

16. september 2016

**Høringsbrev: Forslag til Trafikplan 2016 – politisk høring**

Hermed sendes forslag til Trafikplan 2016 i politisk høring frem til **mandag 5. december 2016**. Svarene bedes sendt til [cje@moviatrafik.dk](mailto:cje@moviatrafik.dk) med kopi til [jf@moviatrafik.dk](mailto:jf@moviatrafik.dk).

Movia skal i henhold til trafikselskabsloven mindst hvert fjerde år udarbejde en trafikplan. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag. Movias rolle er at sikre, at trafikplanen udarbejdes, og at dette sker i en tæt og åben proces med kommunerne og regionerne i Hovedstaden og på Sjælland. Kommuner og regioner har det efterfølgende ansvar for de beslutninger, der gennemføres. Trafikplanen er derfor et grundlag for at sikre god sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af kommune- og regionsgrænser.

I arbejdet med forslag til Trafikplan 2016, som nu sendes i politisk høring, er både det administrative og politiske niveau blevet inddraget undervejs med henblik på at afstemme forventninger og sikre de rette rammer for den del af den fremtidige kollektive transport, som kommunerne og regionerne har ansvaret for.

Dette har været særligt centralt i Trafikplan 2016, idet der har været behov for at se på modeller for, hvordan det strategiske net skal tage sig ud, når effekten af de store baneinvesteringer slår igennem i de kommende år.

I forslag til Trafikplan 2016 lægges op til tilpasninger af det strategiske busnet. I Region Sjælland giver den nye Ringstedbane og den nye station i Køge Nord mulighed for at opgradere en række linjer i det strategiske busnet. I Region Hovedstaden skal der gennemføres en større omlægning af nettet, når den nye metro åbner i 2019, som kan sikre, at der kommer størst mulig værdi af den nye metro – også for dem, der bor eller arbejder langt fra den udvidede metro. Dette er i sagens natur særligt en opgave for de kommuner, der ligger der, hvor der kommer mere metro eller tæt ved, og det påvirker Region Hovedstaden.

Desuden fremlægges forslag til en ambitiøs, grøn omstilling af bustrafikken på en økonomisk bæredygtig måde, og der foreslås en grundlæggende ændring af måden, vi betragter bustrafikkens effektivitet på, således at den hidtidige målsætning om passagervækst i busserne erstattes af nye målsætninger rettet mod produktivitet. Desuden lægges op til strategiske indsatser i forhold til blandt andet betjeningen i tyndt befolkede områder, terminaler og stoppesteder, samt Movias højklassede buskoncept +Way.

Målet med høringen er, at der blandt kommunerne og regionerne på Sjælland og Øerne opnås en fælles politisk forståelse af en række centrale mål og anbefalinger, som kan udstikke rammerne for kommuners og regioners arbejde med at prioritere bus- og lokalbanetrafikken i de kommende år.

Jeg håber på, at den gode dialog, Movia har haft med kommuner og regioner i arbejdet med at lave forslaget til trafikplanen, vil fortsætte i denne høringsproces.

Høringsfristen er 5. december. Bemærkninger bedes sendt direkte til Movias administration, som vil stå for at indarbejde disse, og som også vil kunne være behjælpelig med at forklare de enkelte forslag i Trafikplanen yderligere. Movias administration deltager også meget gerne i nærmere drøftelser af planen i møder lokalt i kommuner og regioner. Det er forventningen, at Movias bestyrelse i februar 2017 kan godkende en Trafikplan på baggrund af de indkomne bemærkninger fra kommuner og regioner.

For at sikre et godt oplyst grundlag at drøfte trafikplanens forslag til det strategiske net efter 2019 på, er der for hver berørt kommune og buslinje udarbejdet oversigtsnotater, som beskriver, hvor der vil ske forbedringer i det strategiske net, og hvor der vil skulle suppleres med trafik i det lokale net for at opretholde det nuværende serviceniveau. Dokumenterne vil være tilgængelige på Movias hjemmeside på [moviatrafik.dk/kommuneregion/trafikbestilling/bynet-2019](http://moviatrafik.dk/kommuneregion/trafikbestilling/bynet-2019). Skulle der i særlige tilfælde være problemer med at overholde tidsfristen, beder jeg om, at man kontakter områdechef Jeppe Gaard, [jeg@moviatrafik.dk](mailto:jeg@moviatrafik.dk).

Af bilag 1 fremgår de anbefalinger fra Movia som er et centralt element i planen. Jeg vil opfordre til kommuner og regioner forholder sig til alle disse anbefalinger i deres høringssvar.

Venlig hilsen

Thomas Gyldal Petersen

## Bilag 1: Oversigt over anbefalinger

Som supplement til selve Trafikplanen er desuden udarbejdet en kort udgave "Forslag til Trafikplan 2016 – kort fortalt" – denne sendes i trykt form til kommuner og regioner, mens selve planen denne gang kun produceres i elektronisk form.

Forslag til Trafikplan 2016 lægger op til en række anbefalinger, målsætninger og pejlemærker for Movias eget udviklingsarbejde såvel som den strategiske planlægning i kommuner og regioner:

Anbefaling	Effekt
<b>Det strategiske net:</b>	
Det strategiske net i Region Sjælland justeres og udvikles efter princippet om busforbindelse til alle tog på de store knudepunkter	Prioritering af busdrift, hvor den har størst samfundsmæssig værdi
Det strategiske net i Region Hovedstaden fastholdes frem til 2019 med relevante tilpasninger til nye R-linjer og nye stationer	Stabilitet i det strategiske net til gavn for kunderne
Efter åbningen af Cityringen i 2019 ændres og tilpasses det strategiske net i hovedstadsområdet (Se kortet side 25-26 i Trafikplanen)	Sammenhæng mellem bus, tog og metro og håndtering af indtægtstab ved overflytning af 40 mio. årlige påstigere fra bus til metro
<b>Effektiv busdrift:</b>	
I det strategiske net skal produktiviteten (antal passagerer pr. bustime) fastholdes frem mod 2019	Størst mulig effekt af de kommunale og regionale tilskud til bustrafikken
Uden for det strategiske net skal tilskuddet pr. påstiger fastholdes frem mod 2019	Størst mulig effekt af de kommunale og regionale tilskud til bustrafikken samt mulighed for at vurdere, hvornår der skal overvejes alternativer til alm. rutekørsel

<b>Anbefaling</b>	<b>Effekt</b>
<b>Klima og miljø:</b>	
Der arbejdes mod en fossilfri bustrafik i 2030, idet der fra udbud til udbud gennemføres dialog med de berørte kommuner og regioner om finansiering af den aktuelle net-toudgift	Busdriftens klimapåvirkning elimineres. Bidrager til at overholde lokale, regionale og nationale målsætninger på klimaområdet
I 2030 skal bustrafikkens udledning af NOX pr. kørt kilometer være reduceret med 97 pct. i forhold til 2008-niveau. Udledningen af partikler skal være reduceret med 85 pct. i forhold til 2008-niveau	Busdriftens påvirkning af den lokale luftkvalitet reduceres meget markant. Bidrager til overholdelse af EU's grænseværdier
I 2030 skal den indvendige oplevede støj være reduceret med 15 pct. og den udvendige oplevede støj reduceret med 25 pct.	Busdriftens støjgener minimeres. Bidrager til at reducere helbredsrisiko for naboer til trafikantlæg
<b>+Way:</b>	
I Hovedstaden arbejdes for at etablere et højklasset +Way-net	Understøtter byudvikling og vækst i korridorer uden banebetjening
Der arbejdes videre med at realisere +Way-visionerne i Køge og Roskilde	Understøtter byudvikling og vækst i Køge og Roskilde
<b>Tyndt befolkede områder:</b>	
Kommunerne overvejer, hvordan forskellige behov kan løses med de forskellige produkter i Movias produktkatalog	Størst mulig effekt af de kommunale og regionale tilskud til bustrafikken

<b>Anbefaling</b>	<b>Effekt</b>
Bussernes rolle som til- og frabringer til stationer og andre knudepunkter skal styrkes	Størst mulig effekt af de kommunale og regionale tilskud til bustrafikken
De linjer, der gør det nemmere for borgerne i de tyndt befolkede områder at pendle til arbejde og skole over lidt længere afstande, skal styrkes	Størst mulig effekt af de kommunale og regionale tilskud til bustrafikken
<b>Kundetilfredshed:</b>	
Andelen af "tilfredse" og "meget tilfredse" kunder skal fastholdes på 95 pct. i 2020. Andelen af "meget tilfredse" kunder skal fastholdes på 25 pct.	Høj tilfredshed kan tiltrække og fastholde kunder og dermed styrke og beskytte indtægtsgrundlaget og produktiviteten i bustrafikken
Der fastsættes følgende undermål for kundetilfredsheden i 2020: <ul style="list-style-type: none"><li>○ Overholdelse af køreplanen (fastholdelse af 2015-niveau)</li><li>○ Kortere rejsetid (fastholdelse af 2015-niveau)</li><li>○ Forhold ved stoppestederne (2 procentpoint over 2015-niveau)</li></ul>	Høj tilfredshed kan tiltrække og fastholde kunder og dermed styrke og beskytte indtægtsgrundlaget og produktiviteten i bustrafikken
<b>Terminaler og stoppesteder:</b>	
De ikke-reklamefinansierede stoppesteder i det strategiske net opgraderes med udgangspunkt i fire stoppestedstyper	Løfte kvaliteten for kunderne og sikre høj kundetilfredshed
Der udvikles en fælles standard for tilgængelighed frem mod næste trafikplan i 2018	Løfte kvaliteten for kunder med særlige behov

<b>Anbefaling</b>	<b>Effekt</b>
Vejmyndighederne prioriterer deres investeringer ud fra stoppestedernes størrelse og antallet af daglige passagerer	Størst mulig effekt af kommunale og regionale investeringer i stoppestedsudstyr
Movia udbyder og indgår en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr	Ensartet kvalitet af udstyr og billigere priser ved fælles indkøb
Samarbejdet med de kommuner, der er berørt af den kommende letbane, intensiveres for på samme måde at sikre letbanen de bedst mulige rammer	Størst mulig effekt af kommunal, regional og statslig investering i letbanen
<b>Flextrafik:</b>	
Flextrafik skal i 2020 være et attraktivt valg for den behovsstyrede, individuelle kørsel i kommuner og regioner	Størst mulig effekt af de kommunale og regionale kørselsudgifter