

## Notat



Til:

Kommuner og regioner

Kopi til:

Sagsnummer  
Sag-452993  
Movit-3453989

Sagsbehandler MSK  
Direkte +45 36 13 15 20  
Fax 36 13 20 93  
msk@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

11. januar 2017

### Høringsnotat Trafikplan 2016 (Bilag 1)

Trafikplan 2016 har været i politisk høring i perioden 16. september – 5. december 2016. Der er indkommet høringssvar fra 44 af de 47 hos kommuner og regioner. Stevns, Greve og Høje Taastrup kommuner har ikke afgivet høringssvar. Derudover har DSB, Vejdirektoratet, Hovedstadens Letbane samt Metroselskabet afgivet høringssvar.

Trafikplanens vigtigste emner er fastlæggelsen af det strategiske busnet i lyset af nye baneinvesteringer, en målsætning om fossilfri busdrift i 2030 samt introduktion af et nyt passagermål.

Det generelle resultat af høringen er en politisk opbakning til målene i Trafikplan 2016.

Hovedsynspunkterne til hvert tema sammenfattes i det følgende:

#### *Det strategiske net i Region Sjælland*

Der er enighed om det strategiske net, dog angiver Region Sjælland at videreudvikling af nettet afhænger af regionens økonomiske råderum. Planlægning af tilpasninger til ny station i Køge Nord pågår.

#### *Det strategiske net i Region Hovedstaden*

Der er enighed om det strategiske net frem til 2019 (med forbehold for Region Hovedstadens budgetudfordringer). I forbindelse med Trafikbestilling 2017 afkortes linje 200S og linje 384 omdannes til 365R.

Efter 2019 er der indkommet forslag til ændringer/mindre justering af linjeføringer for linje 1A, 7A, 9A og 250S. Disse er indarbejdet i den endelige plan. Der arbejdes videre med ændringer på Frederiksberg (A-bus til City), betjening på Frederikssundsvej (direkte bus Nørreport-

DTU Ballerup), samt en dialog mellem Rødovre, Brøndby og Glostrup om justeringer på linje 7A/9A. Planlægningen af tilpasning til Favrholm stations åbning i 2021 er igangsat. Metro-selskabet støtter de foreslåede ændringer af det strategiske net.

Rettelser i det strategiske net i planen er sket ud fra det princip, at de skal være afledt direkte af de politisk vedtagne hørings svar. Administrativt drøftede ændringer er derfor ikke afspejlet i planen.

Flere parter har peget på at Trafikplan 2016 kun omfatter det strategiske net og at de afledte ændringer af det lokale net ikke er med i planen, da de planlægges efterfølgende i 2017-18. Dette vil indgå i kommunikationen af planen.

#### *Effektiv busdrift*

Der er enighed om at erstatte det hidtidige mål for passagervækst med et produktivetsmål for det strategiske net (antal påstiger per bustime) og et tilskudsmål for det øvrige net (tilskud per påstiger). For begge mål gælder at de skal fastholdes til 2019. Flere parter har ønsket, at der følges på begge mål uanset net og denne opfølgning vil Movia fortsætte med.

#### *Klima og miljø*

Der er enighed om målet om at busdriften skal være fossilfri senest år 2030, idet der skal tages stilling fra udbud til udbud. Fremover vil alle Movias udbud efterspørge et fossilfrit alternativ til dieseldrift. Der er overvejende enighed blandt høringsparterne om at hvis prisforskellen er lille, så vælges det fossilfrie alternativ. Frederiksberg og København har ønsket en hurtigere implementering af strategien, mens en enkelt kommune har ønsket at fastholde 0-alternativet (buslinjerne skal først udbydes i 2021). Planlægningen af el-busser i København og Roskilde pågår.

#### *+Way*

Der er en positiv holdning til +Way i de kommuner, hvor det er aktuelt og visionen om et sammenhængende +Way net i Hovedstaden. Dog ønsker Københavns kommune at prioritere fremkommelighedsforbedringer i enkeltpunkter frem for et sammenhængende net. København har allerede etableret fremkommelighed og stoppesteder på +Way-niveau på Fredensgade-Nørre Allé (Den Kvikke Vej) samt på Frederikssundsvej og Nørrebrogade (Cityline). Der er desuden truffet beslutning om de første etaper af en ombygning af Amagerbrogade. Københavns Kommune tilkendegiver desuden at være åben for at kigge nærmere for muligheden for +Way på linje 1A. Denne mulighed indgår i de igangværende forundersøgelser af BRT og +Way i Brøndby og Hvidovre kommuner. De nævnte strækninger giver et godt

udgangspunkt for at arbejde videre med konceptet i den øvrige del af hovedstadsområdet.

### *Kundetilfredshed*

Der er overvejende enighed om de foreslåede kundetilfredsheds mål. Et par kommuner er ikke enige i at nedjustere målsætningen om meget tilfredse passagerer til 25 pct. Baggrunden for det ændrede mål er de mange store forandringer de kommende år, der erfaringsmæssigt giver faldende kundetilfredshed indtil de nye rejserutiner er indarbejdet. Målene genovervejes til næste trafikplan.

### *Tyndt befolkede områder samt Flextrafik*

Høringssvarene afspejler de meget forskellige geografiske forhold. Der er generel enighed om at overveje betjeningen i landområder og finde en mere tydelig arbejdsfordeling mellem linjebunden service og individuelle løsninger som flextur. Uddannelsesrejser udgør en særlig udfordring. Et antal kommuner er interesseret i det nye produkt Kommunebus, dvs. åbning af lukkede skolekørselsordninger.

Der er to hovedgrupper af holdninger til det åbne produkt Flextur. En del parter ser det gerne ens på tværs af kommuner, mens andre foretrækker individuelle løsninger for at styre udgifterne til Flextur bedre. Der er dog bred enighed om målsætningen for Flextrafik og at det indebærer store fordele når Flextur integreres i Den Samlede Rejse.

### *Terminaler og Stoppesteder*

Der er generel enighed om planens anbefalinger om fire stoppestedstyper i det strategiske net. Et par kommuner understreget behovet for enkelte lokale afvigelser, der dog ikke påvirker opbakningen til strategien.

Der er bred enighed om at en rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr til de ikke-reklamefinansierede stoppesteder er interessant i mange kommuner. Ordningen er frivillig og ændre ikke ansvarsfordelingen mellem vejmyndighed og trafikselskab.

Resultatet af høringsprocessen er præsenteret mere detaljeret i bilag 1. Her er den enkelte kommune og regions høringssvar beskrevet summarisk i skemaform sammen med angivelse af, hvordan Movia har håndteret svaret.

### **Bilag:**

1. Overblik over politiske høringssvar Trafikplan 2016 i skematisk form.