



Bilag 2: Høringssvar fra lokaludvalg, Ældreråd og Handicaprådet

Den skriftlige høring har været fra 28.04.10 til 21.06.10. Høringen vedrørende servicebusserne har været sendt til alle lokaludvalg, De Københavnske Ældreråd og Handicaprådet, mens høringen vedrørende City Cirkel har været sendt til Vesterbro Lokaludvalg, Indre By Lokaludvalg og De Københavnske Ældreråd.

Desuden har der 02.06.10 været afholdt et dialogmøde, hvor Økonomiforvaltningen har drøftet sagerne med repræsentanter fra de høring involverede organisationer.

Høringen har resulteret i i alt 12 høringssvar indenfor tidsfristen fra følgende organisationer:

- Amager Øst Lokaludvalg
- Amager Vest Lokaludvalg
- Bispebjerg Lokaludvalg
- Brønshøj-Husum Lokaludvalg
- Christianshavns Lokaludvalg

Sagsnr.
2010-92950

Dokumentnr.
2010-423025

Sagsbehandler
Jacob Lundgaard

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 12
1599 København V

Telefon
3366 2301

Telefax
3366 7003

Mobil
2752 2338

E-mail
jlg@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

- Indre By Lokaludvalg
- Nørrebro Lokaludvalg
- Vanløse Lokaludvalg
- Vesterbro Lokaludvalg
- Østerbro Lokaludvalg
- De københavnske Ældreråd
- Amager Øst Ældreråd
- Handicaprådet

Opsamling på høringsvar

De primære pointer i høringsvarene i forhold til servicebusserne oplistede nedenfor med en cirka-angivelse af, hvor udbredt holdningen var blandt høringsparterne. Hver pointe efterfølges af forvaltningens vurdering heraf. Samlet finder forvaltningen ikke, at høringsvarene giver anledning til at ændre på de overordnede forslag. Delforslaget om midler til punktvisse justeringer udspringer dog delvis af forslag til busomlægninger fra dialogmødet og fra høringsvarene. I bilag 3 er de egentlige høringsvar.

▪ XXX For kort tid – anført af 1/3 høringsparterne:

- Servicebusserne har kun kørt i få år, og de bør derfor fortsætte nogle år endnu.
- Det eksisterende vidensgrundlag er utilstrækkeligt til at kunne anbefale, hvad der bør ske med servicebusserne.
- Der bør nedsættes et udvalg til at vurdere, hvad der skal ske med servicebusserne.

Forvaltningen vurderer

De første servicebusser blev indsat i 2007, hvorved busserne har haft en tilstrækkelig periode til at opnå kendskab hos brugerne. Der har tilmed været tid til at optimere enkelte ruter og intensivere markedsføringen af servicebusserne. Da dette ikke har haft mærkbar effekt vurderer forvaltningen, at en længere forsøgsperiode ikke vil have mærkbar effekt.

- XXXX Utilstrækkelig informationsindsats – anført af 1/3 af høringsparterne: Informationsindsatsen i forhold til City Cirkel og servicebusserne har været utilstrækkelig

Forvaltningen vurderer

Forvaltningen har kørt en omfattende informationsindsats. Til hver ruteindvielse har der været udsendt køreplaner til en lang række af relevante steder i de enkelte bydele – eksempelvis apoteker, biblioteker, pensions- og omsorgskontorer, til plejesteder, ældrecentre mv. Ved flere af ruterne har køreplanerne været suppleret af plakater med køreplan, præcis ruteangivelse mv. Der har været udsendt over 30.000 generelle foldere om servicebusserne med pensionsmeddelelserne i vinteren 2008 / 2009. Ideer fra lokaludvalg, Ældreråd og Handicaprådet har i videst muligt omfang været anvendt, og herunder indsættelsen af helsidesannoncer i lokalaviserne ved de to ruteoptimeringer i Valby og Vanløse. På baggrund heraf vurderer forvaltningen, at der ikke kan opnås en mærkbar effekt ved yderligere informations-tiltag.

- XXXXXX Servicebusserne er et forkert koncept – anført af ½ af høringsparterne
 - Servicebusruterne bør omlægges så de eksempelvis går på tværs af bydele, i højere grad betjener stationer og lignende.
 - Servicebuskonceptet har været forkert, idet blandt andet frekvensen af været for lav, busserne kun har kørt i en retning mv.
 - Servicebusserne har været for store til at kunne betjene små lokalgader.
 - Der bør igangsættes et forsøg med øget drift på servicebusserne i én bydel, hvor servicebusser, der i dag har lave passagertal, overføres til. Det vil derfor være udgiftsneutralt.

Forvaltningen vurderer

Forvaltningen er enig i, at servicebusserne tilsyneladende er et forkert koncept. Grundlæggende har ideen været, at man med kun én bus, og dermed lave driftsomkostninger, skulle kunne betjene gangbesværede på en god måde indenfor en hel bydel, og at man desuden ved i vid udstrækning af inddrage målgruppen selv i planlægningen kunne sikre, at ruterne blev gode og relevante. Imidlertid har det vist sig, at kun ganske få finder det relevant at anvende servicebusserne i det nuværende koncept.

Forvaltningen er desuden enig i, at hyppigere drift, og kørsel i begge retninger vil kunne tiltrække flere passagerer. Imidlertid vil eksempelvis kørsel hver halve time i begge retninger medføre, at der skal anvendes 4 busser i stedet for én per rute, hvilket vil medføre en 4 gange så dyr drift. Forvaltningen tror derfor ikke på at et sådan tiltag

vil kunne tiltrække så mange flere passagerer, at det grundlæggende vil forbedre økonomien i busserne.

Såfremt man herudover ændre ruterne på tværs af bydele, i højere grad får dem til at betjene hoveddestinationer så som stationer og ikke de mindre steder, er man grundlæggende ved at normalisere servicebusserne, hvorved der ikke vil være nogen forskel på servicebusser og andre busser. Derfor anbefaler Økonomiforvaltningen, at servicebusserne som koncept nedlægges, og at man i stedet optimerer de eksisterende lokalbusser, som også er dem målgruppen i vid udstrækning allerede anvender i dag.

Vedr. bus-størrelsen har det af udbudstekniske årsager ikke været muligt at anskaffe mindre busser end de eksisterende med plads til to kørestole mv. Desuden er mindre busser kun marginalt billigere i drift, da chauffør- og garaomkostninger mv. er det samme. Eksempelvis er City Cirkel busserne ikke billigere i drift end de nuværende servicebusser.

- XXXXXX Forståelse for problemstilling – anført af ½ af høringsparterne: Forståelse for at det er et problem at servicebusserne har så få passagerer

- XXXXXXXXX Alternativer skal forbedres – anført af 2/3 af høringsparterne
 - Hvis servicebusserne forsvinder, vil der mangle kollektive transportmuligheder – især på tværs i bydelene.
 - Forholdene i det eksisterende busnet bør forbedres if. Til gangbesværede, svagtsynede mv. Eks. bør busserne indrettes med liftsystemer til kørestolsbrugere, stoppestedannoncering mv.

Forvaltningen vurderer

Servicebusnettet er i store træk lagt ovenpå det eksisterende busnet, hvorved der ikke vil være behov for omfattende ændringer af det øvrige busnet ved nedlæggelse af servicebusserne. Forvaltningen vurderer dog, at der enkelte steder i byen kan blive behov for ekstra stop eller punktvis justeringer af ruter, hvorfor forvaltningen anbefaler, at der øremærkes midler hertil.

I forhold til indretningen af busserne er det hensigten, at der ved de kommende udbudsrunder af ca. 400 busser i København, skal indgå krav om automatisk stoppestedannoncering i busserne. Denne udbudsrunde omhandler igangsættelse af busser ultimo 2011. Manuelle liftsystemer eksisterer allerede i de fleste busser (tjek dette) (evt. skriv

noget om, at det kan være et problem if. Til de stramme køreplaner mv. og at automatiske systemer vil være dyre og ustabile i drift – snak med Gert herom).

▪ XXX Flextrafik – anført af 1/3 af høringsparterne

- Flextrafik vurderes ikke at være et tilstrækkeligt alternativ til servicebusserne, grundet muligheden for antallet af ture, og grundet at turene skal bestilles på forhånd.
- Flextrafik vurderes at være relevant at undersøge som alternativ til servicebusserne.

Forvaltningen vurderer

En udvidelse af flextrafikken er interessant at overveje som delvis erstatning for servicebusserne, fordi den på flere områder henvender sig til den samme målgruppe som servicebusserne. Forvaltningen er ved at undersøge mulighederne herfor, og Økonomiudvalget vil blive orienteret herom så snart undersøgelsen er færdig.

- X Telebusser – anført af én høringspart: Der bør søges midler i Trafikstyrelsen til et forsøg med telebusser, der skal køre på faste afgrænsede ruter, hvor man via internet, telefon og trykknapper på stoppestederne, kan få bussen til at tage afstikkere ud til stoppesteder, hvor der venter passagerer.

Forvaltningen vurderer

Grundlæggende egner telebus-løsninger sig ikke til tætbefolkede områder som København. Konceptet kan virke i tyndtbefolkede områder, hvor det er en fleksibel løsning, der kan erstatte mange ellers halv-tomme buslinier – dvs. hvor alternativet vil være rigtig dyrt. I Høje Taastrup har man haft telebusser, og her fik man faktisk flere passagerer ved at nedlægge telebussen, og erstatte den med en enkelt normal buslinie. Forvaltningen vurderer grundlæggende, at økonomien ikke vil være bedre i telebusser end i servicebusserne. (I må lige vurdere videre på denne).

▪ X Økonomi:

- Taksten for svage gruppers anvendelse af offentlig transport bør ikke overstige almindelig offentlig transport.
- Servicebusserne er henvendt til en særlig gruppe af brugere, og bør derfor ikke sammenlignes økonomisk

med andre bustyper

Forvaltningen vurderer

Ved at forbedre det eksisterende busnet, og herunder ruter og busindretning, vil det ikke medføre en særlig takststigning for svage grupper. Såfremt man vælger en flextrafik-løsning som delvis erstatning for servicebusserne vil prisen være højere for den enkelte passager end ved de nuværende servicebusser.

Hvor vidt der bør gives størres tilskud til visse grupper frem for andre, er en politisk beslutning. Grundlæggende er økonomien dog den samme om det er servicebusser, normale busser eller folkeskoler det omhandler, og man bør derfor uanset hvad vurdere om pengene anvendes bedst muligt. Økonomiforvaltningen vurderer ikke, at drift af servicebusser er den bedste måde at anvende penge på til de svagt-gående passagerer i den kollektive trafik.

De primære pointer i høringssvarene i forhold til City Cirkel (CC) er:

- Andre forslag til ruter
- CC skal henvende sig til byens borgere og ikke til pendlere.
- Den nye rute bør ikke tilgodese Tivolis interesser mht. at føre ruten til Kalvebod Brygge.
- Informationsniveauet har været utilstrækkeligt
- Alle busser i Indre by bør samtænkes, og generelt bør smalle gader kun betjenes af el-drevne busser.

Forvaltningen vurderer

(denne tager Simon ☺)