

## NOTAT

Til: **Trafikselskabet Movia**

**Telefon** 38 66 50 00

**Direkte** 38 66 55 64

**Fax** 38 66 58 50

**Web** [www.regionh.dk](http://www.regionh.dk)

Journal nr.: 15000998

Dato: 23. november 2016

### **Høringsvar til Trafikplan 2016 fra Region Hovedstaden**

Region Hovedstaden har modtaget Movias Trafikplan 2016 i politisk høring. Trafikplan 2016 har været behandlet i Miljø- og Trafikudvalget den 29. november 2016, i Forretningsudvalget den 6. december og i Regionsrådet den 13. december 2016.

Region Hovedstaden ser Trafikplan 2016 som et vigtigt element i at sikre sammenhæng mellem den kollektive bus- og lokalbanetrafik og den øvrige kollektive trafik. Trafikplan 2016 er en grundigt bearbejdet plan med mange nyttige oplysninger om den kollektive trafik og retninger for udviklingen de kommende år. Region Hovedstaden sætter pris på, at der er gennemført en vigtig og konstruktiv proces med alle parter og ser Movia som en vigtig aktør for at dette samarbejde er lykkedes. Trafikplan 2016 skaber et grundlag for at arbejde med fælles langsigtede målsætninger i Movias andel af den kollektive trafik og for Movias ejere og trafikbestillere.

Det strategiske net af busser og lokalbaner er en central del af trafikplanen og indgår i lovgrundlaget for planens udarbejdelse. Movia beskriver at aftalen om at frede det strategiske net baserer sig på, at kommuner og regioner frivilligt forpligter sig til at tage hensyn til rejsebehovet blandt borgere og virksomheder i de andre regioner og kommuner, men kan derudover ikke forpligte aktørerne ud over lovens rammer. Region Hovedstaden vurderer, at Trafikplan 2016 er udarbejdet uafhængigt af de enkelte trafikbestillers økonomi, budgetlægning og årlige trafikbestillinger. Der er således ikke tale om en gensidigt forpligtende økonomisk aftale.

#### *Det strategiske busnet*

Jævnfør budgetaftale 2017 har Region Hovedstaden en ambition om at fastholde udgifterne til kollektiv trafik på 0,5 mia kr. om året og dermed sikre den rigtige balance i forhold til de øvrige områder på det regionale udviklingsområde, nemlig miljø, jordoprensning, erhvervsudvikling m.m. Denne ambition er særligt udfordret af, at de budgetterede udgifter fra 2015 til 2016 er steget med 60 mio. kr. samtidig med at regionen står overfor en række større anlægsinvesteringer i lokalbane og letbane, der skal styrke den kollektive trafik.

Region Hovedstaden ser Trafikplan 2016 som en langsigtet strategisk ramme, som regionen vil tage udgangspunkt i i forbindelse med de årlige trafikbestillinger.

Med de nuværende økonomiske forudsætninger er der således udsigt til, at det vil blive nødvendigt at foretage reduktioner i det strategiske net inden udløb af planperioden for Trafikplan 2016 (2016-2019), da størstedelen af den kollektive trafik, som regionen planlægger for, indgår i det strategiske net. Eventuelle ændringer kan have betydning for, hvordan det strategiske net ser ud ved åbningen af metrocityringen i 2019.

Regionens trafikbestilling for 2017 har givet anledning til to ændringer, som medfører ændringer i det strategiske net. På Linje 200S afkortes den nordlige strækning mellem Gladsaxe Trafikplads og Lyngby Station. Administrationen har imidlertid dialog med Gladsaxe Kommune, som ønsker at finansiere linjens fortsatte betjening mellem Gladsaxe Trafikplads og Buddinge St. Under forudsætning af, at regionen ikke modtager ekstra omkostninger som følge af forlængelsen, og forlængelsen godkendes politisk i Gladsaxe Kommune og Region Hovedstaden, vil 200S kun skulle afkortes mellem Buddinge Station og Lyngby Station i det strategiske busnet.

Linje 375R får ændret sin linjeføring så Kokkedal Station bliver ny endestation i stedet for Rungsted Kyst Station. Denne ændring medfører tilsvarende en tilretning af det strategiske busnet.

I forhold til dagens situation indeholder det strategiske busnet en ny linje mellem Gladsaxe og Dragør. Det er vigtigt, at regionale linjer, som denne betjener regionale rejsemål som eksempelvis centrale knudepunkter på det overordnede kollektive trafiknet. Da Movias undersøgelser viser, at det formål bedst opnås ved at betjene Københavns Hovedbanegård, ønsker Region Hovedstaden denne ændring indført i det endelige strategiske net. Ændringen i linjeføringen aftales specifikt med Region Hovedstadens administration baseret på Movias seneste vurderinger.

### *Miljø*

Region Hovedstaden finder det positivt, at Movia foreslår fossilfri drift i 2030, gennem en teknologineutral tilgang, med henblik på at sikre bedste og billigste løsning for den fossilfrie drift. Det ønskes for så vidt muligt at undgå at gennemføre besparelser på regionens busdrift for at finansiere den ekstra udgift til omlægning til fossilfri drift. Region Hovedstaden er derfor glad for at blive inddraget i drøftelser om fastsættelse af de enkelte krav udbud for udbud.

### *Produktivitet*

Region Hovedstaden bakker op om målet om at fastholde produktiviteten i det strategiske net, selvom passagererne i en del af dagens mest produktive buslinjer fremover vil benytte den nye metro. Region Hovedstaden ser positivt på de nye og differentierede produktivitetsmål, da de giver et klarere billede af effekterne af de forbedrende tiltag, man måtte sætte i værk på de forskellige buslinjer end tidligere trafikplaners mål

for den kollektive trafik og regionens driftsmål. Regionen vil overveje, at tilpasse egne driftsmål til de nye foreslåede produktivitetsmål

#### *Sammenhæng og samarbejde i den kollektive trafik*

Med baggrund i Region Hovedstadens politisk prioriterede vision om et "Transport for Copenhagen", der kan samle forskellige transportformer i ét trafikselskab med en valgt politisk ledelse, bakker regionen op om Movias deltagelse og udvikling af samarbejdet Din Offentlige Transport (DOT). Regionen vil gerne styrke DOT i retning af at skabe en mere sammenhængende kollektiv trafik, der i højere grad end i dag baserer sig på borgernes og erhvervslivets behov for mobilitet.

#### *Kundetilfredshed*

Region Hovedstaden finder det positivt, at der er lagt fokus på at skabe flere meget tilfredse kunder samt at fastholde den samlede andel af tilfredse kunder.

#### *Mobilitetsløsninger*

Region Hovedstaden bakker op om den generelle tilgang til arbejdet med mobilitetsløsninger i Movia. Indsatsen hænger godt sammen med regionens ReVUS initiativer inden for effektiv og bæredygtig mobilitet og smart vækst. Alt sammen indsætter, der vil fremme fleksible og bæredygtige løsninger på det stigende behov for mobilitet samt at reducere efterspørgslen på traditionel transport.

#### *Fremkommelighed/+Way*

Den generelle tilgang til arbejdet med at fremme +Way/BRT løsninger finder Region Hovedstaden positiv, men anser det store behov for tilførsel af midler til anlæg som værende en udfordring i de kommende år.

#### *Busdrift i yderområder*

Region Hovedstaden støtter op om ambitionen med at omlægge en del af den kommunale bus trafik til investeringer i de kendte busprodukter. Dog er der samtidig et behov for at sikre fladedækning særligt i yderområderne, hvor Region Hovedstaden ser et behov for at Movia arbejder med brug af nye teknologi- og mobilitetsløsninger til at skabe en bedre sammenhæng i trafikken og dermed imødekomme behovet i yderområderne.

#### *Terminaler og stoppesteder*

Region Hovedstaden betragter fokus på ensartethed og kvalitet ved stoppestederne som et vigtigt element i at sikre passagertilfredsheden, og opfattelsen af den kollektive trafik som et fornuftigt alternativ til bilen. Anlæg af stoppestedspuljen vil støtte op om dette, og der er allerede lavet et grundigt stykke arbejde med registrering af stoppestedernes tilstand og behov for indsætter fordelt ud fra kommunal placering.