilling af busserne, fordi vi allerede i 2026 har opfyldt den del af den oprindelige målsætning, der drejede sig om nulemission.

Vi foreslår en tostrengt tilgang i flextrafikken. Fra 2025 skal alle nye personbiler i flextrafikken være elbiler, og fra 2030 skal alle personbiler være emissionsfrie. Hvad angår de større flexbiler, er vi forsat afhængige af udviklingen i markedet, men vi skubber på med forsøgsordninger og vil stille krav om, at nye, større flexbiler er nulemission fra senest 2030. Når vi skal indkøbe nyt materiel til lokaltogsstrækningerne, vil de nye tog være eldrevne.

Forslag til indsatser

Tema 1

Sammenhæng på tværs

Vi får R-busserne hurtigere frem

Vi udbygger Fingerplanen med BRT

Vi forbereder os på at roadpricing er en mulighed

Tema 2

Nye mobilitetsløsninger på landet

Vi tester og idriftsætter fleksibel offentlig transport

Vi arbejder for, at samkørsel bliver et tilbud på tværs af kommunerne

Vi skaber overblik over og forbedrer de mindre knudepunkter

Tema 3

Partnerskaber for flere kunder

Vi skaber forbindelse til turisme, kultur, fritids- og idrætsaktiviteter

Vi samarbejder om bæredygtig pendling med kommuner og virksomheder

Vi synliggør og målretter mobilitets-tilbud for unge

Tema 4

Klima og miljø

Vi omstiller til grøn transport

Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne





Kendte mobilitetstilbud

DSB tog
Metro
Letbane

Bus
Lokaltog

Flextrafik
Plustur

Nye mobilitetsløsninger

BRT
Bus Rapid Transit

FLOT
Flexibel Offentlig
Transport

Samkørsel

Der er behov for de rette rammevilkår for BRT og samkørsel

Vi skal supplere tog, busser og flextrafik med nye løsninger, for at styrke mobiliteten for borgere og virksomheder på tværs af kommuner og regioner.

Hvor der er mange passagerer og stor trængsel, er der behov for tværgående BRT-løsninger. BRT-busser kører i egne vognbaner og kommer hurtigt og trængselsfrit frem. Staten har afsat 1,5 mia. kr. til at medfinansiere to BRT-linjer i hovedstadsområdet forudsat, at kommunerne bidrager med et tilsvarende beløb. Kommunerne vil gerne deltage forudsat, at der gives låneadgang og undtagelse for anlægsloftet på samme måde som det har været gældende for metro- og letbaneprojekter. Dette har staten foreløbigt sagt nej til.

Uden for de store byer kan samkørsel blive et godt supplerende mobilitetstilbud på tværs af Sjælland og øerne. Men hvor det i trafikselskabsloven er fastlagt, at kommuner og trafikelskaber må støtte bus- og flextrafik, er det i dag ikke muligt at give offentlig støtte til samkørsel.

Samtidig sætter taxiloven stramme krav til, hvor meget man kompenserer de bilister, der tager passagerer med i deres private biler. Det betyder, at selvom teknologien er på plads, udbydes så få samkørselsture, at det ofte ikke er muligt for passagererne at få en tur, når de har brug for det.

Derfor bør rammevilkårene ændres, så det bliver muligt at bygge BRT og tilbyde samkørsel.

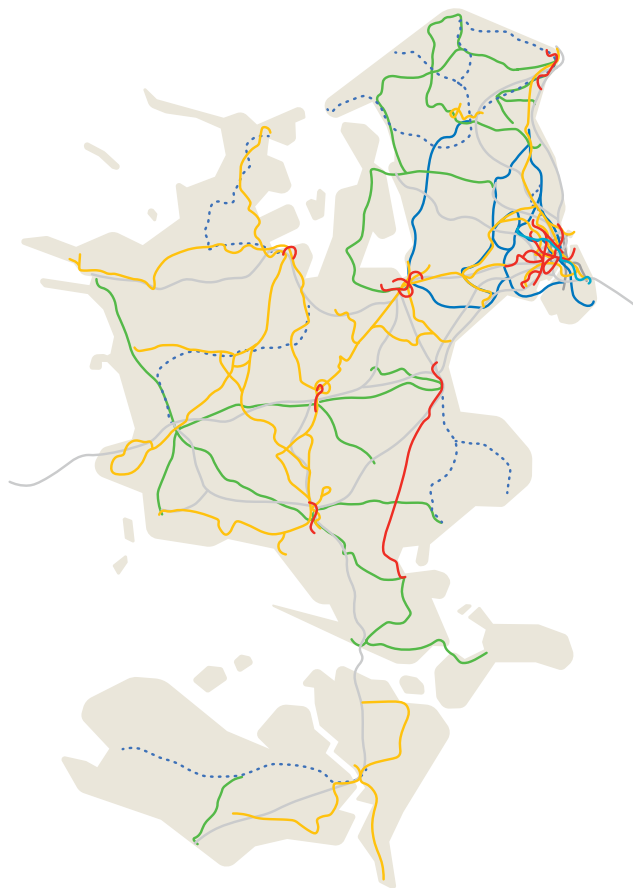
Sammenhæng på tværs

Vi skaber et stærkt busnet, som sikrer sammenhæng på tværs af Sjælland og øerne



Et stærkt kollektivt transportnetværk

Rygraden i den kollektive transport på Sjælland og øerne 2024



● A-bus ● C-bus ● R-bus ● S-bus ● Lokaltog ● Bus ● Tog ● Metro

Hver dag er der omtrent en halv million rejser i Movias busser og lokaltog fordelt på knap 400 linjer. To tredjedele af rejserne sker i det, som vi med afsæt i trafikselskabsloven kalder det strategiske net, der består af de godt 90 største buslinjer og lokalbanerne.

Det strategiske net aftales hvert fjerde år mellem kommuner, regioner og Movia som en del af trafikselskabslovens formelle krav om udarbejdelsen af et strategisk grundlag, der fastlægger de overordnede principper for rutenettet og sammenhængen til statens baner.

De linjer, som vi i fællesskab beslutter skal udgøre det strategiske net, er de mest passagertunge linjer, der sikrer sammenhæng i den kollektive transport på tværs af kommuner og regioner på Sjælland. Det er her den mest effektive service prioriteres med flere afgang, bedre fremkommelighed samt forbedrede forhold på stoppestederne til gavn for både passagerer og busser. Det er her hovedparten af køreplantimerne ligger: Det strategiske net tegner sig for godt halvdelen af det antal timer busserne kører.

Vi optimerer det strategiske net løbende. Movia står for at opgradere trafikinformationen med digitale løsninger som realtid. I fællesskab udpeger vi de steder, hvor det bedst kan betale sig at forbedre fremkommeligheden, forny stoppesteder, indføre flere afgang, natdrift eller tilpasse busser og lokaltog til statens baner og stationer. Vi arbejder også med at etablere knudepunkter samt parkér og rejs-anlæg. Endelig arbejder vi også for, at Lokaltog får mulighed for at køre flere tog på statens baner og dermed skabe flere direkte forbindelser.



Det strategiske net

Det strategiske net består af alle 11 lokaltoastrækninger, A-busser, S-busser, R-busser, vigtige lokalbusser og enkelte andre større buslinjer.

A-busserne kører ofte og giver passagererne en sikkerhed for, at der kommer en bus inden for kort tid. A-busser leverer højfrekvent betjening med kort rejsetid med kort afstand mellem stoppestederne.

R-busser har faste minuttal med halvtimesdrift i dagtimerne og timedrift aften og weekend.

R-busser har sikre korrespondancer til andre vigtige bus- og togforbindelser. R-bussen tilstræber en direkte linjeføring mellem større byer.

S-busserne har direkte linjeføring, færre stop og god fremkommelighed vha. signalprioritering og busbaner. S-busserne skaber forbindelser på tværs af S-tognettet og langs omegnskommunerne og centrale dele af København hvor beboelses- og erhvervsområder forbindes med stationer og andre knudepunkter.

Det strategiske net er tilrettelagt for at skabe den bedste sammenhæng med fjern- og regionalto, S-tog og metro samt den kommende letbane i Ring 3. Det strategiske net besluttet af kommuner og regioner og aftales med Movia i forbindelse med Mobilitetsplanen.

Det strategiske net har været meget stabilt gennem årene og har derfor vist sit værd, som et transportnetværk passagererne kan regne med.

Vi får R-busserne hurtigere frem

Vi har i den seneste mobilitetsplan arbejdet med bustilpasning i og omkring København samt set på muligheder for forbedringer for busfremkommeligheden i Helsingør, Hillerød, Holbæk, Køge, Ringsted og Roskilde. Vi udarbejdede mulighedsstudier for bedre fremkommelighed med inspiration fra BRT, og på denne baggrund har flere kommuner søgt og opnået statslig støtte gennem *Puljen til bedre busfremkommelighed 2022-2023*. I de kommende år vil kommunerne realisere infrastrukturprojekterne.

I de næste år foreslår vi at fremme betjeningen og busfremkommeligheden mellem købstæderne gennem forbedringer af forholdene for passagerer og busser på de regionale linjer (R-busserne), som er en væsentlig del af det strategiske net på Sjælland og øerne.

Virkemidlerne er prioritering i lyssignaler med korte busbaner, forbedrede stoppesteder, cykelparkering m.m. På denne måde bliver busserne i og mellem købstæderne samlet set både mere attraktive for passagererne og mere rentable for kommunerne og regionerne.

Trafikplan for den statslige jernbane 2023

2024 Sydhavnsmetro åbner

Nye signaler Roskilde-Kalundborg

2025 Letbanen åbner i Ring 3

Øresundsperroner på Ny Ellebjerg st.

Elektrificering Roskilde-Holbæk

Elektrificering Køge-Næstved-Vordingborg

Fuld funktionalitet Ringstedbanen

2027 Ny Storstrømsbro åbner for togtrafik

Tilpasninger til projekter

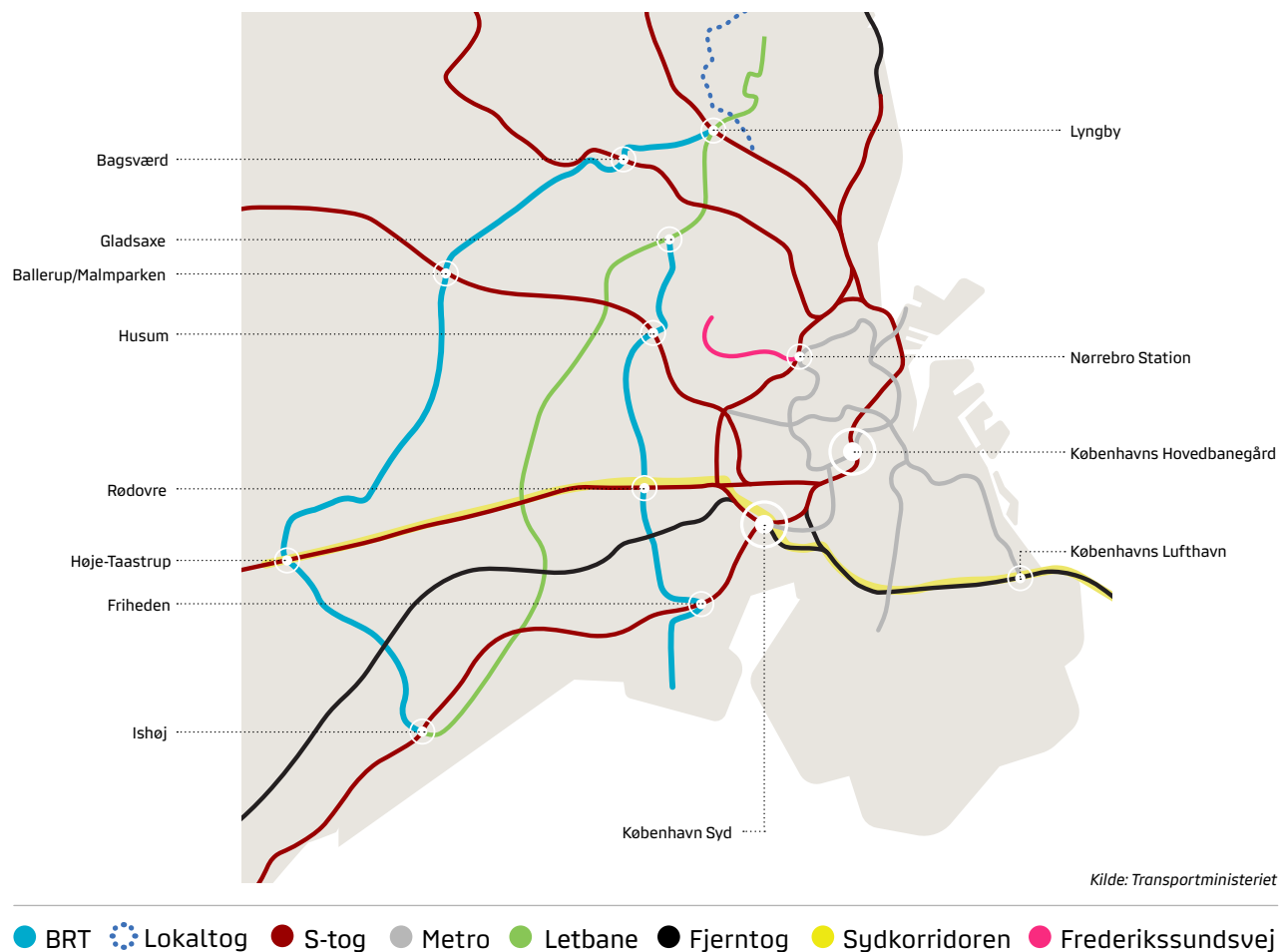
Vi fokuserer kontinuerligt på at optimere det strategiske net, så vi sikrer sammenhæng med den øvrige kollektive transport: S-tog, fjern- og regional tog, metro og den kommende letbane.

For eksempel lavede vi bustilpasninger til Metrocityringen som betød ændringer af 33 buslinjer i oktober 2019. I disse år gennemfører vi bustilpasninger til den ny Sydhavnsmetro i 2024 samt til Letbanen i Ring 3 i 2025.

Vi tilpasser også busserne til de forbedringer, der kommer, når de besluttede projekter som fremgår af Trafikplan for den statslige jernbane idriftsættes i de kommende år. Det er baggrunden for BRT-inspirerede tiltag i en række købstæder som forbedrer busturen til togstationen.

Når punktligheden og kapaciteten øges på banerne, sørger vi for at busdriften følger med.

BRT-linjer i Metropolnetværket



Vi udbygger Fingerplanen med BRT

S-busserne blev i sin tid introduceret med det formål at skabe hurtige forbindelser på tværs af S-togslinjerne, hvor der er mange passagerer. Nu tages det næste skridt med opgradering af linje 300S til letbane samt 400S og 200S til BRT. Tilsammen bidrager de tre projekter til at etablere metropolnetværket.

I Mobilitetsplan 2020 lancerede vi BRT-nettet i hovedstaden. BRT – Bus Rapid Transit – er et højklasset busbaseret transportsystem med højt serviceniveau, der kører i egne busbaner og stopper ved stationslignende stoppesteder.

Metropolnetværket er en udbygning af Fingerplanen med letbane og BRT, som blev introduceret i den politiske aftale om udvikling af infrastrukturen i Danmark "Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035" fra 2021. Med mange afgange, kortere rejsetid, bedre skift, støjsvage elbusser samt bedre muligheder for at komme på tværs vil BRT styrke den kollektive transport i hovedstaden.

Staten gennemfører forundersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger i de kommende år. Det foregår i tæt samarbejde med de involverede kommuner, regionen og Movia for at fastlægge linjeføringer, stationer mv.

En vigtig forudsætning for at beslutte og gennemføre BRT-projekterne på 400S i Ring 4 og 200S mellem Ring 2 og 3, er at staten ligesom ved anlæggelsen af Metro og Letbane, er indstillet på at hjælpe med at opsætte de rette rammer, såsom en tilpasning af reglerne for kommunernes anlægsloft og adgang til lånefinansiering.

Vi forbereder til roadpricing

I november 2023 igangsatte staten et toårigt forsøg med roadpricing. Der er endnu ikke truffet politisk beslutning om at indføre roadpricing, men det forventes at være en effektiv måde til at reducere trængslen. Det forudsætter en velfungerende og udbygget kollektiv transport, som har kapacitet til at transportere dem, som stiller bilen og ønsker at undgå de nye trængselsafgifter.

Hvis forsøget munder ud i et permanent tiltag, kan vi relativt hurtigt tilpasse busserne til den forventede stigning i efterspørgslen, i modsætning til banerne. Vi foreslår i 2025-2026 at udarbejde et fælles oplæg til, hvordan busserne konkret kan understøtte en eventuel indførelse af roadpricing. Formålet er at få en fælles undersøgelse og forståelse af, hvordan og hvor meget busserne kan bidrage og hvad omkostningen vil være.

De miljøøkonomiske vismænd kom i 2021 med et gennemregnet forslag, som viste, at roadpricing kan skabe en årlig samfundsøkonomisk gevinst på 20 mia. kr. Heraf anbefales en andel investeret i at styrke den kollektive transport, hvilket kunne ske ved at styrke S-busserne og ved at etablere BRT-nettet, som blev lanceret i Movias Mobilitetsplan 2020.

Det forventes at tage 6-7 år at gennemføre analyse, træffe beslutninger samt gennemføre busudbud, tilpasse infrastruktur samt idriftsætte busserne, så det kræver rettidig omhu. Derved sikrer vi, at alternativet til at betale vejafgifter kan stå klar i 2030.



Sammenhæng på tværs – indsatser

Vi arbejder kontinuerligt med fremkommelighedsindsatser. Udover BRT på 200S og 400S arbejder vi med f.eks. +Way konceptet, som er ved at blive anlagt til brug for 500S i Brøndby og Hvidovre. Anlægsarbejderne forventes færdige i 2024.

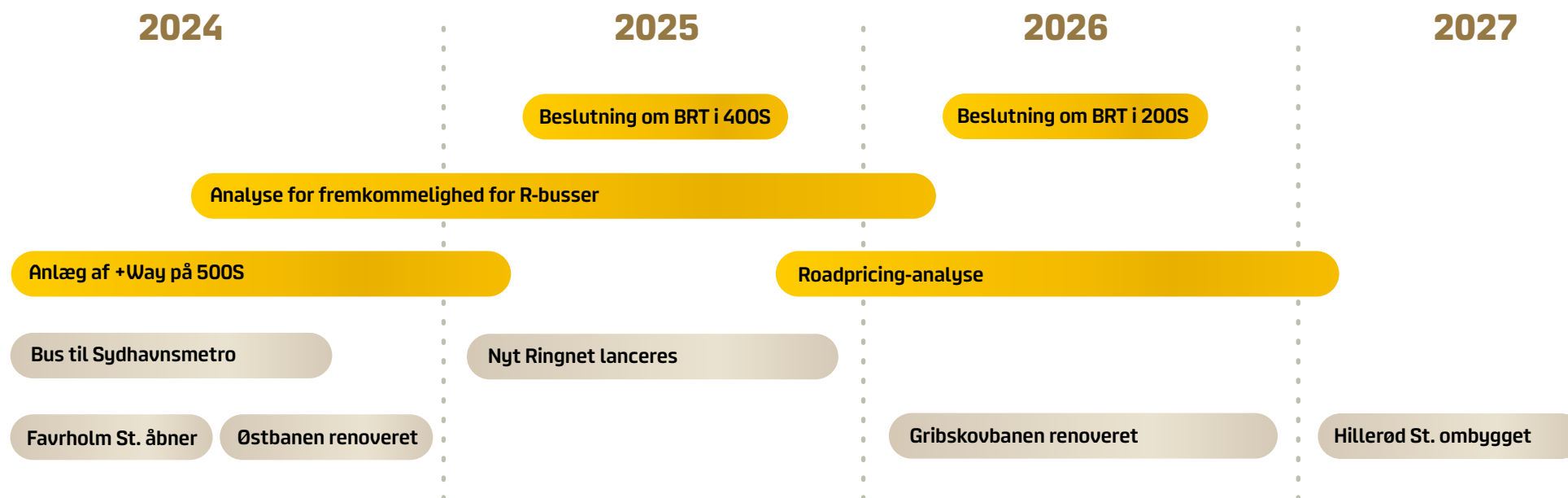
+Way-projektet vil gøre 500S mere attraktiv for kunder med hurtigere rejsetid og nye, opgraderede stoppesteder, som hænger sammen med de omkringliggende byrum og -funktioner.

Inspiration fra BRT-konceptet og erfaringer fra +Way arbejdet kan inkluderes i arbejdet med fremkommelighed på R-nettet i og mellem købstæder.

Erfaringerne kan også blive inddraget i arbejdet med roadpricing-analysen, som tilvejebringer et fælles grundlag for at se på, hvorledes den kollektive transport vil kunne understøtte indførelsen af roadpricing.

I de kommende år arbejder vi med klassiske bustilpasninger til Sydhavnsmetroen, som vil berøre 7 linjer, og den større bustilpasning til Letbanen, Nyt Ringnet, som vil berøre over 30 linjer i form af opsplittings og omlægninger, frekvenstilpasninger og oprettelse af nye linjer.

Ligeledes forventes tilpasninger i lokaltogsdriften, når forbedringerne af lokaltogsstationerne i Hillerød og Favrholm står klar.



Nye mobilitets- løsninger på landet

Det skal være muligt at bo og
arbejde i landområderne uden bil



Mobilitet skal også hænge sammen på landet

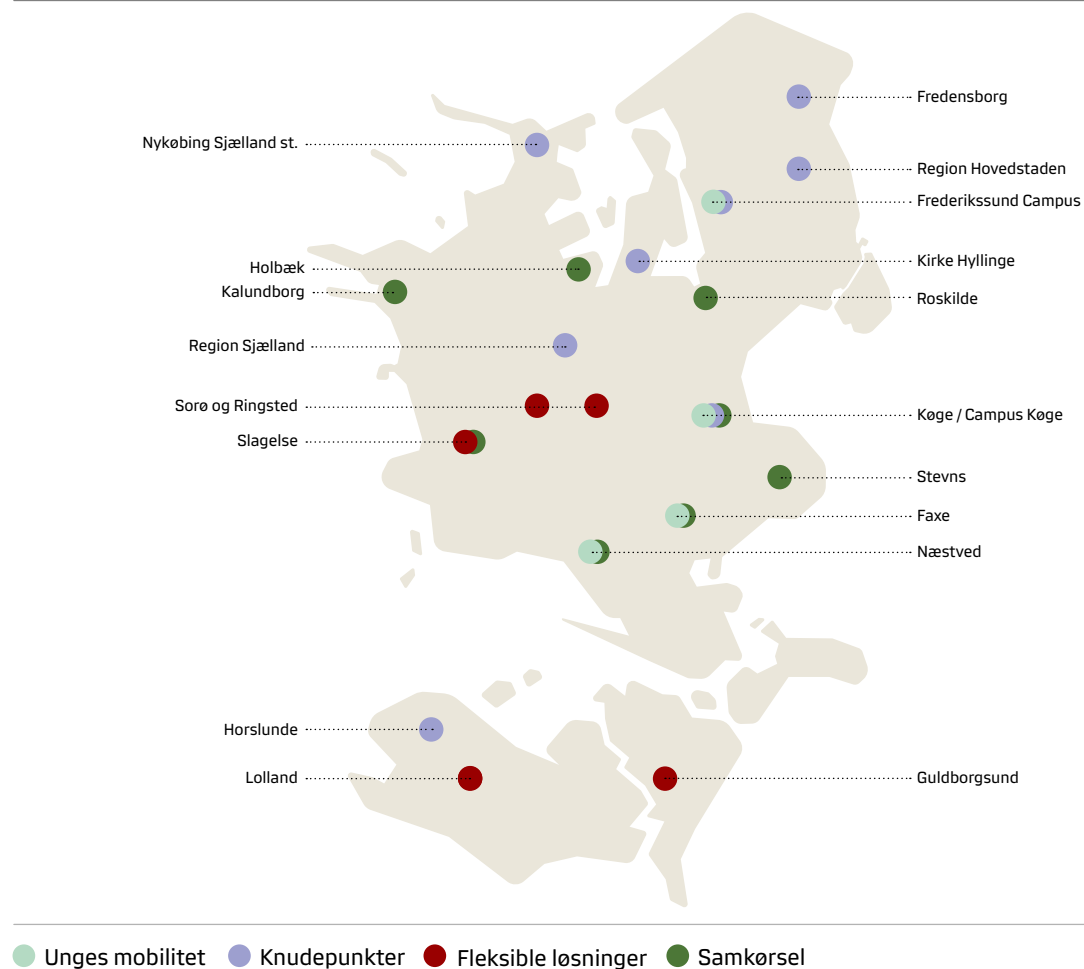


Når vi skal forbedre kollektiv mobilitet på landet, er det nødvendigt at kombinere både nye og kendte løsninger, så vi tilgodeser lokale behov og muligheder, og samtidig forbinder til det strategiske net.

Det skal forsat være muligt at bo og arbejde i landområderne, men på landet kan det være en udfordring at bevæge sig rundt, hvis der ikke er mulighed for eller ønske om, at køre i egen bil – særligt for børn og unge. Vi skal levere mobilitet, der hænger sammen for alle, og det er både dyrt og svært at sikre kollektiv mobilitet i de mindre bysamfund og landområder, hvor der er langt mellem husene.

Med Mobilitetsplan 2020 som afsæt gennemførte vi 14 projekter med fokus på at udvikle nye og optimere kendte mobilitetsløsninger med en stærk opkobling til det strategiske net. Nu skal vi skridtet videre og sætte løsningerne i drift. Vi skal skabe et mere varieret og dækkende mobilitetstilbud og sikre mere effektiv kollektiv mobilitet, så det forsat er muligt at bo på landet uden bil.

Forsøgsprojekter 2019-2024 – Kollektiv mobilitet udenfor de større byer



Erfaringer fra forsøg med kollektiv mobilitet 2019-2024

Movia har sammen med kommuner og regioner gennemført 14 forsøgsprojekter på Sjælland og øerne.

Erfaring fra projekterne:

Mobilitet i landområderne kræver en bred vifte af løsninger

Mobilitetsløsninger skal have en stærk opkobling til det strategiske net

Knudepunkter styrker opkobling til det strategiske net

Samkørsel kan udnytte ledig kapacitet i bilerne

Unge er en vigtig målgruppe til og fra uddannelse

Lokal forankring og fleksibilitet er afgørende



Fleksibel offentlig transport

Fleksibel offentlig transport (FLOT) er en ny betjeningsform, hvor den traditionelle rutetrafik erstattes af mindre busser, der bestilt af passageren kører frit mellem stoppesteder. I 2024-2025 idriftsætter Movia og Faxe kommune den første FLOT-service i Haslev. Passageren bestiller turen via en app og betaler med rejsekortet.

FLOT-servicen er karakteriseret ved at køre direkte, men kun når den er bestilt. Der er kort tid mellem bestilling i app og opsamling ved stoppestedet. Hvor den traditionelle rutedrift består af store busser i fast rute med faste afgang, kan FLOT køre flere ture mellem bestilte stoppesteder, hvilket betyder en kortere rejsetid. FLOT-servicen vil blive kørt i mindre busser, og muligvis vil der være behov for færre busser.

FLOT erstatter busdriften på tre buslinjer. Stoppestederne vil blive betjent af mindre busser efter behov. I løbet af forsøget vil en udvidet aftenkørsel samt weekendkørsel blive testet samt en reduceret ventetid. Det skal afdækkes, om det er muligt at opnå besparelser og/eller en mere attraktiv betjening.

FLOT har potentiale til at blive en af fremtidens faste betjeningsformer i landområderne og samtidig løfte mobiliteten på tider af døgnet, hvor traditionel rutetrafik ikke er hensigtsmæssig. Hvis FLOT i Faxe bliver en succes, planlægger vi, at FLOT kan indgå i den som en del af den ordinære trafikbestilling i 2026.

Samkørsel skal være et mobilitets-tilbud på tværs af kommunerne

Interessen for samkørsel har været stigende de seneste år. Flere sjællandske kommuner ønsker, at Movia tilbyder samkørsel som et produkt på linje med andre kollektive mobilitets-tilbud, og at det bliver integreret med den eksisterende kollektive transport.

Movia har sammen med flere kommuner og regionerne gennemført forsøg med organiseret samkørsel. Hertil har andre kommuner selv tilbudt samkørsel til borgerne. Erfaringerne indtil nu viser, at det særligt er til og fra ungdomsuddannelser og arbejdspladser, at samkørsel har vist sig som et relevant supplement til bussen.

Erfaringerne fra forsøgene peger også på særligt to udfordringer, som Movia kan bidrage til at løse. Tryghed og forsyningssikkerhed. Det gælder om at skabe tryghed både for passagerer såvel som de bilister, der tager passagerer med i deres private biler, så det bliver et tilbud, som borgerne vil bruge igen. Og så gælder det om at sikre, at det er muligt at få en tur, når der er brug for det. Forsyningssikkerheden skal skabes ved, at trafikselskaberne får mulighed for at støtte samkørsel samt supplere med en flexitur, hvis samkørsel ikke er muligt.

For at samkørsel kan blive et reelt mobilitets-tilbud, der kan tilbydes som produkt på tværs af kommuner og regioner, er der dog behov for en ændring af de nuværende rammevilkår.

Samkørsel i Køge Bugt

For at undersøge hvordan samkørsel kan medvirke til at forbedre mobiliteten gennem udnyttelse af den ledige kapacitet i bilerne, indledte Movia i sommeren 2022 et toårigt forsøg i samarbejde med Faxe, Køge og Stevnens kommuner via samkørselstjenesten Ta'Med fra FDM.

Indsatsen har været rettet mod virksomheder, ungdomsuddannelser og landområder. I perioden marts til september 2023 blev der gennemført 2.200 ture, hvoraf størstedelen blev foretaget af studerende fra Køge Gymnasium bosat på Stevnens.

Efter sommerferien 2023 har der været styrket fokus på unge under uddannelse, hvilket har medført, at antallet af månedlige ture er tredoblet, og der således var henholdsvis 584 og 724 ture i august og september.

Fælles overblik over de mindre knudepunkter

Forbedringer af de større skiftsteder som togstationer og busterminaler er godt i gang og er gennem flere år løbende blevet opgraderet, men de små og mere uofficielle knudepunkter kan være sværere at få øje på.

Der er behov for at identificere, kommunikere, forbedre og skabe overblik over de knudepunkter, der kobler op til det strategiske net. De mindre knudepunkter kan med fordel opgraderes med for eksempel læskærm, skiltning, tilgængelighedstiltag og forbedret digital formidling af trafikinformation, blandt andet igennem opsætning af digitale nedtællingsskærme og QR-koder ved stoppestedet.

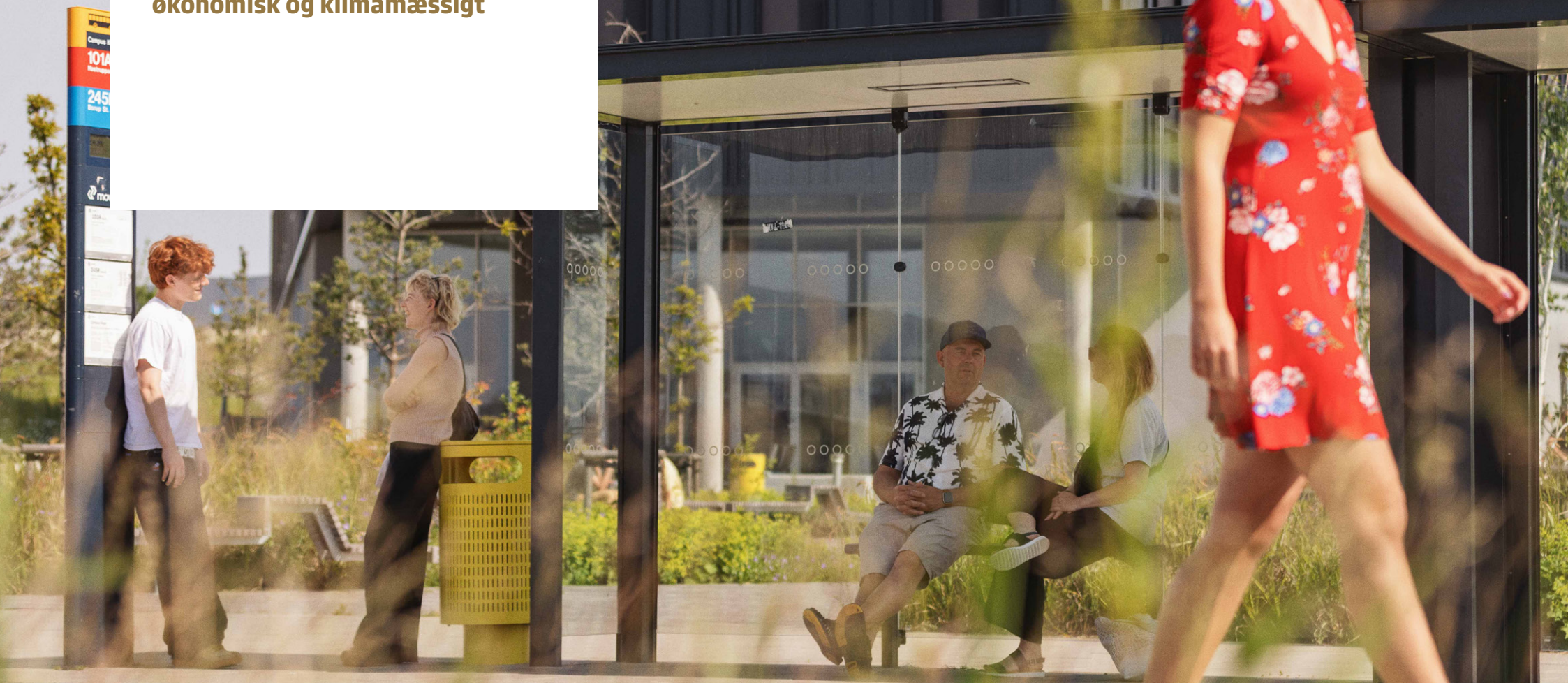
Det er de gode knudepunkter, der gennem et entydigt mødested synliggør de lokale transportmuligheder for borgerne. Dette gælder i særlig grad, hvor busserne møder plustur og samkørsel, og chauffører og passagerer skal finde hinanden.

Zealand

Zealand

Partnerskaber for flere kunder

Flere kunder i den kollektive transport er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt



Bæredygtig vækst – flere der rejser sammen



Vi skal have flere passagerer i den kollektive transport. De eksisterende kunder skal rejse mere, og flere nye skal begynde at bruge bussen. Flere kunder i den kollektive transport er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt. For at nå ud til nye kunder i virksomhederne, på uddannelsen og i fritiden skal vi samarbejde med flere og på nye måder. Vi har brug for samarbejdspartnere for at få flere passagerer i den kollektive transport både i og uden for myldretiden.

Guide for bæredygtig pendling

Movia har udviklet hjemmesiden **Bæredygtig Pendling**, der gør det nemt for virksomheder at få et hurtigt overblik over CO₂-udledningen fra medarbejdernes transport til og fra arbejde.

Guiden er desuden udstyret med et bredt udsnit af værktøjer og cases, der viser, hvordan medarbejderne kan gøre turen til og fra arbejde mere bæredygtig.

moviatrafik.dk/baeredygtig-pendling

Vi skaber forbindelse til turisme, kultur- og fritidsaktiviteter

Der ligger et stort potentiale for at tiltrække flere passagerer ved at udvikle nye partnerskaber inden for turisme samt fritids- og kulturaktiviteter.

Turisme- og oplevelseserhvervet vokser og har nu flere medarbejdere end medicinalindustrien, landbruget og it-branchen tilsammen. Idrætsforeningerne har i 2023 oplevet den største tilslutning nogensinde. På Sjælland er der ca. 5.000 idrætsforeninger med over 1 mio. medlemmer. DIF – Danmarks Idrætsforbund – har udarbejdet gode råd til hvordan samkørsel og kollektiv transport kan anvendes i forbindelse med idrætsaktiviteter.

Både turister og medarbejdere skal til og fra turistdestinationerne og kulturtilbud, og borgerne skal til og fra træning og kamp. Vi vil styrke partnerskaberne med organisationer og foreninger, så flere kan rejse bæredygtigt i fritiden samt understøtte vækst i turisme- og oplevelsesvirksomhederne.

Vi vil gå i dialog med turismeorganisationer på tværs af Sjælland samt de store idrætsorganisationer for i fællesskab at udvikle konkrete koncepter og skabe mere bæredygtig mobilitet til og fra turistdestinationer samt fritids- og kulturaktiviteter.

Virksomheder kan finansiere bustrafik

Virksomheder kan aftale med kommunen og Movia at yde et tilskud til nye eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Det har Fujifilm i Hillerød gjort og finansieret ekstra afgang på buslinje 305 fra Hillerød Station, så bussen passer med skifteholdene.

Det kommer desuden også elever på handelsskolen og medarbejdere på rådhuset til gavn, som begge ligger tæt på Fujifilm.

Bavarian Nordic i Helsingør har også ønsket at gøre deres virksomhed mere attraktiv og tilgængelig. Derfor har de finansieret en ny buslinje til og fra Humlebæk St. for at tiltrække medarbejdere fra København, der ikke har bil.

Linjen 70E har fire morgen- og fire eftermiddagsafgange.

Vi samarbejder om bæredygtig pendling

Virksomhederne efterspørger i stigende grad god adgang til kollektiv transport. Det er et konkurrenceparameter, når de skal fastholde og tiltrække medarbejdere.

Vi arbejder tæt sammen med kommunerne om partnerskaber med virksomheder. Virksomheder kan for eksempel finansiere bustransport, hvilket er taget i brug i 2023. Vi arbejder aktuelt på, at udvikle et koncept for hvordan det kan gøres smidigt og nemt, så det bliver en mulighed, der er nærliggende for kommuner såvel som virksomheder.

En del af det arbejde handler om at synliggøre bæredygtige transportmuligheder for virksomhederne og deres medarbejdere. Derfor har Movia udviklet guiden Bæredygtig Pendling, der gør det nemt at få et hurtigt overblik et bredt udsnit af værktøjer og cases, der viser, hvordan virksomheder og medarbejdere kan inspireres til at gøre turen til og fra arbejde grønnere.

Med guiden Bæredygtig Pendling stilles data og værktøjer til rådighed, som kan bruges af virksomheder og medarbejdere til at få grøn transport ind i dagligdagen. Guidens CO₂-barometer viser udledningerne fra pendlingen, og data kan bruges i virksomheder og kommuners bæredygtighedsrapporter.

Vi foreslår, at guiden skal udbredes til kommuner og virksomheder, men også på ungdomsuddannelser samt hospitaler og sygehuse.





Vi synliggør og målretter mobilitetsbud for unge

Det er i overgangen til ungdomsuddannelsen, at mange unge møder den kollektive transport første gang. Det er i denne overgangsfase, at potentialet for at gøre dem til tilbagevendende passagerer er størst.

På Sjælland og øerne er der godt 180.000 unge mellem 15 og 20 år, der har et behov for at komme frem og tilbage til deres uddannelse, praktiksteder eller fritidsarbejde. For mange unge kan selve transporten til og fra uddannelsesstedet dog være en barriere for at gennemføre en ungdomsuddannelse. Ved at samarbejde med ungdomsuddannelserne søger vi i fællesskab at bryde den barriere.

Vi har arbejdet med at afholde årlige kontaktmøder for udvalgte kommuner og ungdomsuddannelser, hvor vi informerer om transportmulighederne og lokale tiltag, der gør transporten til og fra uddannelse lettere. Vi foreslår at udbygge og udbrede samarbejdet til flere ungdomsuddannelser i de største uddannelsesbyer på Sjælland, som samlet set står for mere end 50.000 ungdomsuddannelsespladser.

Erfaringen er, at samarbejdet med uddannelserne giver kendskab til de unges transportvaner og udfordringer. Dette gør det muligt for Movia, kommuner og regioner at tilbyde målrettede løsninger.

Uddannelsesstederne får viden om transportmulighederne, som de kan give videre til de unge og deres forældre, ligesom de bliver opmærksomme på små konkrete forbedringer på egen matrikel der kan gøre det nemmere for de unge, som f.eks. tryk cykelparkering og oplyste stiforbindelser.

Ny ungerabat

Sammen med de øvrige trafikvirksomheder i Danmark har vi udarbejdet et forslag til nye ungdomsrabatter, der gør kollektiv transport attraktiv for flere unge.

Forslaget indebærer at alle unge under 26 år får 25 pct. rabat på rejsekortet. Ungdomskortet, der gælder mellem hjem og uddannelse, gøres mere brugervenligt og fleksibelt. Desuden åbnes for, at ungdomskortet også gælder unge på erhvervsuddannelserne.

Vi arbejder i fællesskab for, at Folketinget skal støtte indførelsen af en ny ungerabat, der gør kollektiv transport billigere for mange unge.

Klima og miljø

Vi har fortsatt fokus på den grønne omstilling



Effektiv drift baseret på el

Den grønne omstilling har været en fælles målsætning for kommuner, regioner og Movia siden 2016. Vi er nu nået så langt, at vi kan øge ambitionsniveauet.

I 2026 vil 86 pct. af busserne køre på el, hvilket bidrager til at reducere klimabelastningen fra den kollektive transport.

Med klimaplanerne har kommuner og regioner anlagt et bredere perspektiv for den grønne omstilling - flere skal lade bilen stå, hoppe på cyklen eller benytte sig af kollektiv transport.

Skærpede mål for den grønne omstilling

Vores busser er fossilfri i 2030,
og alle nye er elbusser

I 2025 kører alle nye personbiler i
flextrafikken på el og senest i 2030
er alle elbiler

Alle nye større flexbiler kører på el fra
senest 2030

Vores nye tog er eldrevne

Vi omstiller til grøn transport

Med Mobilitetsplan 2020 satte vi ambitiøse mål for den grønne omstilling. Med denne mobilitetsplan foreslår vi at skærpe målene. Dette er kun muligt, fordi kommuner og regioner har prioriteret den grønne omstilling, og fordi markedet kan levere de rette løsninger effektivt.

Alle nye busser skal være elbusser

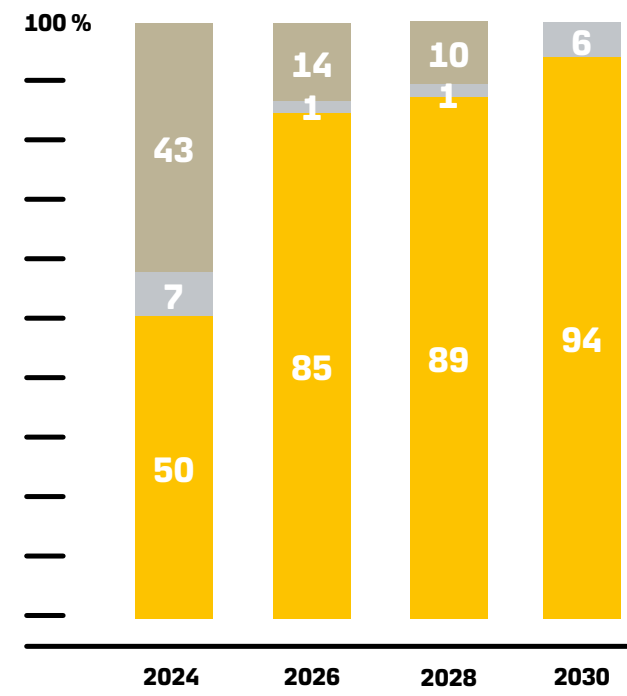
Movia har siden 2017 udbudt en stadig større andel af Movias busser med krav om emissionsfrihed. Erfaringerne viser, at elbusser nu er blevet så økonomisk konkurrencedygtige, at vi foreslår, at den almindelige rutekørsel fremover som udgangspunkt bliver udbudt med elbusser. Med de igangværende kontrakter forventer vi, at alle busser kører fossilfrit i 2030, heraf mindst 94 pct. elbusser.

Der har gennem mange år været stor fokus på at reducere støj og partikeludledninger fra dieselbusserne. Med de nye elbusser løses denne udfordring til gavn for lokalmiljøet.

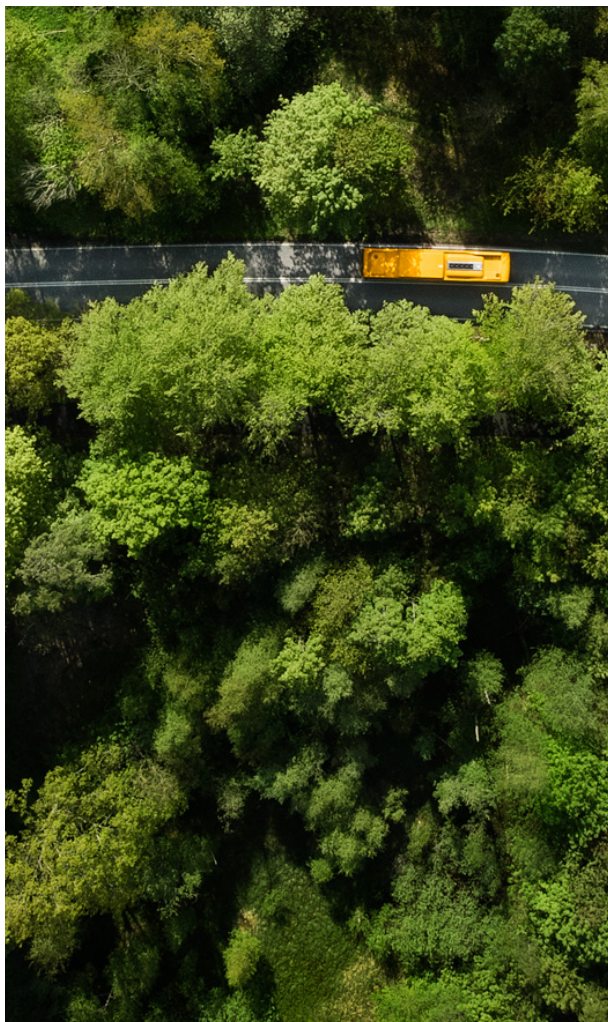
Nye personbiler i flextrafikken skal være elbiler i 2025

Knap 40 pct. af alle ture i flextrafikken bliver kørt med almindelige personbiler. Det er nu muligt at omstille flextrafikens personbiler til el uden øget økonomisk belastning. Derfor foreslår vi, at det fra 2025 bliver et krav, at alle nye personbiler i flextrafikken er elbiler. Senest i 2030 skal al flexkørsel med personbiler være i nye elbiler.

Forventet omstilling af Movias busser i pct.



- Emissionsfri busser
- Fossilfri busser
- Fossile busser

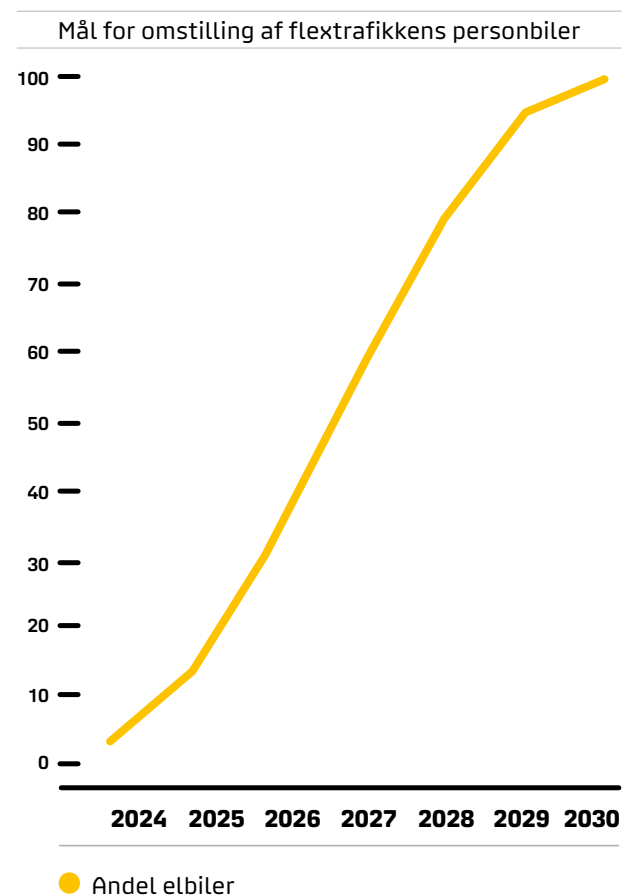


De resterende ca. 60 pct. af alle flextrafikens ture bliver kørt med større biler, som kan medtage kørestole. Det er i dag ikke muligt at omstille disse biler til eldrift, fordi de eksisterende modeller har for kort rækkevidde og for lang ladetid.

Vi skubber på udviklingen med forsøg med dedikerede el-ladestandere på sygehuse samt forsøg med fire el-liftbiler. Vi stiller krav om at alle nye større flexbiler kører på el fra senest 2030.

Alle nye lokaltog kører på el

Omstilling til emissionsfrihed på lokalbanerne sker i takt med, at Lokaltog anskaffer nye tog. Region Sjælland har bedt Lokaltog om at gennemføre et udbud af 14 batteritog med option på ti mere i 2024. Lokaltogs øvrige tog forventes at blive omstillet til eldrift i perioden frem til 2035.



Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne

Klimadagsordenen har en høj grad af politisk bevågenhed, og alle kommuner og regioner har vedtaget klimaplaner med mål om at blive klimaneutrale i 2050.

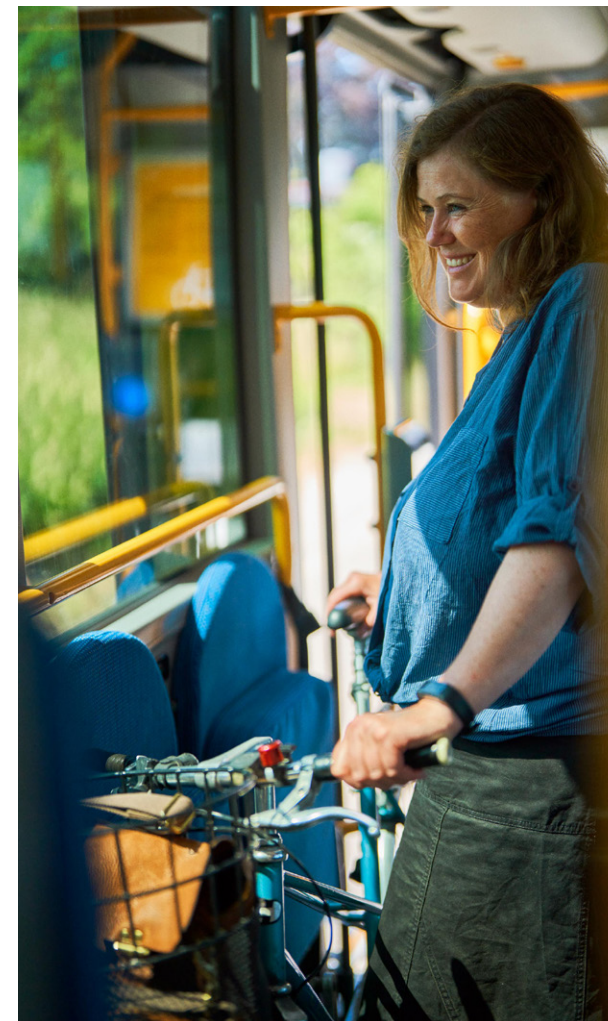
I klimaplanerne har hovedparten af kommunerne indarbejdet miljø- og klimamålene fra Mobilitetsplan 2020. Herudover er der ambitioner om grønne tiltag som f.eks. øget samkørsel, bedre forhold for cyklister, integration af stoppestederne i bymiljøet samt øget fokus på at fremme unges grønne transportadfærd hen over virksomhedernes muligheder for at understøtte grønne pendlervaner.

Vi foreslår at understøtte implementeringen af klimaplanerne. Udgangspunktet bliver konkrete, tværgående mobilitetstiltag som f.eks. samkørsel, indarbejdelse af kollektiv mobilitet i kommune- og lokalplaner, så planerne understøtter grøn transportadfærd i bolig- og erhvervsområder.

God planlægning giver grøn transportadfærd

Den rette placering af boliger og erhverv i forhold til den kollektive transport giver grøn transportadfærd.

For eksempel fremmer nærhed til den kollektive transport for boliger og især arbejdspladser brugen af både kollektiv transport, cykling og gang.



Forslag til Mobilitetsplan 2024

Udgivet af:

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

movia@moviatrafik.dk

+45 36 13 14 00

Januar 2024



3.2

Temarække i KKR - fremtidens kollektive mobilitet

Resultater af KL's mobilitetssurvey 2023

Passagertallet i den kollektive transport har været stødt faldende gennem mange år, og tendensen er forstærket under corona. I 2023 er passagererne stadig ikke vendt tilbage til busserne i samme omfang som før corona. For nyligt har energikrisen givet ekstraordinært høje brændstofpriser. Sammen med de faldende billetindtægter presser det økonomien i trafikselskaberne. Finansiering og opretholdelse af busdriften har derfor været en del af budgetforhandlingerne i mange kommuner.

Regeringen har nedsat et ekspertudvalg, der skal se på den kollektive mobilitet i hele landet, herunder kommunernes og regionernes ejerskab af trafikselskaberne. KL's bestyrelse ønsker, at vi fra kommunal side kan spille ind i ekspertudvalgets arbejde.

Til brug for det, har KL spurgt kommunerne, hvordan de prioriterer og arbejder med den kollektive mobilitet. 82 kommuner har svaret. Det giver en svarprocent på knap 84. Svarene fordeler sig geografisk bredt på alle dele af landet og på alle typer af kommuner.

Hovedkonklusioner:

- I 2023 har 50 pct. af kommunerne afsat flere midler for at imødegå serviceforringelser på busdriften. Budgetterne er især øget i hovedstads- og storbykommuner samt landkommuner.
- I 41 pct. af kommunerne er der gennemført besparelser i 2023. De er gennemført ved at nedlægge busruter, afkorte ruter, nedlægge stoppesteder, reducere antal afgang, drift i færre timer mv.
- Serviceforringelser har især ramt borgere i provins- og oplandskommuner.
- I budgettet for 2024 bremser de stigende billetpriser bremser serviceforringelser på busdriften. 57 pct. af kommunerne fastholder service i 2024.
- 34 pct. af kommunerne skal spare på busdriften i 2024. Besparelserne ligger på mellem 2½ og 5 pct.
- I 6 pct. af kommunerne er der afsat midler til at etablere nye busruter i 2024. Det er primært i hovedstads- og storbykommuner.
- Udover tilbuddene i den kollektive transport, arbejder kommunerne med en bred vifte af tiltag, der kan understøtte danskernes mobilitet, Herunder: cyklismefremme, samkørselsordninger, delebilsordninger, borgerdrevet busbetjening, BRT, indretning af byrum, pendlerparkeringspladser og knudepunkter, mobilitets- og trafikplaner.

Dato: 9. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

E-mail: LJO@kl.dk /
LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 9

- 73 pct. af kommunerne arbejder sammen med en bred vifte af andre aktører om at understøtte danskernes mobilitetsbehov.
- Kommunerne vil gerne kunne tilbyde flere mobilitetsløsninger, hvor enten økonomiske muligheder eller lovgivning spænder ben.
- Af lovgivningsmæssige rammer, er det især Lov om trafikkselskaber, skatteregler, vejregler og parkeringsnormer, kommunerne mener forhindrer, at de kan arbejde med nye muligheder for at understøtte mobiliteten.

Dato: 9. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

E-mail: LJO@kl.dk /
LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 9

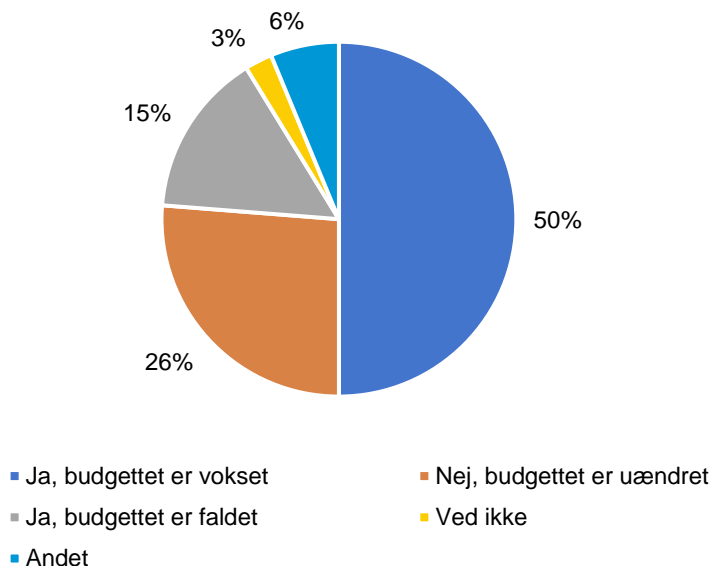
Resultater:

Især provins- og oplandskommuner har sparet i 2023

Besvarelserne viser, at kommunerne især har justeret deres budget til busbetjeningen i 2023. I 50 pct. af kommunerne er der tilført yderligere midler til budgettet for at imødekomme de ekstraordinære udgifter til stigende brændstofpriser og fald i billetindtægter. 60 pct. af hovedstads- og storbykommunerne og 56 pct. af landkommunerne har søgt at imødegå serviceforringelser ved at øge deres budget til busdrift i 2023. I kommentarer til besvarelserne angiver kommunerne bl.a., at de udover at imødegå serviceforringelser også enkelte steder har afsat extrabevillinger til at videreføre afgangene på regionale ruter, der ellers var blevet beskåret.

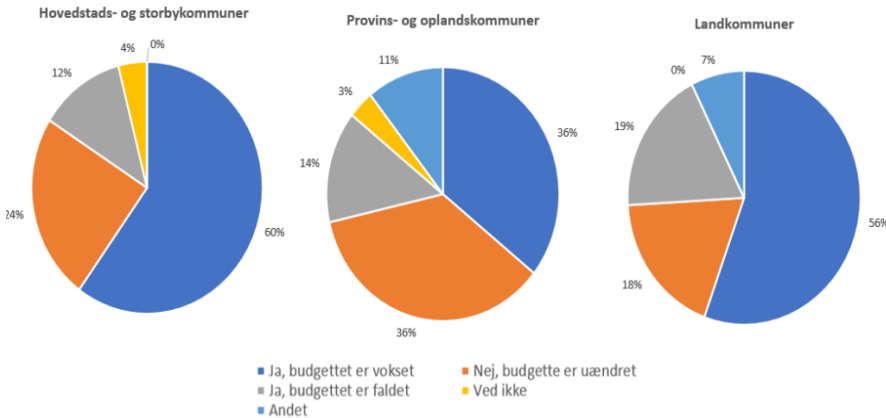
I 41 pct. af kommunerne er budgettet til busdriften enten reduceret eller uændret. Da kommunernes udgifter til busdrift er steget, betyder det, at der i disse kommuner er serviceforringelser i 2023.

Figur 1. Ændringer i kommunernes budget til busdrift, hele landet, 2023



Serviceforringelserne er især sket i provins- og oplandskommuner, hvor 50 pct. har enten fastholdt eller reduceret deres budget til busdrift i 2023. For hovedstads- og storbykommuner er tallet 30 pct. mens det er 37 pct. for landkommuner.

Figur 2. Ændringer i kommunernes budget til busdrift, kommunetyper, 2023



Dato: 9. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

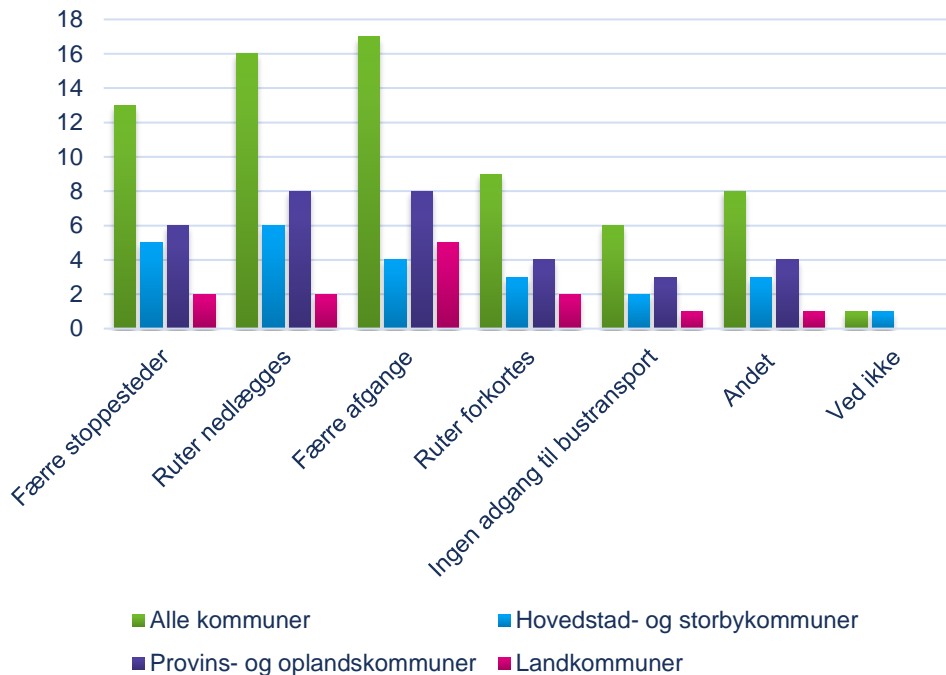
E-mail: LJO@kl.dk / LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 9

I 18 pct. af alle kommuner er serviceforringelserne sket ved at nedlægge busruter. Herudover er serviceforringelserne udmøntet i kortere ruter, nedlæggelse af stoppesteder, færre afgang, drift i færre timer og færre penge til vedligehold af stoppesteder. Rutenedlæggelserne rammer især borgere i hovedstads- og storbykommuner samt provins- og oplandskommuner. I landkommuner er det især sket reduktioner i antallet af afgang.

Figur 3. Serviceforringelser fordelt på kommunetyper



Figur 3. Kommunerne har haft mulighed for at angive flere forskellige svar. Resultaterne er angivet i antal svar.

63 pct. har ikke nedlagt ruter, og i kommentarer til spørgsmålet angiver kommunerne bl.a. at det ikke har været muligt nedlægge ruter, fordi der i forvejen er skåret helt ind til benet. Der udbydes kun den lovpligtige skolebuskør-

sel. En anden fortæller, at kommunen har prioriteret kørsel til befordringsberettigede, uddannelsessøgende og pendlere. Afgange med under 5 passagerer er skåret væk. En enkelt kommune skriver, at regionen har overtaget en kommunal rute.

Flex og plustur

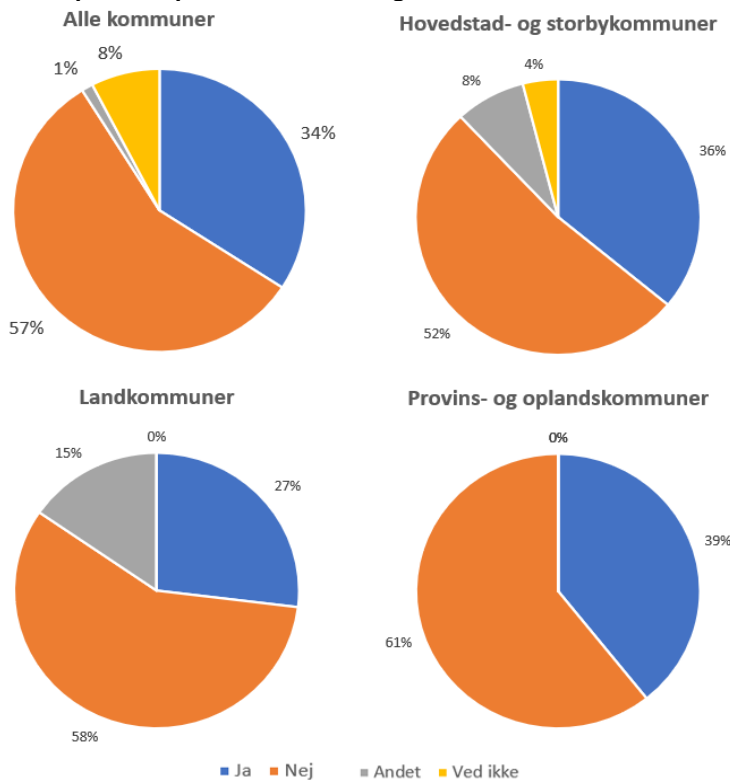
Flere steder har man også arbejdet med at erstatte busbetjeningen med tilbud om flextur, plustur eller samkørselsordninger.

For de kommuner, der udbyder åben flextur og/eller plustur, har 26 pct. øget deres budget, mens 44 pct. har enten fastholdt eller reduceret budgettet i 2023. Det har resulteret i serviceforringelser, som især har ramt borgerne i provins- og oplandskommuner. Her har 64 pct. af kommunerne enten fastholdt eller reduceret deres budget til flex- eller plustur i 2023.

Stigende billetpriser bremser serviceforringelser i 2024

57 pct. af kommunerne fastholder service for busbetjeningen i 2024. I kommentarer til spørgsmålet angiver kommunerne, at de stigende billetpriser har betydet, at man undgår flere besparelser på driften. Biletpriserne blev øget med 4,9 pct. i 2023 og stiger igen med 10,6 pct. i 2024. Det angives dog i kommentarerne, at budgettet for 2024 skal holdes. Kommer der yderligere extraregninger, vil service skulle tilpasses. I 34 pct. af kommunerne skal der spares på busdriften i 2024. 19 kommuner har svaret på, hvor meget de skal spare. De fleste skal spare mellem 2,5 og 5 pct. Også i 2024 rammer serviceforringelser på busdriften især borgerne i provins- og oplandskommuner. 56 pct. af disse kommuner angiver, at de skal spare i 2024.

Figur 4. Besparelser på busdriften i budgettet for 2024



Dato: 9. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

E-mail: LJO@kl.dk / LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 9

I 6 pct. af kommunerne, primært i hovedstads- og storbykommuner, er der afsat penge i budgettet til at etablere nye busruter i 2024. En provins- og oplandskommune angiver i kommentarerne, at man arbejder på at etablere en ny virksomhedsfinansieret busrute i 2023.

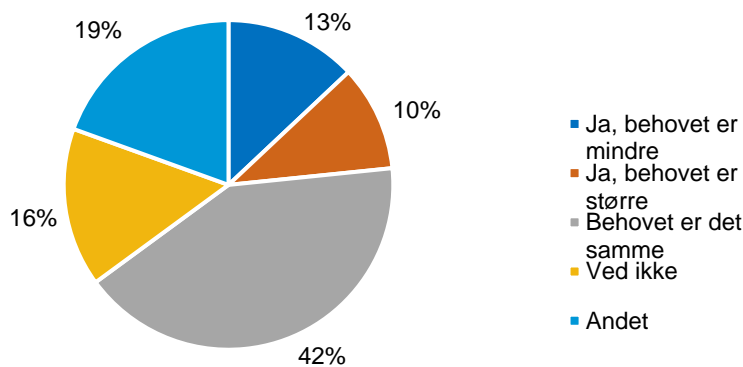
Flex og plustur

I de kommuner, der tilbyder åben flexetur eller plustur svarer 63 pct. nej til, at de skal spare på service i 2024. Servicetilpasningerne er sket i 2023.

Borgernes behov for kollektiv transport opleves uændret

Der er ingen faktisk viden om danskernes transportbehov. Det er bl.a. en opgave for regeringens ekspertudvalg at afdække dette. I KL's survey svarer 42 pct. af kommunerne, at de oplever, at danskernes behov for kollektiv transport er uændret. Kommunerne bemærker, at borgernes adfærd viser, at færre benytter den kollektive transport. Men det skyldes ikke nødvendigvis et mindre behov, men at der i mange år er sparet på service, og danskerne har fundet alternative transportformer.

Figur 5. Kommunernes oplevelse af borgernes transportbehov



Kommunerne understøtter en bred vifte af andre mobilitetsformer

Udover den kollektive transport, arbejder kommunerne med en bred vifte af tiltag, der kan understøtte danskernes mobilitet. De mest populære tiltag er cyklismefremme og samkørselsordninger. Herudover arbejdes med indretning af byrum, etablering af pendlerparkering og knudepunkter, delebilsordninger, borgerdrevet busbetjening, BRT løsninger, mobilitets- og trafikplaner.

Anvendelsen af de forskellige tiltag er lidt forskellige alt efter kommunetyper. Alle kommunetyper arbejder med cyklismefremme. Men især hovedstads- og storbykommuner arbejder med indretning af deres byrum. I provins- og oplandskommuner er der fokus på samkørsel, knudepunkter og pendlerparkering. I landkommunerne er samkørselsordninger nr. 2 efter cyklisme. Det er også her, der er eksempler på, at borgerne selv driver busbetjening.

Kommunerne nævner også, at klimadagsordenen og behovet for grøn omstilling af transporten har betydning for deres prioritering af arbejdet med andre mobilitetsformer end den kollektive transport.

Dato: 9. januar 2024

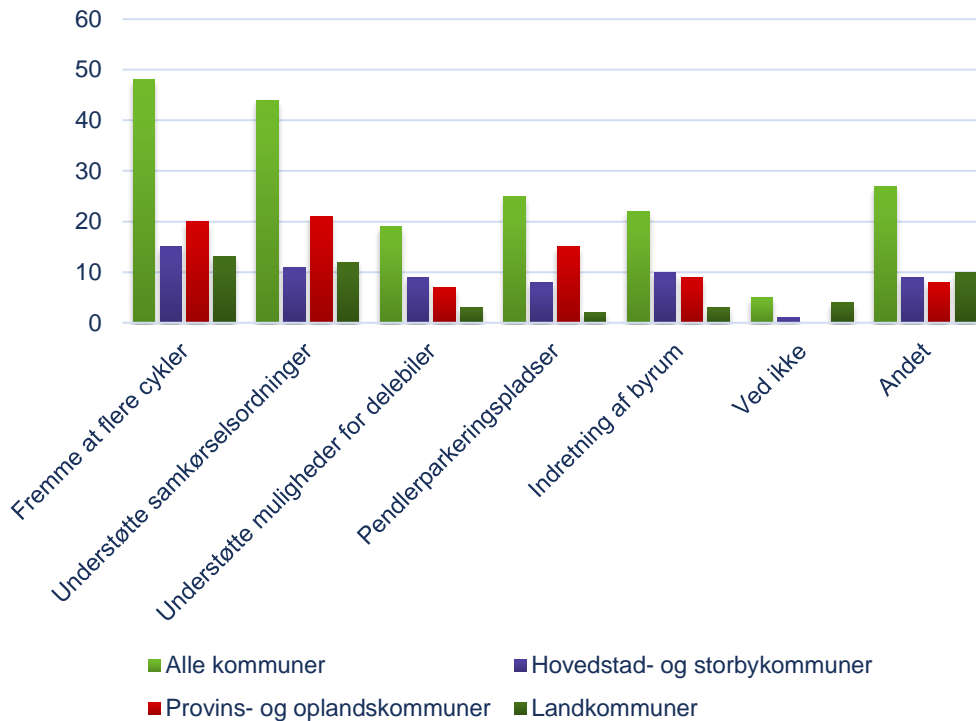
Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

E-mail: LJO@kl.dk /
LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 5 af 9

Figur 6. Kommunernes øvrige mobilitetsiltag



Dato: 9. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

E-mail: LJO@kl.dk / LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 6 af 9

Figur 6. Kommunerne har haft mulighed for at angive flere forskellige svar. Resultaterne er angivet i antal svar.

Tæt samarbejde med andre aktører

Med undtagelse af ø-kommunerne er alle kommuner koblet op på et regionalt trafiksselskab. Herudover viser KL's undersøgelse, at 73 pct. af kommunerne arbejder sammen med andre aktører om mobilitetsløsninger til danskerne. De aktører, der nævnes, er bl.a.:

- Udbydere, af delebiler, samkørselsordninger og mikromobilitetsløsninger, fx Green Mobility, Share Now, Blaffernationen, Nabogo, FDM og Bikeep
- Vejdirektoratet
- Regionerne
- Skoler og uddannelsesinstitutioner
- Borgerforeninger
- Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme
- NGO'er, fx Gate21
- Konsulentvirksomheder, fx Urban Creators

Kommunerne vil gerne kunne tilbyde flere mobilitetsløsninger

Til spørgsmål, om der er mobilitetsløsninger, kommunerne gerne vil tilbyde, som økonomi eller lovgivning p.t. forhindrer, svarer 41 pct. ja. Der peges på disse behov og lovgivningsmæssige barrierer:

Flere muligheder til trafiksselskaberne

- Der er brug for en revision Lov om trafiksselskaber, så udbuddet af mobilitets tilbud følger med udviklingen i befolkningens transportbehov.
- Der er brug for at give trafiksselskaberne nye og mere fleksible rammer til også at udbyde og koordinere samkørsel på tværs af kommuner. Det er

uhensigtsmæssigt, at kommunerne enkeltvis skal indgå kontrakt med de forskellige udbydere.

- Trafikselskaber skal kunne tage en aktiv rolle i at udføre mobilitetsudbud/funktionsudbud om borgernes mobilitet, frem for klassiske udbud på busrute, flextrafik etc. Det vil bl.a. åbne op for at få flere private mobilitetsudbydere ind i ligningen.
- Trafikselskaberne skal have bedre muligheder for at tilbyde last og first mile løsninger.
- Reglerne for finansiering for buslinjer, der krydser kommune og regionsgrænser giver uheldig incitamentsstruktur. Så snart en linje kører ind i en kommune eller region skal der den pågældende kommune/region medfinansiere. Det kan betyde, at nogle linjer forkortes.
- En lovændring skal også give kommunerne flere muligheder fx for at understøtte borgerdrevne busser.

Samkørsel og delemobilitet

- Samkørselsordninger, bybustaxi med et fast årskort til taxi, hvor borgerne kan køre efter bestilling.
- Samkørsel i minibusser (ældre/unge uden hensyn til aktivitetstype)
- Fradrag ved samkørsel. Det fungerer i Frankrig.
- Bedre samarbejde med MaaS-løsninger, herunder også bedre udnyttelse af rejseplanen, så alle udbydere af samkørsel kommer med
- Delebiler, dele(el)cykler ved stationer og busstoppesteder
- Mobilitetspakke til tilflyttere og medarbejdere i samarbejde med virksomhederne (prøve forskellige transportformer)
- Skatteregler er en hindring for at udbrede samkørsel.

Cyklismefremme

- Test en el-cykel
- Cykelbibliotek og udlån af pendlercykler
- Flere cykelstier

Samarbejde med virksomheder

- Kommunerne kan understøtte, at virksomhederne går mere aktivt ind og påvirker deres medarbejders pendlervaner, fx. Ved helt/delvist at stille (el)cykel til rådighed, delecykler ved stationer, udbetale "cykel- og/eller samkørselsbonus".
- Cykler ved stationerne som kan bookes/udlånes til brug for virksomheder til medarbejdernes pendling eller til brug for cyklisme.

Gratis tilbud

- Gratis kollektiv trafik i tre måneder til nyttilflyttede
- El-cykler som gevinst i mobilitetskonkurrencer,
- Gratis medlemskab af delebilsordninger til borgere uden bil
- Gratis flextur til børn og unge under 18 år til fx fritidsaktiviteter. Alternativt, flere busafgange særligt formiddag og aften (uden for skolernes ringetider, som busserne pt. er indrettet efter)

Nye mobilitetsformer

- Førerløse køretøjer
- Mikromobilitet
- Uber lignende løsninger
- Lovgivningen er p.t. ikke forberedt til førerløse køretøjer

Dato: 9. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

E-mail: LJO@kl.dk /
LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 7 af 9

Indretning af byrum

- Etablering af pendlerparkeringspladser
- Forbedring af busstoppesteder med count down buskilte
- Etablering af cykelparkering
- Vejregler og parkeringsnormer står i vejen for byplanlægning, som kan gøre det mere "besværligt" at tage bilen.

Nye løsninger i landdistrikterne

- Flere borgerdrevne busser
- Et pendlerprodukt til flextur
- Bedre taxabetjening
- Landsbybusser
- Flexible skolebusser, som betjener øvrige nøglepunkter i kommunen udover skolernes egne rutebusser
- Flexible, egne flexture med mulighed for at begrænse antal, geografi, formål, evt. alder mv.
- Etablering af kommunale "lægebusser" i stedet for, at borgere skal visiteres til lægekørsel.

Ønsker til fremtidens kollektive mobilitet

Til spørgsmålet, om der er andet, kommunerne mener, KL skal være opmærksom på i arbejdet med den kollektive mobilitet? skal disse svar fremhæves:

En national mobilitetsplan

- Vi har brug for en national mobilitetsplan og målsætninger for hvad der skal ske med mobiliteten. Kig på eksempelvis Skånes og Bergens tilgang til mobilitet.

Ny organisering

- Trafikselskabernes organisering er alt for kompliceret. Det er en barriere, at der er så mange beslutningstagere og trafikselskaber i Danmark. Lad os få et samlet trafikselskab.
- Der mangler fleksibilitet og sammenhængskraft mellem de forskellige selskaber: DOT, Banedanmark, DSB, Rejsekortet, Rejseplanen, Movia og kommunerne.
- Trafikselskaberne kan blive mobilitetsselskaber.
- Kommunerne har brug for en mere en mere fleksibel organisering og frie rammer til drift. Det kan fx være egne kørselsafdelinger.

Dato: 9. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

E-mail: LJO@kl.dk /
LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 8 af 9

Sådan har vi gjort

Vi har spurgt kommunerne om deres økonomi til kollektiv transport i 2023 og 2024, både for deres budgetter til bustransport, åben flex- og plustur samt visiteret kørsel med flextrafik og flexhandicap. Mange kommuner har svaret "ved ikke" til spørgsmålene om visiteret kørsel. Nogle angiver, at udgifterne er omfattet af det samlede budget til kollektiv transport og andre angiver, at opgaven varetages af en anden afdeling eller, at de ikke ved, hvad det er. Vi har derfor vurderet, at svarene på visiteret kørsel er for usikre til, at vi kan bruge dem. De øvrige besvarelser har vi delt ind i Danmarks Statistiks kommunegrupper, som vi har lagt sammen i:

1. hovedstads- og storbykommuner
2. provins- og oplandskommuner
3. landkommuner

Definitionen på Danmarks Statistiks kommunegrupper er vist i faktaboksen:

Faktaboks – Danmarks Statistiks kommunegrupper

<p>KOMMUNEGRUPPER_V1_2018. Beskrivelse: Med udgangspunkt i tilgængelighed til arbejdspladser og antallet af indbyggere i den største by i kommunen, er Danmarks kommuner grupperet i fem grupper. Faktaboksens farver viser hvilke kommunegrupper, KL har slået sammen i gennemgangen af surveyresultaterne.</p>
<p>Hovedstadskommuner København, Frederiksberg, Ballerup, Brøndby, Dragør, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Albertslund, Hvidovre, Høje-Taastrup, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Ishøj, Tårnby, Vallensbæk, Furesø, Allerød, Hørsholm, Rudersdal, Egedal, Greve og Solrød.</p>
<p>Storbykommuner Aarhus, Odense og Aalborg</p>
<p>Provinsbykommuner Helsingør, Hillerød, Køge, Roskilde, Slagelse, Næstved, Esbjerg, Fredericia, Horsens, Kolding, Vejle, Herning, Holstebro, Randers, Silkeborg og Viborg.</p>
<p>Oplandskommuner Fredensborg, Frederikssund, Halsnæs, Gribskov, Holbæk, Faxe, Ringsted, Stevn, Sorø, Lejre, Middelfart, Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nyborg, Nordfyns, Vejen, Syddjurs, Favrskov, Odder, Skanderborg, Ikast-Brande, Hedensted og Rebild</p>
<p>Landkommuner Odsherred, Kalundborg, Lolland, Guldborgsund, Vordingborg, Bornholm, Svendborg, Langeland, Ærø, Haderslev, Billund, Sønderborg, Tønder, Fanø, Varde, Aabenraa, Lemvig, Struer, Norddjurs, Samsø, Ringkøbing-Skjern, Morsø, Skive, Thisted, Brønderslev, Frederikshavn, Vesthimmerlands, Læsø, Mariagerfjord, Jammerbugt og Hjørring.</p>

Dato: 9. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-02117
Dok. ID: 3395797

E-mail: LJO@kl.dk /
LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3374

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 9 af 9

3.4 Grundlag og rammer for at ansøge lånepuljen til botilbud 2025 og 2026.

Forpligtigende samarbejde om botilbudskapacitet mellem kommunerne i hovedstadsregionen.

Dato: 10. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-05301
Dok. ID: 3409132

E-mail: ASCM@kl.dk
Direkte: 3370 3285

Albertslund Kommune
Nordmakrs Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk
Side 1 af 2

KKR Hovedstaden ønsker samarbejde og en fælles tilgang til at oprette tilbud til borgere med særlige behov, fordi kommunerne har et fælles ansvar og behov for at have de rette tilbud. Det sker med udarbejdelse og efterlevelse af Rammeaftalen, og supplerende er der taget en række initiativer.

Formålet er at sikre en relevant og aktuel tilbudsvifte i forhold til borgere med særlige behov, som understøtter borgernes retssikkerhed og bidrager til at disse tilbud er økonomisk rentable og af den aftalte faglige kvalitet.

Kommunerne i hovedstadsregionen har siden 2018 haft et særligt fokus på, hvordan kommunerne i fællesskab kan sikre og udvikle den fornødne kapacitet af botilbud, og som afspejler de behov, borgerne har.

Dette samarbejde er videreført omkring den lånepulje for udvidelse af botilbudskapaciteten, som blev aftalt med kommunernes økonomaftale for 2024. Fx har kommunerne i hovedstadsregionen besluttet en fælles ambition for, hvor mange botilbudspladser der skal etableres i 2024 – 2026 efter ansøgninger til lånepuljen.

Når kommunerne i hovedstadsregionen ansøger lånepuljen til botilbud, vil ansøgningerne derfor indgå i det fortløbende og fællessamarbejde, som har været gennem flere år. Og udvidelsen i kapaciteten vil derved understøtte den fælles ambition om at sikre en tilstrækkelig og målgruppeafstemt botilbudskapacitet.

Samarbejde og udvikling om botilbudskapaciteten

Supplerende til det generelle samarbejde om rammeaftalerne har kommunerne i hovedstadsregionen siden 2018 haft et særligt fokus på at sikre en udvidelse i kapaciteten i botilbud, så det matcher de behov kommunerne oplever. Dels ift. at antallet af pladser, dels at sikre pladser, der matcher borgernes støttebehov.

Konkret har kommunerne derfor arbejdet med følgende indsatser, for at understøtte den fælles ambition.

- **Kommunerne har tilbagevendende lavet afdækning** af, hvilke målgrupper kommunerne har sværest ved at finde relevante tilbud til, og som der derfor skal være ekstra opmærksomhed på at etablere botilbudspladser til. I de seneste målinger er der desuden lavet estimer på antallet af borgere, hvor kommunerne oplever udfordringer i at finde det rette match mellem borgerens støttebehov og prisen på tilbuddet.

Disse kortlægninger er en væsentlig del af grundlaget for fokus i samarbejdet om lånepuljen 2024-2026.

Kommunerne i hovedstadsregionen godkendte i 2021 en fælles økonomimodel, hvor kommunerne i fællesskab hæfter solidarisk, hvis der er udgifter til tomgang i udvidelsen af botilbud. På den måde løfter kommunerne i fællesskab den økonomiske usikkerhed for de kommuner, der på vegne af fællesskabet etablerer botilbudspladser til de målgrupper, hvor kommunerne oplever størst udfordringer. I forbindelse med lånepuljen udvides økonomimodelen, så etablering nye botilbud også indgår i økonomimodellen.

Ambitioner for lånepuljen til botilbud 2024-26

Det samarbejde kommunerne har haft hidtil om udvidelse af botilbudskapaciteten er videreført i samarbejdet om lånepuljen til botilbud 2024 – 2026.

- KKR Hovedstaden besluttede den 24. november 2023 en fælles ambition for kommunernes ansøgninger til lånepuljen 2024 – 2026. Konkret er ambitionen at udvide med 250 botilbudspladser blandt kommunerne i hovedstadsregionen. Heraf skal de 50 pladser skal være målrettet de højt specialiserede tilbud, hvor kommunerne særligt har udfordringer med at finde rette plads til borgerne.
- De fælles kortlægninger har vist, at kommunerne især oplever udfordringer i at finde det rette match mellem borgerens støttebehov og prisen på tilbuddet til borgeren med autismspektrumforstyrrelser kombineret med fx udadreagerende adfærd. Derfor er der sat ekstra fokus på at etablere botilbudspladser til denne målgruppe, og derfor er det denne målgruppe der indgår i hovedstadsregionens økonomimodel.
- Som led i arbejdet med lånepuljen fastholdes den eksisterende økonomimodel, og laves en udvidelse, så den også favner etablering af helt nye botilbud og ikke kun udvidelse af eksisterende botilbud.
- Kommunerne oplever, at have svært ved at finde rette match mellem borgernes støttebehov og prisen på de tilbud, som er tilgængelige. Derfor har kommunerne fokus på følge, om taksten de tilbud der etableres med lånepuljen, ikke overstiger de eksisterende tilgængelige tilbud. Der er igangsat initiativer, der skal understøtte dette.

Dato: 10. januar 2024

Sags ID: SAG-2023-05301
Dok. ID: 3409132

E-mail: ASCM@kl.dk
Direkte: 3370 3285

Albertslund Kommune
Nordmakrs Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk
Side 2 af 2

3.5

Forslag til tilpasning fra økonomimodellen for etablering af botilbud

Økonomimodel til etablering af nye botilbudspladser i hovedstadsregionen

Økonomimodellens underskudsgaranti

Underskudsgarantien kan gives til driftsherrer, som udvider med nye pladser til målgruppen.

Garantien træder kun i kraft, hvis der bliver ledige pladser på de nye pladser. I så fald garanterer de 29 kommuner i hovedstadsregionen dækning af faste omkostninger i tre år. Faste omkostninger fastlægges til 50 pct. af taksten for det enkelte tilbud.

Underskudsgarantien bygger på øvrige gældende regler og aftaler for området.

Dato: 5. januar 2023

Albertslund Kommune
Nordmarks Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk/kkr-hovedstaden
Side 1 af 4

Økonomimodellens underskudsgaranti bygger på takstbekendtgørelsens mulighed for, at kommunerne kan indgå en forpligtende købsaftale med driftsherrer om køb af et antal pladser i en periode, hvis pladserne ikke efterspørges af andre.

Økonomimodellen bidrager konstruktivt ind i den aktuelle nationale bevågenhed på handicapområdet, hvor kommunerne har forsyningsforpligtelsen til fælles udvikling af tilbudsviften på hele det specialiserede socialområde.

Økonomimodellen blev i sin oprindelige form godkendt på KKR Hovedstaden d. 3. februar 2021. Den reviderede model blev godkendt af KKR Hovedstaden d. [dato afventer].

Nedenfor gennemgås tilgangen for økonomimodellen og de tekniske aspekter ved den.

Baggrund for økonomimodellen

KKR Hovedstaden ønsker en solidarisk tilgang til at oprette tilbud til borgere med særlige behov, fordi kommunerne har et fælles ansvar og behov for at have de rette tilbud. Formålet er at sikre en relevant og aktuel tilbudsvifte i forhold til borgere med særlige behov, som understøtter borgernes retssikkerhed og bidrager til at disse tilbud er økonomisk rentable og af den aftalte faglige kvalitet.

KKR Hovedstaden besluttede på møde den 7. februar 2020 at udvikle en økonomimodel for etablering af nye pladser i eksisterende, driftssikre tilbud og for fremadrettet etablering af helt nye tilbud. Økonomimodellen indgår som en del af Rammeaftalen i hovedstadsregionen, og gælder for både kommunale driftsherrer og Region Hovedstaden.

Med lånepuljen for botilbud, der blev udmeldt med økonomiaftalen for 2024, er økonomimodellen tilpasset, så den også gælder for nyetablerede botilbud.

Kommunerne i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden er særligt opmærksomme på at udfordringen med manglende incitament til

oprettelse af nye fælles pladser er særligt presserende for målgruppen "voksne med autismespektrumforstyrrelser kombineret med selvskadende adfærd, afvigende seksuel adfærd, udadreagerende adfærd e.l.".

KKR Hovedstaden har besluttet, at økonomimodellen i praksis skal være delvis dækning af evt. underskud ved f.eks. tomgang, hvis de nye pladser ikke bliver belagt i opstartsperioden. Kommunerne skal således ikke betale noget i fællesskab, hvis de nye pladser bliver fuldt belagt uden tomgang.

Kommunerne i hovedstadsregionen har gentagende gange estimeret, at der vil være stor efterspørgsel efter nye pladser til denne specifikke målgruppe i de kommende år. Det vurderes derfor kun i meget begrænset omfang sandsynligt, at økonomimodellen kommer i anvendelse.

Økonomimodel for etablering af nye fælles pladser

Økonomimodellen skal give driftssikkerhed i opbygningsfasen for de driftsherrer, der opretter de nye pladser til de målgrupper, som kommunerne i Hovedstaden oplever udfordringer med at finde pladser til. Samtidig er det kun de faste driftsudgifter, som der kan ske fællesmedfinansiering af, hvorved økonomimodellen bidrager til, at driftsherrer reducerer variable udgifter som fx lønudgifter ved tomme pladser.

Det er den enkelte kommune, der etablerer botilbudspladserne. I forbindelse med etableringen kan det aftales via KKR Hovedstaden, om det konkrete tilbud skal indgå i økonomimodellen. Rammerne for hvordan det kan ske er beskrevet nedenfor.

Indgåelse af forpligtende købsaftale med underskudsgaranti

KKR Hovedstaden beslutter, hvilke driftsherrer som kan benytte Takstbekendtgørelsens mulighed for at indgå forpligtende købsaftale med de 29 kommuner i hovedstadsregionen i tre år, hvis pladserne ikke efterspørges af andre (jf. takstbekendtgørelsens §14 stk. 1 – [link indsæt](#)).

Disse driftsherrer kan herefter indgå forpligtende købsaftale med de 29 kommuner i hovedstadsregionen i tre år, hvis pladserne ikke efterspørges af andre (jf. [takstbekendtgørelsens §14 stk. 1](#) – [link indsæt](#)).

KKR Hovedstadens beslutning vil bero på afdækning af efterspørgsel efter og udbud af konkrete nye pladser (se proces nedenfor). Kommunernes forpligtelser i den fælles købsaftale gælder fra ibrugtagning af pladserne med konkrete borgere og bortfalder efter tre år uden yderligere varsel.

Driftsherrerne benytter KL's standardkontrakt på voksenområdet.

Teknisk om indhold i forpligtende købsaftale

For at komme i betragtning til at indgå forpligtende købsaftale om underskudsgaranti, skal driftsherrerne komme med konkrete forslag til etablering af nye pladser. I konkret købsaftale om underskudsgaranti indgår:

Dato: 5. januar 2023

Albertslund Kommune
Nordmarks Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk/kkr-hovedstaden
Side 2 af 4

- 50 pct. fællesmedfinansiering af taksten ved tomme pladser (de sidste 50 pct. af taksten udgør variable udgifter, som f.eks. lønudgifter til pædagogisk personale)
- Beregnes af pladser omfattet af underskudsgarantien og som har været tomme i perioden
- Fællesmedfinansiering af tre års varighed, som følger sædvanlig fordelingsnøgle (befolkningsandele)
- Taksten pr. nye plads beregnes ud fra den sædvanlige belægningsprocent, som benyttes på de eksisterende pladser på tilbuddet.

Det er vurderet, at omkring 50 pct. af taksten udgøres af variable udgifter som f.eks. lønudgifter, og for at sikre en simpel og gennemsigtig model, er ovenstående beslutning om 50 pct. i tre år truffet.

Det skal på sigt altid være bruger-kommunerne, som betaler for pladserne, hvorfor opstartsperioden tilstræbes at være kort. Det er derfor også bruger-kommunerne, der betaler for pladserne i opsigelsesperioden, såfremt en borger ikke længere har behov for en plads.

Takstniveauet skal afspejle de samlede langsigtede gennemsnitsindtægter og omkostninger ved levering af ydelsen, jævnfør takstbekendtgørelsen og KKR's model for beregning af takster. Anlægsudgifter til etablering af pladser afholdes af den enkelte kommune,

Der skal laves separate budgetter/regnskaber for eksisterende tilbud og nye pladser samt nyoprettede tilbud. Der gives ikke statsrefusion, hvis der ikke er en borgers CPR-nummer involveret.

For målgruppen af voksne med autismespektrumforstyrrelser med adfærdsudfordringer mv. vil det som udgangspunkt være relevant at udvide længerevarende botilbud jf. SEL § 108 eller midlertidigt botilbud, jf. SEL § 107. Taksten beregnes på baggrund af en relevant personaledekning, som bygger på kendte takster fra tilsvarende tilbud. Der kan for de konkrete borgere aftales særtakst mellem brugerkommunen og tilbuddet.

Pladserne skal ved oprettelse opdeles på paragrafferne inden for både botilbud og aktivitetstilbud for at skabe gennemsigtighed i indsatserne til borgerne.

Etablering af nye pladser sker under forudsætning af Socialtilsynets godkendelse. Det er driftsherrers ansvar at sikre denne godkendelse.

Spørgsmål vedr. brug af økonomimodellen rettes til fælleskommunalt sekretariat for at sikre gennemsigtighed i økonomien, hensigtsmæssig håndtering af krav fra bekendtgørelsen osv.

Samarbejdsspør – principper for faciliteret dialog, afdækning af efterspørgsel og udbud i brugen af økonomimodellen

En fælleskommunal procesfacilitering fremmer en mere forpligtende samlet dialog og et tættere samarbejde mellem driftsherrer og bruger-kommuner om udviklingen af nye pladser og tilbud.

Dato: 5. januar 2023

Albertslund Kommune
Nordmarks Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk/kkr-hovedstaden
Side 3 af 4

KKR Hovedstaden og Embedsmandsudvalget for det specialiserede socialområde og specialundervisning har en central rolle i etablering af nye pladser og tilbud til den udvalgte målgruppe. Dels via arbejdet med rammeaftalen, dels ved løbende at følge efterspørgslen efter pladser til konkrete målgruppen.

Model for godkendelse for økonomimodellen

Det er Embedsmandsudvalget for det specialiserede socialområde, som vurderer og endeligt indstiller konkrete udvidelser af tilbud til KKR Hovedstaden. Projektforslagene vurderes ud fra pris og kvalitet, samt parametre som evt. tilknytning til eksisterende stærkt fagligt set-up og organisering, samt andel pladser tilgængelige for KKR-fællesskabet i hovedstadsregionen mv.

I vurderingen af om et tilbud skal være en del af økonomimodellen, vil det også indgå, om der er tomgang på tilsvarende tilbud til den målgruppe, der ansøges om.

Desuden vil det i vurderingen af tilbuddet være en faktor, at udgifterne i anlægsprojektet, som vil medvirke til at definere taksten for tilbuddet, er opstillet realistisk, og at der fx i tilstrækkelig grad er taget hensyn til uforudsete udgifter.

Selvom KKR Hovedstaden gennemfører en fælleskommunal proces, så er det til enhver tid kommunernes og driftsherrernes ansvar at overholde gældende lovgivning.

Tillidsfuldt samarbejde

Alle involverede i udviklingen af tilbudsviften og de nye pladser opfordres til at fremme tillid, ordentlighed, åbenhed og gennemsigtighed. Den fælleskommunale proces skal kvalificere det efter Serviceloven "i bedste og billigste forstand".

Derfor står kommunerne i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden sammen om at:

- Tage ansvar for at sikre, at der er de rette tilbud til borgerne
- Udvide tillid til og respekt for, at tilbuddene drives økonomisk rentabelt, da vi er solidariske omkring økonomien – herunder ventelister og tomgang
- Tage ansvar for at finde det bedste tilbud til borgerne, og er derfor åbne og nysgerrige i forventningsafstemningen. Herunder er vi reelle ift., at der er konkrete borgere bagved vores behov samt hvornår behovet for pladserne er der
- Inddrage borgere og pårørende i forventningsafstemningen om mulige tilbud for at bidrage til sikkerhed og tryghed for borger og pårørende, da man undgår hurtige opsigelser

Der vil være et fokus på borgerens frie valg samt at øge borgernes retssikkerhed.

Dato: 5. januar 2023

Albertslund Kommune
Nordmarks Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk/kkr-hovedstaden
Side 4 af 4

3.5

Forslag til tilpasning fra økonomimodellen for etablering af botilbud

Økonomimodellen godkendt foråret 2021	Forslag til revideret økonomimodel januar 2024.
Økonomimodel til etablering af nye pladser	Økonomimodel til etablering af nye botilbudspladser i hovedstadsregionen
<p>Økonomimodellens underskudsgaranti</p> <p>Underskudsgarantien kan gives til driftsherrer, som i forvejen har erfaring med målgruppen, og som udvider med nye pladser til målgruppen.</p> <p>Garantien træder kun i kraft, hvis der bliver ledige pladser på de nye pladser. I så fald garanterer de 29 kommuner dækning af faste omkostninger i tre år. Faste omkostninger fastlægges til 50 pct. af taksten for det enkelte tilbud.</p> <p>Underskudsgarantien bygger på øvrige gældende regler og aftaler for området.</p>	<p>Økonomimodellens underskudsgaranti</p> <p>Underskudsgarantien kan gives til driftsherrer, som udvider med nye pladser til målgruppen.</p> <p>Garantien træder kun i kraft, hvis der bliver ledige pladser på de nye pladser. I så fald garanterer de 29 kommuner i hovedstadsregionen dækning af faste omkostninger i tre år. Faste omkostninger fastlægges til 50 pct. af taksten for det enkelte tilbud.</p> <p>Underskudsgarantien bygger på øvrige gældende regler og aftaler for området.</p>
<p>Økonomimodellens underskudsgaranti bygger på takstbekendtgørelsens mulighed for, at kommunerne kan indgå forpligtende købsaftale med driftsherrer om køb af et antal pladser i en periode, hvis pladserne ikke efterspørges af andre.</p> <p>Økonomimodellen bidrager konstruktivt ind i den aktuelle nationale bevågenhed på handicapområdet, hvor kommunerne har forsyningsforpligtelsen til fælles udvikling af tilbudsviften på hele det specialiserede socialområde.</p> <p>I dette notat gennemgås nedenfor baggrunden for økonomimodellen og de mere tekniske aspekter ved den.</p>	<p>Økonomimodellens underskudsgaranti bygger på takstbekendtgørelsens mulighed for, at kommunerne kan indgå en forpligtende købsaftale med driftsherrer om køb af et antal pladser i en periode, hvis pladserne ikke efterspørges af andre.</p> <p>Økonomimodellen bidrager konstruktivt ind i den aktuelle nationale bevågenhed på handicapområdet, hvor kommunerne har forsyningsforpligtelsen til fælles udvikling af tilbudsviften på hele det specialiserede socialområde.</p> <p>Økonomimodellen blev i sin oprindelige form godkendt på KKR Hovedstaden d. 3. februar 2021. Den reviderede model blev godkendt af KKR Hovedstaden d. [dato afventer].</p> <p>Nedenfor gennemgås tilgangen for økonomimodellen og de tekniske aspekter ved den.</p>

Baggrund for økonomimodellen

KKR Hovedstaden ønsker en solidarisk tilgang til at oprette tilbud til borgere med særlige behov, fordi kommunerne har et fælles ansvar og behov for at have de rette tilbud. Formålet er at sikre en relevant og aktuel tilbudsvifte i forhold til borgere med særlige behov, som understøtter borgernes retssikkerhed og bidrager til at disse tilbud er økonomisk rentable og af den aftalte faglige kvalitet.

KKR Hovedstaden besluttede på sit møde den 7. februar 2020 at udvikle en økonomimodel for etablering af nye pladser i eksisterende, driftssikre tilbud og for fremadrettet etablering af helt nye tilbud. Økonomimodellen indgår som en del af rammeaftale 2021-2022, og gælder for både kommunale driftsherrer og Region Hovedstaden.

Hovedstadskommunerne og Region Hovedstaden er blevet opmærksomme på at udfordringen med manglende incitament til oprettelse af nye fælles pladser er særligt presserende for målgruppen *"voksne med autismespektrumforstyrrelser kombineret med selvskadende adfærd, afvigende seksuel adfærd, udadreagerende adfærd e.l."*.

KKR Hovedstaden har besluttet, at økonomimodellen i praksis skal være delvis dækning af evt. underskud ved f.eks. tomgang, hvis de nye pladser ikke bliver belagt i opstartsperioden. Kommunerne skal således ikke betale noget i fællesskab, hvis de nye pladser bliver fuldt belagt uden tomgang.

Direktører med ansvar for socialområdet i kommunerne i hovedstadsregionen har i en spørgeskemaundersøgelse estimeret, at der vil være stor efterspørgsel efter nye pladser til denne specifikke målgruppe i de kommende år. Embedsmandsudvalget for det specialiserede socialområde og specialundervisning anbefaler på den baggrund et måltal på 16-20 nye pladser til godkendelse i 2021. Måltallet kan forekomme lavt, men embedsmandsudvalget ønsker et forsigtighedsprincip ved første afprøvning af den nye økonomimodel. Yderligere forventes løbende udvidelse med nye pladser henover en passende periode for at sikre, at kommunerne ikke har overvurderet behovet for nye pladser, at de kan få borgerne klar til de nye pladser, og

Baggrund for økonomimodellen

KKR Hovedstaden ønsker en solidarisk tilgang til at oprette tilbud til borgere med særlige behov, fordi kommunerne har et fælles ansvar og behov for at have de rette tilbud. Formålet er at sikre en relevant og aktuel tilbudsvifte i forhold til borgere med særlige behov, som understøtter borgernes retssikkerhed og bidrager til at disse tilbud er økonomisk rentable og af den aftalte faglige kvalitet.

KKR Hovedstaden besluttede på møde den 7. februar 2020 at udvikle en økonomimodel for etablering af nye pladser i eksisterende, driftssikre tilbud og for fremadrettet etablering af helt nye tilbud. Økonomimodellen indgår som en del af Rammeaftalen i hovedstadsregionen, og gælder for både kommunale driftsherrer og Region Hovedstaden. Med lånepuljen for botilbud, der blev udmeldt med økonomiaftalen for 2024, er økonomimodellen tilpasset, så den også gælder for nyetablerede botilbud.

Kommunerne i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden er særligt opmærksomme på at udfordringen med manglende incitament til oprettelse af nye fælles pladser er særligt presserende for målgruppen *"voksne med autismespektrumforstyrrelser kombineret med selvskadende adfærd, afvigende seksuel adfærd, udadreagerende adfærd e.l."*.

KKR Hovedstaden har besluttet, at økonomimodellen i praksis skal være delvis dækning af evt. underskud ved f.eks. tomgang, hvis de nye pladser ikke bliver belagt i opstartsperioden. Kommunerne skal således ikke betale noget i fællesskab, hvis de nye pladser bliver fuldt belagt uden tomgang.

Kommunerne i hovedstadsregionen har gentagende gange estimeret, at der vil være stor efterspørgsel efter nye pladser til denne specifikke målgruppe i de kommende år. Det vurderes derfor kun i meget begrænset omfang sandsynligt, at økonomimodellen kommer i anvendelse.

at driftsherrer kan nå at etablere pladserne/ansætte yderligere personale mv. Med den forsigtige tilgang vurderes det usandsynligt, eller kun i meget begrænset omfang sandsynligt, at økonomimodellen kommer i anvendelse.

KKR Hovedstaden har ønsket, at der som led i processen skal gennemføres en yderligere afdækning af konkret efterspørgsel og udbud for etablering af de 16-20 pladser. Det bliver en proces, hvor driftsherrer byder ind med mulige udvidelser af kapacitet og KKR Hovedstaden godkender hvilke, der kan benytte økonomimodellen.

Økonomimodel for etablering af nye fælles pladser

Økonomimodellen skal give driftssikkerhed i opbygningsfasen for de driftsherrer, der opretter de nye pladser til de målgrupper, som kommunerne i Hovedstaden oplever udfordringer med at finde pladser til. Samtidig er det kun de faste driftsudgifter, som der kan ske fællesmedfinansiering af, hvorved økonomimodellen bidrager til, at driftsherrer reducerer variable udgifter som fx lønudgifter ved tomme pladser.

Indgåelse af forpligtende købsaftale med underskudsgaranti

KKR Hovedstaden beslutter, hvilke driftsherrer som kan benytte Takstbekendtgørelsens mulighed for at indgå forpligtende købsaftale med de 29 kommuner i Hovedstadsregionen om udvidelse med op til 20 pladser i 3 år, hvis pladserne ikke efterspørges af andre (jf. takstbekendtgørelsens §14 stk. 1 – link indsats).

Disse driftsherrer kan herefter indgå forpligtende købsaftale med de 29 kommuner i Hovedstaden om op til 20 pladser i 3 år, hvis pladserne ikke efterspørges af andre (jf. [takstbekendtgørelsens §14 stk. 1](#) – link indsats).

KKR Hovedstadens beslutning vil bero på afdækning af efterspørgsel efter og udbud af konkrete nye pladser (se proces nedenfor). Herefter kan kommunale og/eller regionale driftsherrer udvide med nye pladser til konkrete borgere.

Økonomimodel for etablering af nye fælles pladser

Økonomimodellen skal give driftssikkerhed i opbygningsfasen for de driftsherrer, der opretter de nye pladser til de målgrupper, som kommunerne i Hovedstaden oplever udfordringer med at finde pladser til. Samtidig er det kun de faste driftsudgifter, som der kan ske fællesmedfinansiering af, hvorved økonomimodellen bidrager til, at driftsherrer reducerer variable udgifter som fx lønudgifter ved tomme pladser.

Det er den enkelte kommune, der etablerer botilbudspladserne. I forbindelse med etableringen kan det aftales via KKR Hovedstaden, om det konkrete tilbud skal indgå i økonomimodellen. Rammerne for hvordan det kan ske er beskrevet nedenfor.

Indgåelse af forpligtende købsaftale med underskudsgaranti

KKR Hovedstaden beslutter, hvilke driftsherrer som kan benytte Takstbekendtgørelsens mulighed for at indgå forpligtende købsaftale med de 29 kommuner i hovedstadsregionen i tre år, hvis pladserne ikke efterspørges af andre (jf. takstbekendtgørelsens §14 stk. 1 – [link indsats](#)).

Disse driftsherrer kan herefter indgå forpligtende købsaftale med de 29 kommuner i hovedstadsregionen i tre år, hvis pladserne ikke efterspørges af andre (jf. [takstbekendtgørelsens §14 stk. 1](#) – [link indsats](#)).

KKR Hovedstadens beslutning vil bero på afdækning af efterspørgsel efter og udbud af konkrete nye pladser (se proces nedenfor). Kommunernes forpligtelser i den fælles købsaftale gælder fra

Kommunernes forpligtelser i den fælles købsaftale gælder fra ibrugtagning af pladserne med konkrete borgere og bortfalder efter 3 år uden yderligere varsel.

Driftsherrerne benytter den nye standardkontrakt, som forventes færdig primo 2021 (fra central hånd).

Teknisk om indhold i forpligtende købsaftale

For at komme i betragtning til at indgå forpligtende købsaftale om underskudsgaranti, skal driftsherrerne komme med konkrete forslag til etablering af nye pladser. I konkret købsaftale om underskudsgaranti indgår:

- 50 pct. fællesmedfinansiering af taksten ved tomme pladser (de sidste 50 pct. af taksten udgør variable udgifter, som f.eks. lønudgifter til pædagogisk personale)
- Beregnes af pladser omfattet af underskudsgarantien og som har været tomme i perioden
- Fællesmedfinansiering af 3 års varighed, som følger sædvanlig fordelingsnøgle (befolkningsandele)
- Taksten pr nye plads beregnes ud fra den sædvanlige belægningsprocent, som benyttes af de eksisterende pladser på tilbuddet.

Baggrundsgruppen har vurderet, at omkring 50 pct. af taksten udgøres af variable udgifter som f.eks. lønudgifter. Baggrundsgruppen har haft grundige drøftelser af, hvorvidt det ville give mening med 75 pct., 50 pct., 25 pct. henover en treårig periode sådan, som KKR Hovedstaden oprindeligt havde besluttet. Men for at sikre en simpel og gennemsigtig model, er ovenstående beslutning om 50 pct. i tre år truffet.

Det skal på sigt altid være bruger-kommunerne, som betaler for pladserne, hvorfor opstartsperioden tilstræbes at være kort. Det er derfor også bruger-kommunerne, der betaler for pladserne i opsigelsesperioden, såfremt en borger ikke længere har behov for en plads.

Takstniveauet skal afspejle de samlede langsigtede gennemsnitsindtægter- og omkostninger ved levering af ydelsen, jævnfør takstbekendtgørelsen og KKR's model for beregning af takster. Anlægsudgifter til etablering af pladser afholdes af den enkelte kommune.

ibrugtagning af pladserne med konkrete borgere og bortfalder efter tre år uden yderligere varsel.

Driftsherrerne benytter KL's standardkontrakt på voksenområdet.

Teknisk om indhold i forpligtende købsaftale

For at komme i betragtning til at indgå forpligtende købsaftale om underskudsgaranti, skal driftsherrerne komme med konkrete forslag til etablering af nye pladser. I konkret købsaftale om underskudsgaranti indgår:

- 50 pct. fællesmedfinansiering af taksten ved tomme pladser (de sidste 50 pct. af taksten udgør variable udgifter, som f.eks. lønudgifter til pædagogisk personale)
- Beregnes af pladser omfattet af underskudsgarantien og som har været tomme i perioden
- Fællesmedfinansiering af tre års varighed, som følger sædvanlig fordelingsnøgle (befolkningsandele)
- Taksten pr. nye plads beregnes ud fra den sædvanlige belægningsprocent, som benyttes på de eksisterende pladser på tilbuddet.

Det er vurderet, at omkring 50 pct. af taksten udgøres af variable udgifter som f.eks. lønudgifter, og for at sikre en simpel og gennemsigtig model, er ovenstående beslutning om 50 pct. i tre år truffet.

Det skal på sigt altid være bruger-kommunerne, som betaler for pladserne, hvorfor opstartsperioden tilstræbes at være kort. Det er derfor også bruger-kommunerne, der betaler for pladserne i opsigelsesperioden, såfremt en borger ikke længere har behov for en plads.

Takstniveauet skal afspejle de samlede langsigtede gennemsnitsindtægter- og omkostninger ved levering af ydelsen, jævnfør takstbekendtgørelsen og KKR's model for beregning af takster. Anlægsudgifter til etablering af pladser afholdes af den enkelte kommune,

Der skal laves separate budgetter/regnskaber for eksisterende tilbud og nye pladser. Der gives ikke statsrefusion, hvis der ikke er en borgers CPR-nummer involveret.

For målgruppen af voksne med autismespektrumforstyrrelser med adfærdsudfordringer mv. vil det som udgangspunkt være relevant at udvide længerevarende botilbud jf. §108 SEL eller midlertidigt botilbud, jf. § 107 SEL. Taksten beregnes på baggrund af en relevant personaledekning, som bygger på kendte takster fra tilsvarende tilbud. Der kan for de konkrete borgere aftales særtakst mellem brugerkommunen og tilbuddet.

Pladserne skal ved oprettelse opdeles på paragrafferne inden for både botilbud og aktivitetstilbud for at skabe gennemsigtighed i indsatserne til borgerne.

Etablering af nye pladser sker under forudsætning af Socialtilsynets godkendelse. Det er driftsherrers ansvar at sikre denne godkendelse.

Der er nedsat en baggrundsgruppe, som kan besvare spørgsmål for at sikre gennemsigtighed i økonomien, hensigtsmæssig håndtering af krav fra bekendtgørelsen osv. Der afholdes den 11. februar 2021 et informationsmøde for interesserede fagchefer og direktører.

KKR Hovedstaden har besluttet at henstille til, at anlæg af denne type tilbud friholdes af anlægskommunens anlægsramme, idet: *"de 29 kommuner i Hovedstaden anerkender, at når der er tiltag af denne karakter, så ligger det udover kommunens eget anlægsloft."*

Der vil i praksis være behov for tilpasning af økonomimodellen til de konkrete målgrupper, som KKR Hovedstaden måtte udpege behov for nye tilbud til.

Samarbejdsspør – Faciliteret dialog og afdækning af efterspørgsel og udbud

En fælleskommunal procesfacilitering skal fremme en mere forpligtende samlet dialog og et tættere samarbejde mellem driftsherrer og brugerkommuner om udviklingen af nye pladser.

Der skal laves separate budgetter/regnskaber for eksisterende tilbud og nye pladser samt nyoprettede tilbud. Der gives ikke statsrefusion, hvis der ikke er en borgers CPR-nummer involveret.

For målgruppen af voksne med autismespektrumforstyrrelser med adfærdsudfordringer mv. vil det som udgangspunkt være relevant at udvide længerevarende botilbud jf. SEL § 108 eller midlertidigt botilbud, jf. SEL § 107. Taksten beregnes på baggrund af en relevant personaledekning, som bygger på kendte takster fra tilsvarende tilbud. Der kan for de konkrete borgere aftales særtakst mellem brugerkommunen og tilbuddet.

Pladserne skal ved oprettelse opdeles på paragrafferne inden for både botilbud og aktivitetstilbud for at skabe gennemsigtighed i indsatserne til borgerne.

Etablering af nye pladser sker under forudsætning af Socialtilsynets godkendelse. Det er driftsherrers ansvar at sikre denne godkendelse.

Spørgsmål vedr. brug af økonomimodellen rettes til fælleskommunalt sekretariat for at sikre gennemsigtighed i økonomien, hensigtsmæssig håndtering af krav fra bekendtgørelsen osv.

Samarbejdsspør – principper for faciliteret dialog, afdækning af efterspørgsel og udbud i brugen af økonomimodellen

En fælleskommunal procesfacilitering fremmer en mere forpligtende samlet dialog og et tættere samarbejde mellem driftsherrer og brugerkommuner om udviklingen af nye pladser og tilbud.

KKR Hovedstaden og Embedsmandsudvalget for det specialiserede socialområde og specialundervisning får en fremtrædende rolle i etablering af nye pladser og tilbud til de udvalgte målgrupper.

Afdækning af efterspørgsel og udbud skal kvalificere udvælgelsen af de bedste og billigste pladser til den udvalgte målgruppe gennem følgende proces:

- KKR Hovedstaden afdækker efterspørgslen efter pladser til en given målgruppe
- Driftsherrer fremsender konkrete projektforslag om etablering af pladser
- KKR Hovedstaden beslutter hvilke projektforslag og driftsherrer, som kan etablere de nye pladser.

I første omgang vil der være tale om udvidelse af eksisterende driftssikre tilbud, som i forvejen beskæftiger sig med målgruppen og har erfaringer med udfordringer, kompleksitet osv. Dette for at sikre et stærkt fagligt set-up og organisering.

Det er hhv. baggrundsgruppen og Embedsmandsudvalget for det specialiserede socialområde og specialundervisning, som vurderer og endeligt indstiller konkrete udvidelser af tilbud til KKR Hovedstaden. Projektforslagene vurderes ud fra pris og kvalitet, samt parametre som tilknytning til eksisterende stærkt fagligt set-up og organisering, samt andel pladser tilgængelige for KKR-fællesskabet i hovedstadsregionen mv.

Selvom KKR Hovedstaden gennemfører en fælleskommunal proces, så er det til enhver tid kommunernes og driftsherrernes ansvar at overholde gældende lovgivning.

Efter godkendelse af økonomimodellens økonomiske rammer vil KKR Hovedstaden blive forelagt konkret materiale med rammer for, hvordan driftsherrerne for nye pladser findes, den fælleskommunale facilitering, skabelon til beskrivelse af projekter for etablering af nye pladser, teknisk vejledning til fagfolk og setup for evaluering/opfølgning.

I løbet af processen står sekretariatet til rådighed for spørgsmål og sparring, og der afholdes fælles workshop til afklaring af spørgsmål om krav til ansøgningmateriale, målgruppe, osv.

KKR Hovedstaden og Embedsmandsudvalget for det specialiserede socialområde og specialundervisning har en central rolle i etablering af nye pladser og tilbud til den udvalgte målgruppe. Dels via arbejdet med rammeaftalen, dels ved løbende at følge efterspørgslen efter pladser til konkrete målgruppen.

Model for godkendelse for økonomimodellen

Det er Embedsmandsudvalget for det specialiserede socialområde, som vurderer og endeligt indstiller konkrete udvidelser af tilbud til KKR Hovedstaden. Projektforslagene vurderes ud fra pris og kvalitet, samt parametre som evt. tilknytning til eksisterende stærkt fagligt set-up og organisering, samt andel pladser tilgængelige for KKR-fællesskabet i hovedstadsregionen mv.

I vurderingen af om et tilbud skal være en del af økonomimodellen vil det også indgå, om der er tomgang på tilsvarende tilbud til den målgruppe, der ansøges om.

Desuden vil det i vurderingen af være en faktor, at udgifterne i anlægsprojektet, som vil medvirke til at definere taksten for tilbuddet, er opstillet realistisk, og at der i tilstrækkelig grad er taget hensyn til fx uforudsete udgifter.

Selvom KKR Hovedstaden gennemfører en fælleskommunal proces, så er det til enhver tid kommunernes og driftsherrernes ansvar at overholde gældende lovgivning.

Tillidsfuldt samarbejde

Alle involverede i udviklingen af tilbudsviften og de nye pladser opfordres til at fremme tillid, ordentlighed, åbenhed og gennemsigtighed. Den fælleskommunale proces skal kvalificere det efter Serviceloven "i bedste og billigste forstand".

Derfor står kommuner og region sammen om at:

- Vi tager alle ansvar for at sikre, at der er de rette tilbud til borgerne
- Vi udviser tillid til og respekt for, at tilbuddene drives økonomisk rentabelt, da vi er solidariske omkring økonomien – herunder ventelister og tomgang.
- Vi tager ansvar for at finde det bedste tilbud til borgerne, og er derfor åbne og nysgerrige i forventningsafstemningen mellem køber- og sælger-kommuner. Herunder er vi reelle ift. at der er konkrete borgere bagved vores behov samt hvornår behovet for pladserne er der.
- Vi inddrager borgerne og pårørende i forventningsafstemningen om mulige tilbud for at bidrage til sikkerhed og tryghed for borger og pårørende, da man undgår hurtige opsigelser.

Der vil være et fokus på borgerens frie valg samt at øge borgernes retssikkerhed.

I den videre proces er alle kommuner og Region Hovedstaden inviteret til at bidrage til udvikling af tilbudsviften for målgruppen.

Planen for det videre arbejde fremgår af nedenstående tidsplan.

Konkrete spørgsmål kan sendes på e-mail til: ssan@kl.dk og szx@albertslund.dk.

(I denne udgave af økonomimodellen var der her en tids- og procesplan, som løb fra januar 2021 til efteråret 2022)

Tillidsfuldt samarbejde

Alle involverede i udviklingen af tilbudsviften og de nye pladser opfordres til at fremme tillid, ordentlighed, åbenhed og gennemsigtighed. Den fælleskommunale proces skal kvalificere det efter Serviceloven "i bedste og billigste forstand".

Derfor står kommunerne i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden sammen om at:

- Tage ansvar for at sikre, at der er de rette tilbud til borgerne
- Udviser tillid til og respekt for, at tilbuddene drives økonomisk rentabelt, da vi er solidariske omkring økonomien – herunder ventelister og tomgang
- Tage ansvar for at finde det bedste tilbud til borgerne, og er derfor åbne og nysgerrige i forventningsafstemningen. Herunder er vi reelle ift., at der er konkrete borgere bagved vores behov samt hvornår behovet for pladserne er der
- Inddrage borgere og pårørende i forventningsafstemningen om mulige tilbud for at bidrage til sikkerhed og tryghed for borger og pårørende, da man undgår hurtige opsigelser

Der vil være et fokus på borgerens frie valg samt at øge borgernes retssikkerhed.