

København d. 7.5.2018

Kære Teknik – og Miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen,

Det er med stor interesse, at jeg læser Teknik- og Miljøborgmesterens pressemeddelelse til at løse parkeringsudfordringerne i København. Problemer som er selvskabt gennem tidligere trufne beslutninger, som åbenbart er fejlslagne.

At mene, at man kan løse problemerne gennem en forhøjelse af afgifter til uhørte niveauer, og vel nok de højeste der er set i Europa, vil kun skabe det resultat, at København der ellers positivt udvikler sig til at blive en metropol, ender som en spøgelsesby. En storby hvor ingen gider komme på grund af beslutninger som borgmesteren er i gang med at gennemføre.

Borgmesteren bør endvidere være meget opmærksom på, at en i forvejen udfordret detailhandel, vil blive endnu mere ramt, idet tilgængeligheden til forretningerne bliver væsentlig begrænset og ingen vil betale de opskruede priser der lægges op til for at parkere i byen. Således vil kunderne søge andre indkøbsmuligheder i shoppingcentre i omegnskommunerne, der har billigere eller helt gratis parkering.

Danmark/København er internationalt kendt for vores dygtige restauratører og deres chefkokke, og folk rejser hertil for at spise disse steder. En del kommer kørende, og vil få et slagtilfælde, med behov for respirator efterfølgende, når de oplever parkeringsudgifterne, og ganske enkelt blive væk.

I pressemeddelelsen konkluderer Borgmesteren, at den ønskede stigning i beboerlicensen vil medføre 6.100 færre biler i København. Forhøjelsen af timetakster for parkering med 10 % konkluderes samtidig at betyde 15 % færre biler. Hvor mange er 15 % færre betalende biler? Er det 8.900 ud af de 15.000 frigivne pladser som der refereres til i pressemeddelelsen?

Er der undersøgt hvilken betydning de færre biler i København vil have på erhvervslivet, og detailhandlen især?

I samme pressemeddelelse henviser man til parkeringsredegørelsen som fastslår, at der er behov for 7.500 ekstra p-pladser inden 2025. Her foreslår Teknik – og Miljøforvaltningen seks nye placeringer til underjordisk parkering, som vil give i alt 1.700 ekstra p-pladser. Hvor skal de resterende 5.800 parkere? Og hvor er de seks foreslåede placeringer?

For danskerne kunne de offentlige transportmidler være et alternativ, men med den viden vi alle har, er det jo utopi, idet afgang til tiden mere er undtagelsen end reglen. Politikere har i flere år opfordret rejsende til at stille deres bil ved en station og bruge offentlig transport til at komme til deres destination. I mange tilfælde i København er dette ikke en mulighed, da der ikke er plads til at parkere sin bil ved stationen. Et godt eksempel herpå

er Flintholm Station, som ved anlægningen skulle være et knudepunkt for den kollektive trafik i København, men hvor der kun er anlagt 48 parkeringspladser.

Er man alligevel så heldig at finde en parkeringsplads, er det ikke ensbetydende med, at man kommer frem til tiden. Læs her DSB's egen statistik på S-togs rettidighed. På et år, fra marts 2017 til marts 2018, har DSB kun opfyldt deres egen succeskriterium om rettidighed (mindre end 3 min. forsinket) på 92,3 % i tre af månederne. Og tager man fjern- og regionaltogenes rettidigheder under samme vilkår opnår man et resultat, hvor succeskriteriet for rettidig afgang rammes 4 af månederne i samme periode. Altså heller ingen alternativ løsning. Som ny spændende oplysning har vi senest modtaget information om, at kørsel med metroen vil stige både for alle billettyper, herunder rejsekortsbrugere og pendlere. Vi taler om en stigning på 20 % på et produkt som i forvejen er steget 55-70 % over de seneste 17 år. I samme periode er det blevet billigere at købe bil.

Mener Borgmesteren, at den nuværende kollektive trafik er et holdbart/fornuftigt alternativ til bilen?

Dertil kommer kunder der handler stort, enten volumen- eller størrelsesmæssigt. Hvordan skal de nogensinde kunne tage til Indre By for at få den mulighed? Svaret er aldrig, for igen fravælger man byen og bliver i omegnscentrene da det her er nemmere at komme til – både med bil og kollektiv trafik.

Det er oprigtigt meget svært for mig at se og forstå, at hvis man ønsker en blomstrende detailhandel, hvordan kan man så fremlægge et forslag, hvor resultatet efter min mest oprigtige opfattelse bliver den stik modsatte, med forretningsdød og manglende beskæftigelse i detailbranchen og i yderste konsekvens en død by til følge.

Som andre løsningsforslag nævnes også ønsket om at øge cyklismen og give bedre forhold til dem. En flot og religiøs tanke, men så længe man ikke har løsninger på parkering af cykler, kan jeg ikke se ideen i at invitere flere til bordet. Der er enorme problemer med cykelparkeringen i København og af samme årsag ødelægger det den gode tanke. Ydermere smadrer den gader og muligheden for forretningsdrivende at have en flot forretning. Ny Østergade er et godt eksempel herpå – se vedlagte billeder fra onsdag d. 2. maj 2018 kl. 11:15.

Resultatet er, at cyklisterne opfører sig rent anarkistisk. Og det vil kun være et spørgsmål om tid før, at de forretningsdrivende griber til selvtægt og selv flytter cyklerne fra deres salgsvinduer.

Det er fint at Borgmesteren er meget opmærksom på at skabe mere plads til cyklisterne. København skal være en by med plads til alle. Men der hersker i dag en cykelkultur der hedder "mig først" – og så er det lige meget hvem og hvor mange der bliver kørt ned på vejen fra A til B. Hvis der skal være plads til flere cykler og cyklister i København, er man nødt til at slå hårdere ned på adfærden. En ting er når cyklisten sidder på sin cykel, men det gælder i lige så høj grad når cyklen er parkeret. Den struktur der findes med biler og sanktioner ved ulovlig parkering er kommet til i takt med et behov for at sanktionere mod ulovlig/uhensigtsmæssig bilkørsel og -parkering. Det er på tide at lignende sanktioner indføres for cykler og cykelparkering. Ellers ender København som en cykelby hvor der ikke er plads til andet end cykler på bekostning af et ellers velanset detailliv.

Hvilke planer har Borgmesteren for at stoppe denne anarkistiske opførsel? Vil der kunne indføres sanktioner mod cykler parkeret op at butiksvinduer? Eller kan man give de erhvervsdrivende tilladelse til at flytte cyklerne til et mere hensigtsmæssigt sted, f.eks. nærmeste ledige cykelstativ? KCC opfordrer til sanktioner mod uhensigtsmæssigt parkerede cykler – på samme måde som det er tilfældet med biler?

Jeg vil derfor opfordre til en mere åben dialog, hvor brugere involveres og hvor alle, og jeg mener alle har en konstruktiv indfaldsvinkel til at løse den i øjeblikket Gordiske Knude uden politiske dagsordener og allerhelst uden øgning af de nuværende afgifter og licenser. Vi fra KCC deltager gerne i dette panel, og vil gå ind i debatten med de nævnte briller og på de netop nævnte præmisser.

Jeg imødeser borgmesterens svar og glæder mig til den fortsatte dialog og i øvrigt til mødet Ninna Hedeager Olsen i september.

Med venlig hilsen

John Hansen
Direktør
KBH – Commerce & Culture (KCC)

Billeder fra Ny Østergade onsdag d. 2. maj kl. 11:15

