



12. Politisk hørings svar til Movia vedrørende Trafikplan 2016 (2016-0388476)

Movias Trafikplan 2016 er i politisk høring i kommuner og regioner på Sjælland. Trafikplanen indeholder retningslinjer for udviklingen i den kollektive busstrafik, herunder forslag til et nyt A- og S-busnet i 2019, når Cityringen åbner. Borgerrepræsentationen skal tage stilling til Københavns Kommunes politiske hørings svar samt forhold vedr. den videre proces og økonomi.

Indstilling

Indstilling om,

1. at det politiske hørings svar vedrørende Trafikplan 2016 til Movia, jf. bilag 4, godkendes, og at det fremgår af hørings svaret, at der skal ske tydelig kommunikation til borgerne om fremtidens samlede busnet.
2. at forslag til et nyt lokalt busnet, der endnu ikke er udarbejdet, sendes i høring af Økonomiforvaltningen i seks uger hos lokaludvalgene, Ældrerådet og Handicaprådet i begyndelsen af 2018 som optakt til en politisk behandling,
3. at der i indkaldelsescirkulæret for 2018 (IC 2018) indarbejdes en pulje på 25 mio. kr. til busdrift fra 2019 og frem. Puljen skal dække de forventede merudgifter for det samlede busnet.

(Økonomiudvalget)

Problemstilling

Movia er ifølge Lov om Trafikselskaber forpligtiget til mindst hvert fjerde år at udarbejde en trafikplan for hele selskabets dækningsområde. Movia har sendt forslag til Trafikplan 2016 i politisk høring hos kommuner og regioner på Sjælland, jf. bilag 1. Trafikplanen er udarbejdet på baggrund af en administrativ dialog med kommuner og regioner og indeholder bl.a. emner som klima/miljø, busfremkommelighed, målsætninger for kundetilfredsheden og et forslag til et nyt strategisk busnet (A- og S-busser) fra Cityringens åbning i 2019. Økonomiforvaltningen har i foråret 2016 afgivet et administrativt hørings svar til en tidligere udgave af trafikplanen.

Når Cityringen åbner i 2019 med 17 nye metrostationer, vil de fleste københavnere få mindre end 10 minutters gang til den nærmeste metro- eller togsstation. Dette giver et stort løft til den samlede kollektive trafik i København, som forventes at få 100.000 nye passagerer hver dag. Cityringen vil betjene de mest passagertunge busstrækninger i København, og forventningen er, at 30 mio. buspassagerer om året vil skifte fra bus til metro. Der bør derfor ske en tilpasning af busnettet til Cityringen. Tilpasningen skal ske både for at sikre den bedst mulige sammenhæng i den kollektive trafik, og for at undgå store ekstra-udgifter for Københavns Kommune.

Tilpasses busserne ikke, kan det give København en merudgift på op imod 130 mio. kr. årligt til busdrift på grund af lavere produktivitet og tabte passagerindtægter. Movia vurderer, at produktiviteten (påstiger pr. bustime) vil falde med ca. 25 % i København som følge af Cityringen. Yderligere blev en tilpasning af busnettet forudsat, da Cityringen blev besluttet. Hvis busnettet ikke tilpasses, vil det påvirke metroselskabets økonomi og langtidsbudget, da der vil komme færre passagerer end forventet i metroen.

Planlægning af busnettet

Planlægningsarbejdet med at lave et nyt busnet, der er tilpasset Cityringen, sker af to omgange. Først arbejdes der med det strategiske busnet, som består af A- og S-busserne. Dette sker, fordi det er de største og mest passagertunge buslinjer, som alle går på tværs af flere kommunegrænser og dermed kræver enighed blandt kommuner og regioner. Senere udarbejdes forslag til tilpasning af det lokale busnet.

På baggrund af politiske høringssvar fra kommuner og regioner, tilpasser Movia Trafikplan 2016, herunder det strategiske busnet. Herefter forventes Movias bestyrelse at godkende trafikplanen i februar 2017. Movia igangsætter efterfølgende en tilpasning af buskontrakterne for A- og S-busserne, så de er klar i 2019, når Cityringen åbner. Denne proces medfører, at der er en gensidig forventning mellem kommunerne og regionerne om, at det strategiske busnet bliver gennemført som det fremstår i den trafikplan, der godkendes af Movias bestyrelse. Skulle der efterfølgende opstå ønsker fra en kommune eller region om ændringer i det strategiske busnet, kan det blive en udfordring at opnå enighed om det blandt de involverede kommuner, og det kan medføre problemer / fordyrelser i forhold til Movias kontraktforløb med busoperatørerne .

Løsning

Økonomiforvaltningen har udarbejdet et forslag til politisk høringssvar fra Københavns Kommune til Movia om Trafikplan 2016 jf. bilag 4. Høringssvaret berører alle relevante emner i trafikplanen, herunder klima/miljø, +Way/busfremkommelighed, produktivitetsmålsætning og tilpasning af det strategiske busnet.

Økonomiudvalget besluttede d. 14. juni 2016, at Movias Trafikplan 2016 skulle sendes i høring hos lokaludvalgene, Ældrerådet og Handicaprådet. Økonomiforvaltningen har i den forbindelse deltaget i møder med Ældrerådet, lokaludvalg og på borgermøder. Økonomiforvaltningen har modtaget høringssvar fra alle adspurgte parter – jf. bilag 3. Input fra disse høringssvar indgår i kommunens samlede bemærkninger til Movia.

Økonomiforvaltningen har udarbejdet en hvidbog med bemærkninger til alle høringssvar, jf. bilag 5. Nedenfor opridses kort de vigtigste opmærksomhedspunkter i trafikplanen.

Klima/miljø

Movia har en målsætning om, at busdriften skal være fossilfri i 2030. Københavns Kommune har en målsætning om at have CO₂-neutral kollektiv trafik i 2025, og i budget 2017 blev det besluttet, at der skal arbejdes for elbusdrift i København fra 2019 og frem. Movia har desuden et 2030-mål om, at udledningen af NO_x skal være reduceret med 97 % og udledningen af partikler skal være reduceret

med 85 % - begge if. til 2008-niveau. Københavns Kommune ønsker 100 % reduktion i udledningen af NOx og partikler i 2030.

Flere lokaludvalg har udtrykt ønske om, at trafikplanen skal indeholde mere ambitiøse miljø- og klimamål og ønsker særskilt fokus på indførslen af elbusser i København. Dette fremgår af kommunens politiske høringssvar jf. bilag 4.

Strategisk busnet

Med Movias forslag til et nyt strategisk busnet reduceres der ca. 170.000 bustimer i København, hvilket svarer til ca. 25 %. Dette sker særligt på de strækninger, hvor metroen kører. I dag kører der 13 strategiske buslinjer, heraf otte A-busser og fem S-busser. I Movias forslag vil der køre 11 strategiske busser, heraf syv A-busser og fire S-busser. S-busserne er Region Hovedstadens ansvar, mens A-busserne er kommunernes ansvar.

På grund af Cityringen bindes buslinjerne anderledes sammen end i dag. Det betyder bl.a., at linje 1A ikke længere vil betjene indre by, og dele af 3A's rute bindes sammen med andre linjer og vil ikke længere findes som selvstændig buslinje. Samtidig vil nogle områder opleve en ændring af busbetjeningen til A-bus, hvor andre vil opleve, at A-bussen ændres til lokalbus. På Amager ændres 2A og 4A, så de ikke længere kører som A-busser. Disse ændringer sker for at undgå parallelkørsel med metroen og sikre betjening af de nye metrostationer.

Udgangspunktet for de nye ruter er, at de nuværende stoppesteder bliver benyttet, hvor det er muligt. Enkelte steder vil der være behov for ændringer af placering af stoppested. Der blev i budget 2017 afsat 15 mio. kr. til at lave nødvendige anlægstillæg i forbindelse med tilpasningen af det strategiske busnet.

Økonomiforvaltningen vurderer samlet set, at Movias forslag hænger godt sammen med den kommende Cityring. Når der etableres 17 nye metrostationer i den tætte by, vil det ikke kunne undgås, at mange buspassagerer skal vænne sig til nye rejsemønstre og buslinjer.

Økonomiforvaltningen vurderer dog, at det bør undersøges nærmere, om der er behov for at opretholde en A-busforbindelse fra Amager til Valby, samt hvilken konsekvens det vil have for københavnere, hvis 350S nedlægges som foreslået. På baggrund af høringsvarerne vurderer forvaltningen, at der bør sikres en god forbindelse mellem Sydhavnen og Vesterbro, der tager højde for det igangværende anlæg af Sydhavnsmetroen.

Flere af høringssvarene peger på, at det er vigtigt, at busnettet tilpasses, så der tages hensyn til borgere med forskellige behov. Dette skal der arbejdes videre med, når det lokale busnet skal planlægges, hvor det tilstræbes at opretholde et højt fladedækningsniveau med bus.

Se uddybet svar til Movia i det politiske høringssvar jf. bilag 4.

Økonomi

Den store overflytning af passagerer fra busser til metro, når Cityringen åbner, betyder, at busserne mister indtægter, og bliver mindre produktive, og kommunens udgifter til busdrift vil derfor stige. Dette kan minimeres ved at tilpasse busnettet. Tilpasses busserne ikke til Cityringen, forventer Movia, som

nævnt, at det vil give Københavns Kommune en merudgift på op imod 130 mio. kr. årligt til busdrift. Derudover har Metroselskabet oplyst, at der i beregningen af deres langtidsbudget er medregnet en tilpasning af busnettet som forudsat i forbindelse med beslutningen om Cityringen. Sker dette ikke, vil det betyde et årligt indtægtstab på ca. 60 mio. kr. i metrosystemet, hvilket i følge Metroselskabet vil forlænge tilbagebetalingstiden med 7 år på Cityringen.

Metroselskabet har oplyst, at det fremlagte forslag til strategisk busnet udgør en passende tilpasning i forhold til det forventede i forbindelse med beslutningen om Cityringen.

Selvom der laves store tilpasninger af busnettet, har Movia estimeret, at der fra 2019 og frem vil være en stigning i udgifterne pga. lavere produktivitet. Modelberegninger viser, at Københavns Kommune samlet set kan forvente merudgifter på ca. 25 mio. kr. årligt. Dette sker selvom busdriften tilpasses og antallet af bustimer reduceres. Økonomiforvaltningen anbefaler derfor, at der afsættes en pulje til busdrift på 25 mio. kr. årligt fra 2019 og frem, til at dække de forventede ekstraomkostninger til busdriften som følge af Cityringens åbning. Puljen indarbejdes i kommunens faste driftbudget med IC18.

Videre proces

Movias bestyrelse forventes at godkende den endelige Trafikplan 2016 i februar 2017. Herefter kan det administrative arbejde med tilpasning af det lokale busnet begynde i samarbejde med Movia. Borgerrepræsentationen træffer den endelige beslutning om et nyt samlet busnet i forbindelse med, at den endelige trafikbestilling afgives til Movia d. 1. maj 2018.

Der har været et stort ønske fra lokaludvalgene om at blive inddraget i arbejdet med tilpasning af det lokale busnet. Økonomiforvaltningen anbefaler derfor, at et forslag til nyt lokalt busnet sendes i høring blandt lokaludvalg, Ældrerådet og Handicaprådet i seks uger i begyndelsen af 2018.

Søren Tegen Pedersen

/Mads Grønvall

Oversigt over politisk behandling

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at det politiske høringssvar vedrørende Trafikplan 2016 til Movia, jf. bilag 4, godkendes,
2. at det godkendes, at forslag til et nyt lokalt busnet, der endnu ikke er udarbejdet, sendes i høring af Økonomiforvaltningen i seks uger hos lokaludvalgene, Ældrerådet og Handicaprådet i begyndelsen af 2018 som optakt til en politisk behandling,
3. at det godkendes, at der i indkaldelsescirkulæret for 2018 (IC 2018) indarbejdes en pulje på 25 mio. kr. til busdrift fra 2019 og frem. Puljen skal dække de forventede merudgifter for det samlede busnet.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 6. december 2016

Et samlet Økonomiudvalg fremsatte følgende ændringsforslag som tilføjelse til 1. at-punkt: ”at det fremgår af høringssvaret, at der skal ske tydelig kommunikation til borgerne om fremtidens samlede busnet.”

Det af Økonomiudvalget fremsatte ændringsforslag blev vedtaget uden afstemning.

Indstillingens 1.- 2. at-punkt blev herefter anbefalet over for Borgerrepræsentationen uden afstemning.

Indstillingens 3. at-punkt blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 4. To medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø og F.

Imod stemte: V, O, C og I.

Undlod at stemme: B.

Et samlet Økonomiudvalget afgav følgende protokolbemærkning:

”Det er væsentligt at nye byudviklingsområder tænkes ind i trafikplanen, herunder Margretheholmen, det sydlige Islands Brygge, Nordhavnen m.v.”

Socialdemokraterne, Enhedslisten, SF og Det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Vi ønsker, at der skal tages særlig hensyn til ældre og handicappede i forbindelse med tilpasningen af busnettet til åbningen af den nye metro.”

Dansk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Dansk Folkeparti ønsker, at der skal tages særlig hensyn til ældre og handicappede i forbindelse med tilpasningen af busnettet til åbningen af den nye metro, herunder at servicebusser tænkes ind.”

Liberal Alliance afgav følgende protokolbemærkning:

”Der skal etableres helpdesks til de ældre og handicappede på de stationer, hvor der er over 2000 passagerer om dagen, som foretager skift imellem bus og metro.”

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 15. december 2016

Der blev begæret delt afstemning om 3. at-punkt.

3. at-punkt blev godkendt med 37 stemmer imod 13. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, B, F og Ø.

Imod stemte: C, I, O og V.

Indstillingens 1. og 2. at-punkt blev godkendt uden afstemning.

Socialdemokratiet, Enhedslisten, SF, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre, Liberal Alliance og Dansk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Det bør sikres, at kommende udbud med busdrift i Københavns Kommune som standard indeholder krav om nul-emission af CO₂.

Partierne konstaterer, at afgifterne på el busser er 200 gange højere end el til tog, metro og letbane, og opfordrer Folketinget til at fremme indførslen af elbusser ved at ændre de gældende regler, så kollektiv busdrift afgiftsmæssigt sidestilles med kollektiv trafik.”

Venstre og det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning, som Dansk Folkeparti og Liberal Alliance valgte at tilslutte sig:

”Idet busserne gennemsnitligt har en ”levetid” på seks år, har vi en forventning om, at alle de Moviabusser, der kører i København, er udskiftet til busser med fossilfri drivmidler inden 2025, hvor Københavns Kommune har en målsætning om at være CO₂-neutrale.”

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

”Venstre kan ikke støtte, at der afsættes så stor en pulje til uforudsete udgifter, som følge af en omlægning af busdriften fra 2019 og frem.

Venstre så hellere, at man politisk fik mulighed for at forholde sig til de konkrete udgifter når omlægningerne, som følge af Cityringen, er kendte.”

En samlet Borgerrepræsentation videreførte følgende protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Det er væsentligt at nye byudviklingsområder tænkes ind i trafikplanen, herunder Margretheholmen, det sydlige Islands Brygge, Nordhavnen m.v.”

Socialdemokraterne, Enhedslisten, SF og Det Konservative Folkeparti videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Vi ønsker, at der skal tages særlig hensyn til ældre og handicappede i forbindelse med tilpasningen af busnettet til åbningen af den nye metro. ”

Dansk Folkeparti videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Dansk Folkeparti ønsker, at der skal tages særlig hensyn til ældre og handicappede i forbindelse med tilpasningen af busnettet til åbningen af den nye metro, herunder at servicebusser tænkes ind. ”

Liberal Alliance videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

”Der skal etableres helpedesks til de ældre og handicappede på de stationer, hvor der er over 2000 passagerer om dagen, som foretager skift imellem bus og metro. ”

Bilag

Bilag 1 - Forslag til Trafikplan 2016 - Kort fortalt

Bilag 2 - Linjebeskrivelser til det strategiske busnet

Bilag 3 - Lokaludvalg, Ældrerådet og Handicaprådets samlede hørings svar

Bilag 4 - Forslag til Københavns Kommunes hørings svar om Trafikplan 2016 til Movia

Bilag 5 - Hvidbog

Bilag 6 - Informationsmøde omkring Trafikplan 2016



16-11-2016

Sagsnr.
2016-0351802

Dokumentnr.
2016-0351802-1

Københavns Kommunes høringsvar om Trafikplan 2016

Københavns Kommune har d. 19. september modtaget Movias Trafikplan i politisk høring. Hermed sendes Københavns Kommunes politiske høringsvar, der er godkendt af Borgerrepræsentationen d. 15. december 2016.

Københavns Kommune har afholdt en høring blandt kommunens 12 lokaludvalg, Ældrerådet og Handicaprådet. Input fra høringen indgår i høringsvaret.

Sammenhæng i den kollektive trafik

Københavns Kommune er en by i vækst, og vi forventer, at byen vil vokse med 100.000 nye københavnere de næste 10 år. Derfor er der brug for at styrke den kollektive trafik, således at den fortsat kan sikre en god og hurtig betjening til de mange borgere og pendlere, som hver dag bevæger sig rundt i København.

Når Cityringen åbner i 2019 vil de fleste københavnere få mindre end 10 minutters gang til den nærmeste metro- eller togsstation. Dette giver et stort løft til den samlede kollektive trafik i København, som forventes at få 100.000 nye passagerer hver dag. Tilpasningen af busnettet skal således ses i sammenhæng med det kvalitetsløft af den kollektive trafik som Cityringen medfører.

Strategisk busnet

Københavns Kommune ønsker, at busnettet i 2019 styrker metroen og sammenhængen i det kollektive transportnet. Samtidigt er det vigtigt, at den kollektive trafik, herunder busnettet, betjener byens borgere bedst muligt. Med Trafikplanen og forslaget til strategisk busnet er vi nået et skridt nærmere en tilpasning, og arbejdet skal fortsætte med de lokale busser frem mod den endelige trafikbestilling i maj 2018.

Københavns Kommune finder samlet set, at det foreslåede strategiske busnet hænger godt sammen med den kommende Cityring.

Københavns Kommune har følgende bemærkninger til det fremlagte strategiske busnet:

- A-bus fra Amager til Valby: Det bør undersøges nærmere, om der er behov for at opretholde en A-busforbindelse fra Amager til Valby.
- 350S: Det bør undersøges, hvilken konsekvens det vil have for københavnernes, hvis 350S nedlægges som foreslået, og om der er tilstrækkelig kapacitet til at dække behovet med linje 5C.
- Der skal sikres god betjening af hospitaler og sundhedshuse.
- Der skal sikres en fortsat god forbindelse mellem Sydhavnen og Vesterbro.
- Busnettet skal tage højde for det igangværende anlæg af Sydhavnsmetroen.

Klima- og miljøvenlige busser

Borgerrepræsentationen har med budget 2017 besluttet, at Movia i de kommende udbud af busdrift i København, så vidt muligt skal stille krav om betjening med elbusser eller andre lignende busser, der for så vidt angår nul-emission af CO₂, markant lavere støj i byrummet og som reducerer lokal luftforurening, leverer samme positive effekter som elbusser. Det bør derfor sikres, at disse krav til emissioner og støj indarbejdes som standard i alle kommende udbud med drift i Københavns Kommune.

Københavns Kommune støtter desuden målsætningen i Trafikplan 2016 om fossilfri busdrift i 2030, men beder samtidig Movia notere sig, at kommunens målsætninger om CO₂-neutralitet i 2025 og elbusser også skal opfyldes.

Københavns Kommune ønsker 100 % reduktion i udledningen af NO_x og partikler i 2030. Københavns Kommune støtter øgede støjkrav til busserne, men vurderer, at kravet i Trafikplan 16 til udvendig støj kunne strammes yderligere for byruter.

Fokus på fremkommelighed/ + Way

Der er mange hensyn, der skal tages, når man planlægger den kollektive trafik. Vi skal sikre en hurtig og velfungerende kollektiv transport således, at de mange tusinder borgere og besøgende, der hver dag pendler til og fra København, har et godt alternativ til at vælge bilen. På den måde minimeres trængslen og luftforureningen mindskes.

Københavns Kommune ønsker fokus på relevante strækninger, hvor fremkommeligheden kan styrkes, frem for et samlet +Way-net.

God lokal busbetjening

Vi ser frem til det videre samarbejde med Movia om at skabe et sammenhængende busnet, når de lokale busser skal planlægges frem mod 2018. I dette arbejde skal der tages højde for, at busserne i København stadig skal fungere som et godt tilbud til alle de borgere,

der dagligt benytter lokale busser og som ønsker at undgå for mange skift, uden de skal gå for langt og med mulighed for at sidde ned.

Økonomiforvaltningen vil tage yderligere input fra høringen af lokaludvalg, Ældrerådet og Handicaprådet med til arbejdet med det lokale busnet.

Bilag: Københavns Kommunes samlede bemærkninger til Movias anbefalinger i Trafikplan 2016.

Venlig hilsen

Frank Jensen
Overborgmester

Bilag: Københavns Kommunes samlede bemærkninger til Movias anbefalinger i Trafikplan 2016

Københavns Kommunes samlede bemærkninger til Movias anbefalinger i Trafikplan 2016 fremgår af nedenstående tabel.

Emne	Anbefaling fra Movia	Bemærkninger fra Københavns Kommune
Det strategiske net	Det strategiske net i Region Sjælland justeres og udvikles efter princippet om busforbindelse til alle tog på de store knudepunkter.	Københavns Kommune bakker op om, at busnettet også på de lange rejser understøtter banenet.
	Det strategiske net i Region Hovedstaden fastholdes frem til 2019 med relevante tilpasninger til nye R-linjer og nye stationer.	Der bør ikke ske forringelser i det strategiske net frem mod tilpasningen i 2019. Københavns Kommune vil så vidt muligt søge ikke at bestille ændringer i A-busserne frem mod åbningen af Cityringen.
	Efter åbningen af Cityringen i 2019 ændres og tilpasses det strategiske net i hovedstadsområdet.	<p>Københavns Kommune ønsker, at busnettet i 2019 styrker metroen og sammenhængen i det kollektive transportnet. Samtidigt er det vigtigt, at det kollektive transportnet, herunder busnettet, betjener byens borgere bedst muligt.</p> <p>Københavns Kommune finder samlet set, at det foreslåede strategiske net hænger godt sammen med den kommende Cityring.</p> <p>Københavns Kommune har følgende bemærkninger til det fremlagte strategiske busnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A-bus fra Amager til Valby: Det bør undersøges nærmere, om der er behov for at opretholde en A-busforbindelse fra Amager til Valby. • 350S: Det bør undersøges, hvilken konsekvens det vil have for københavnerne, hvis 350S nedlægges som foreslået og om der er tilstrækkelig kapacitet til at dække behovet med linje 5C. • Der skal sikres god betjening af hospitaler og sundhedshuse. Heriblandt betjeningen af Bispebjerg hospital.

		<ul style="list-style-type: none"> • Der skal sikres en fortsat god forbindelse mellem Sydhavnen og Vesterbro • Busnettet skal tage højde for det igangværende anlæg af Sydhavnsmetroen. • Skifteforhold og busbetjening af Ny Ellebjerg skal undersøges nærmere i lyset af kommende Sydhavnsmetro. • Behovet for 5C's opkobling til Herlev st. skal undersøges nærmere.
Effektiv busdrift	I det strategiske net skal produktiviteten (antal passagerer pr. bustime) fastholdes frem mod 2019	Københavns Kommune bakker op om en ny effektivitetsmålsætning, da det anerkendes, at en målsætning om flere passagerer i busserne ikke hænger sammen med de forventede ændringer i den kollektive trafik.
	Uden for det strategiske net skal tilskuddet pr. påstiger fastholdes frem mod 2019.	<p>Københavns Kommune ønsker, at Movia gør mere for at reducere udgiften pr. bustime.</p> <p>Københavns Kommune ønsker, at Movia både har målsætninger om påstigere / bustime og tilskud / påstigere på det strategiske net og de lokale net. Antal påstigere pr. bustime bør gå op, og tilskuddet pr. påstiger bør gå ned.</p>
Klima og miljø	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 nettoudgift.	<p>Københavns Kommune støtter fossilfri kollektiv bustrafik i 2030, men beder samtidig Movia notere sig, at Københavns Kommunes målsætninger om CO₂-neutralitet i 2025 og elbusser også skal opfyldes.</p> <p>Københavns Kommune ønsker, at Movia stiller krav om elbusdrift eller tilsvarende emissions- og støjegenskaber i alle kommende busudbud, der berører Københavns Kommune (med driftstart i 2019 og herefter). Københavns Kommune ønsker derfor, at målsætningen er styrende for de kommende udbud, så de kun kan afviges såfremt der er enighed kommunerne imellem.</p> <p>Københavns Kommune støtter, at der</p>

		<p>normalt ikke stilles teknologikrav i kommende udbud, men beder Movia anerkende, at teknologikrav i en overgangsperiode kan være nødvendigt for at sikre transitionen til bæredygtig kollektiv trafik. Ligeledes kan det være nødvendigt at øge garantilængden på kontrakterne til 10 år for at mindske udgifterne til elbusser.</p> <p>Københavns Kommune noterer sig, at Movia har igangsat et arbejde med ladeinfrastruktur i kommende udbud. Dette arbejde er vigtigt, og bør snarligt udmønte sig i en konkret udbudsproces.</p> <p>Københavns Kommune støtter, at der kommer konkrete miljø- og klimamål for den visiterede kørsel. Københavns Kommune anbefaler, at Movia frem til 2018 påbegynder konkrete forsøg med CO2-neutrale drivmidler i den visiterede kørsel.</p>
	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.	<p>Københavns Kommune støtter op om skærpede krav til NOx- og partikeludledningen, men noterer sig, at reduktionerne nogenlunde svarer til den forventede udvikling i busteknologien.</p> <p>Københavns Kommune ønsker 100 % reduktion i udledningen af NOx og partikler i 2030.</p>
	I 2030 skal den indvendige oplevede støj være reduceret med 15 pct. og den udvendige oplevede støj reduceret med 25 pct.	Københavns Kommune støtter øgede støjkrav, men vurderer at kravet til udvendig støj kunne strammes yderligere for byruter.
+Way	I Hovedstaden arbejdes for at etablere et højklasset +Way-net.	<p>Københavns Kommune er enig i, at der skal være fokus på at skabe bedre fremkommelighed i busnettet og kommunen ønsker at arbejde sammen med Movia for at fremme høj kvalitets busprodukter.</p> <p>Københavns Kommune ønsker fokus på relevante strækninger, hvor fremkommeligheden kan styrkes frem for et samlet +Way-net.</p> <p>Københavns Kommune er åbne overfor at kigge nærmere på muligheden for +Way på linje 1A</p>

		strækningen. København mener yderligere, at kommende +Way projekter skal finansieres, af de parter, der har passagermæssig gavn af det.
	Der arbejdes videre med at realisere +Way-visionerne i Køge og Roskilde.	Ingen bemærkninger
Tyndt befolkede områder	Kommunerne overvejer, hvordan forskellige behov kan løses med de forskellige produkter i Movias produktkatalog.	Ingen bemærkninger
	Bussernes rolle som til- og frabringer til stationer og andre knudepunkter skal styrkes.	Københavns Kommune bakker op om, at busnettet også på de lange rejser understøtter banenetnet.
	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.	Ingen bemærkninger
Kundetilfredshed	Andelen af ”tilfredse” og ”meget tilfredse” kunder skal fastholdes på 95 pct. i 2020. Andelen af ”meget tilfredse” kunder skal fastholdes på 25 pct.	Københavns Kommune kan ikke støtte nedjusteringen i målsætningen om 30 % meget tilfredse kunder i 2020. Målsætningen kan evt. revideres i forbindelse med udarbejdelsen af en ny Trafikplan i 2018. I flere af de øvrige nordiske hovedstæder, arbejdes der udelukkende med incitamentskontrakter, hvor 50-100% af operatørens betaling er afhængig af passagerantallet. Det har, når kontrakterne er skruet godt sammen, resulteret i øget service til passagererne og hermed øget passagertilfredshed. Københavns Kommune ønsker, at Movia afprøver denne betalingsform til flere operatører.
	Der fastsættes følgende undermål for kundetilfredsheden i 2020: o Overholdelse af køreplanen (fastholdelse af 2015-niveau) o Kortere rejsetid (fastholdelse af 2015-niveau) o Forhold ved stoppestederne (2	Københavns Kommuner bakker op om de delmål for parametre, der påvirker kundetilfredsheden, som Movia har udarbejdet.

	procentpoint over 2015-niveau).	
Terminaler og stoppesteder	De ikke-reklamefinansierede stoppesteder i det strategiske net opgraderes med udgangspunkt i fire stoppestedstyper.	Københavns Kommune har netop indgået en langvarig kontrakt med privat leverandør på levering af diverse stoppestedsudstyr og ønsker derfor ikke at gøre brug af en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr.
	Der udvikles en fælles standard for tilgængelighed frem mod næste trafikplan i 2018.	Københavns Kommune vil opfordre Movia til at inddrage Handicaprådet eller tilsvarende organisationer i dette arbejde.
	Vejmyndighederne prioriterer deres investeringer ud fra stoppestedernes størrelse og antallet af daglige passagerer.	Københavns Kommune bakker grundlæggende op om denne prioritering af stoppesteder. Der kan dog være stoppesteder, der anvendes af færre passagerer, hvor borgere har særlige behov for eksempelvis vente- eller hvileforhold, og som derfor også kan behøve investeringer.
	Movia udbyder og indgår en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr.	Københavns Kommune ønsker fortsat, at indkøb af stoppestedsudstyr sker i et samarbejde mellem kommunen og Movia.
	Samarbejdet med de kommuner, der er berørt af den kommende letbane, intensiveres for på samme måde at sikre letbanen de bedst mulige rammer.	Ingen bemærkninger.
Flextrafik	Flextrafik skal i 2020 være et attraktivt valg for den behovsstyrede, individuelle kørsel i kommuner og regioner.	Københavns Kommune afviger fra mange af de øvrige kommuner, i det der er mange aktører, der udbyder transport i København. Derfor kan det være svært for København at lægge sig fast på, at Flextrafik skal være det naturlige valg. Ligeledes bør man være opmærksom på, om flextur produktet i København kommer i konkurrence med taxaerne.