

Kommentarer fra arbejdsgruppens møde i oktober 2022

Dagsordenspunkt om gratis offentlig transport i zone 1

5/ Offentlig transport

Formål: Arbejde med hvordan skal vi sikre en god offentlig transport i Indre By. Dette kan være via en henvendelse til Movia.

Niels har skrevet flg.

På mødet i byudviklingsgruppen 29/3-22 vedtoges det, at foreslå, at LU spørger Movia, om det kan lade sig gøre teknisk at gennemføre nedenstående ved brug af

Rejsekortet:

Vi vil gerne have undersøgt, om det er muligt at gøre det gratis at køre med offentlig transport indenfor Indre Bys zone. Hvis man checker ind i byzonen og checker ud senere på samme tur byzonen, samme zone, kan dette så få en pris på 0 kr?

Hvis IT-systemet kræver en pris, kan denne så sættes til 1 øre/1 kr, således at det i praksis bliver gratis?

Det er i forvejen gratis at køre overalt i Indre by, hvor kan man stå af på enhver metrostation indenfor zonen for samme pris plus med omstigning til s-tog og busser. Jeg er nået frem til, at det må kunne gøres gratis at køre med tog, busser, metro osv indenfor denne zone, selvom man ikke kommer udefra. Man stempler ind med sit rejsekort og kører så gratis på betingelse af, at man står af inden for zonen. Ellers betales der.

Dette er en praktisk og anvendelig måde at få endnu flere til at køre med busser osv og ikke at tage bilen.

Hvad vil det kunne betyde?

- Vil flere tage med metro og busser end nu?
- Hvor mange flere?
- Hvor mange af disse vil så køre videre alligevel og derved betale for en zone?
- Vil det koste noget, dvs. hvor mange kører i dag ture, der kun er indenfor zonen. Dette må Movia vide.
- Vil det "koste" andet, nemlig i form af øgede udgifter? Vil materiellet blive slidt hurtigere, flere reparationer og i så fald hvor meget. Dette vil afhænge af antallet af nye passagerer. Tiltaget vil også gøre det billigere at bo i byen, man vil spare på udgifter til off. transport.

Man kunne også sige, at hvorfor skal det gøres gratis for udefra kommende at køre gratis fra Amagercenteret til Frederiksberg, det bør de lokale også kunne.

Hvorfor skal beboerne i Indre By stilles dårligere end pendlere? Det vil være rimeligt, at der sker en ligestilling af alle beboere i København. I forvejen har vi i specielt Middelalderbyen store udfordring med at kunne parkere vores biler, trods hensigtserklæringer, så køber kommunen stadig ikke p-pladser til beboerne. Med gratis transport, vil sommerhusbiler måske i større omfang blive parkeret uden for byen.

Luxembourg indførte 1/3-2020 gratis transport i hele landet. Dernede var der 214.000 pendlere, der hver betalte 2€ pr billet. Hver familie vil spare 100€ om året, off. transport fik 41 mill € ud af ialt 500 mio € fra billetter. Trods dette "tab" på 41 mill €, vil Luxembourg investere kraftigt i offentlig transport.

Man mente i Lux. at udgifterne til off. transport vil øges med 20%. Dette vil være for hele landet, som selv

om , at der er lille , jo klart er større end Indre By. Ergo vil vi kunne komme med et kvalificeret gæt på, at udgifter til flere passagere vil være under disse 20% .

Så hvad siger I andre i Byudviklingsgruppen?

Fra referatet om gratis offentlig transport i zone 1 til mødet oktober 2022.

Punkt 5 Offentlig transport

Forslaget kan foreslås under flg vilkår

- Man kan via et rejsekort gardere sig imod snyd. Bliver man i zone 1 er det gratis ellers normal pris.
- Vi kan spørge Movia/Økonomiforvaltningen om det kan det være gratis eller skal det koste 1 øre/kr, for at systemet fungerer.
- Nu hvor at man arbejder med en byrums- og trafikplan for Middelalderbyen med færre P-pladser vil dette forslag støtte op om denne plan.

Mulig bekymringer og modargumenter, som vi kan opleve

- Hvorfor skal de rige ikke betale. (kun i Indre By)
Indre By er hele Danmarks hovedstad og vi får alle biler og har den mindste plads.
Dette forslag vil påvirke alle.
Turister vil også kunne bruge systemet, hvis de primært opholder sig i zone 1
- Sammenhængskraften bedre i byen, off. transport dårlig på landet
Det er op til de enkelte omrpdre selv at foreslå ændringer og dette vil som sagt også gavne gæster i Indre By.
- Vil det ændre noget? Der skal målbart være færre biler på vejene.
Hvis forslaget overordnet set gavner mere gør dette ikke så meget.
- Hvad vil det koste?
Trafikforskere har ikke lavet beregninger for kun en zone men kun for hele større byer, så dette ved vi ikke.

Dette er allerede sket i: Thorshavn, Luxemburg, Dunkirk

se mere her

<https://www.youtube.com/watch?v=tyC9cYPF2oQ>

<https://www.eltis.org/in-brief/news/free-public-transport-dunkirk-one-year-later>

Fra tidligere interaktioner med enkelte ved TV2 ved vi at TV2 Lorry har stillet sig positiv over for lignende forslag, hvis det skal forklares og udbedres.

Kommentarer fra arbejdsgruppens møde i marts 2023

Referat fra et dagsordenspunkt om hvorfor der er markant flere busser i Hamburg end i København og om vi er tilfredse med den offentlige transport i Indre By. Til dette punkt fulgte der en række spørgsmål der er med som bilag.

5/ Offentlig transport

Formål: En bedre offentlig transport er noget som vi har talt om før. Især efter at kommunen i deres strategier selv lægger op til at der skal være færre biler i Middelalderbyen. Hvilke spørgsmål kan vi stille Økonomiforvaltningen om den offentlige transport?

Vi ønsker dette emne taget op i lokaludvalget, med Peters spørgsmål og de overvejelser, som er beskrevet i dette punkt. Peters spørgsmål er vedhæftet i den tilhørende email.

Vores overvejelser om emnet:

Den kollektive transport forsømmes generelt og det er usikkert hvad planen er for Indre By, udover at prioritere metroen.

Over tid har busser fået mindre og mindre prioritet, hvor der er bygget metro. Ved at fjerne busser, tvinger man folk til at bruge metroen, også selvom at mange gangbesværede, kan have nemmere ved at bruge en bus.

Hele denne problemstilling, bærer præg af at man tænker i enkeltsager og ikke overordnet.

Man skal se på hvornår og hvor der er behov for mere kollektiv trafik også i form af busser.

Der skal ses på billetsystemet. For eksempel er det kommet bag på folk, at der er et separat check-in i metroen, som har en anden billettakst. Man kan også se på prisen. Tager man få stop i Indre By, skal man i myldretiden betale 18 kr, hvilket ikke motiverer, til at bruge offentlig transport.

Ifølge Byrums og trafikplanen skal folk gå op til 600m til en metrostation, hvilket måske ikke lyder af meget, men beboere i Indre By kan oftest ikke komme derhen hvor de skal med metroen. Det vil sige at de både skal ned til metroen og have flere omstigninger. Trafikken i Indre By skal også tage højde for gangbesværede.

Den kollektive transport kører for ofte til satellitbyer og er ikke målrettet personer der bor i Indre By.

Når man planlægger busser i Indre By, skal man tage højde for, at man ved omstigninger ikke skal gå for langt.

I rapporten fra 1998 bliver den offentlige transport omtalt. Den nævner både busser og Metro. Siden har busser fået mindre og mindre vægt. Rapporten viser tre lokale busruter i Indre By, udover de almindelige busser, der både betjener Indre By og andre bydele. Rapporten viser en bydel dækket af busruter.

Der har tidligere været flere busser i Indre By, ligesom der idag er i Hamburg. Hvilken udvikling har der været i Indre By?

Dengang var der flere stop og busser generelt startede i centrum og kørte andre steder hen.

Busser er med til at underbygge butikker, fordi det er nemmere at komme til og fra butik, hvis der er en bus.

Rapporten fra 1998 peger på, at gågader risikerer at give en højere husleje og flere kædebutikker på bekostning af mindre butikker, uden at pege på hvorfor.

Historisk set har vi fulgt fingerplanen og denne blev forstærket af sporvognsdriftene. Men fordi billister har haft forkørselsret, blev dette brugt som argument imod sporvogne. I 2025 vil der enkelte steder komme en letbane, som kan erstatte sporvognenes funktion. På brede veje, kan letbanen kører i den midterste vejbane.

Der er sket en udvikling. Idag kører der førerløse busser rundt på lukkede områder, hvilket med tiden vil give andre og flere løsninger end vi har idag. Dette er relevant, fordi vi oftere hører argumentet om at en løsning skal give overskud, før end den kan gennemføres. Tidligere har dette været mindre påfaldende og denne tænkning kan stå i vejen for, at have busser i Indre By. Formålet med busser skal ikke kun være at give overskud, men underbygge et liv og være i tråd med kommunens øvrige strategier.

Skal vi undgå at busser og tog udkonkurreres yderligere og vi får flere biler, må der være et skifte. I 1997 vedtog man at biltrafikken ikke måtte vokse, hvilket de ikke har kunnet overholde.

I takt med at der er planer om at færre skal køre bil i Middelalderbyen, må man sørge for at der er et alternativ og dette kunne være offentlige busser.

F.eks. kan der være busser til og fra de parkeringskældre, som man ønsker at beboerne bruger, frem for at parkere nær deres bolig.

Flere busser i Indre By, vil gøre at turister eller folk med der har tid, kan komme rundt i Indre By og se byen. Man kan ikke se byen når man kører i Metroen.

Man kan vælge at bruge mindre busser til Middelalderbyen, der passer bedre ind i vores gader.

Vi kan arbejde videre med emnet og spørge fagpersoner, hvordan vi får en god mobilitets kultur i Indre By.

Kommentarer fra arbejdsgruppens møde i april 2023, hvor vi fokuserede på hvilke fordele en gratis offentlig transport vil have i Indre By og hvorfor vi skal foreslå det.

8/ Den offentlige transport i Indre By

Formål: På sidste møde var der et ønske om at tage et punkt op på næste lokaludvalgsmøde om den offentlige trafik i Indre By. Læs mere om det i referatet fra sidste møde. Hvordan kan vi underbygge, hvordan dette emne forårsager en positiv ændring?

forslaget går ud på at når man starter og slutter i zone 1, er det gratis.

Vi kan opnå flg ved at have en bedre offentlig transport:

- På sigt vil vi opnå en mentalitetsforskel: gratis metro eller bus kan give færre biler
- Dette kan betyde, at der er færre gående og trafikanter på vejene. Men med tanke på hvor mange der kommer igennem Indre By er dette ikke kun ulempe.
- Tiltaget kan støtte butikker, fordi det bliver nemmere at komme rundt.
- Løsningen skal give flere busser. Dette vil også hjælpe turister i gader som Toldbodgade, der nu er blevet ensrettet.
- Der kan være busser fra parkeringskældre til hvor vi bor og derved understøtte tankerne med Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen.
- Det kan betyde mindre forurening, hvis der kommer færre biler.
- Det vil give bilister et alternativ til biler. Men så skal forslaget også indeholde at man holder op med at give gratis parkering i Indre By.
- Færre biler giver muligheder for bredere cykelstier

Vil den offentlige trafik, som det er idag, have kapacitet til en stigning i passagerer? Toge købes løbende afhængig af situationen, men der kan være andre problemer.

Ser man på en større løsning end zone 1, kan man se på Amsterdam:

I Amsterdam er der carpark nord/syd. Billetten ved parkering, modregnes når man køber billet til offentlig transport.

Man tager ikke biler med ind, for at undgå at betale parkering, men og kan komme rundt.

Altså parkere udenfor Centrum og køre rundt med offentlig transport.

Her kan det være et problem at Københavns Kommune ikke må bygge P-kældre i tilpas afstand til Centrum, som er et krav for denne løsning. Hvis Kommunen ikke kan bygge selv, kan de lave en aftale med en investor og købe pladser, såfremt at det giver økonomisk mening.