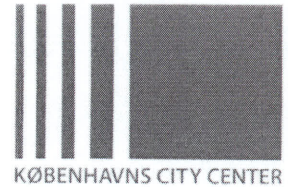


omdelt 1

Økonomiudvalget  
Rådhuset  
1599 København V



ØSTERGADE 53, 4. SAL  
DK-1100 KØBENHAVN K  
TELEFON : 3683 6606  
TELEFAX : 3685 6604  
WEB: www.kccc.dk

SE/CVR NR: 3555 7717  
BANK: NORDEA BANK  
REG.: 2191  
KONTO: 6446625045

København den 4. august 2010

Kære medlemmer af Økonomiudvalget

Der er via Teknik- og Miljøudvalget fremsat forslag om i en kommende lilla zone at konvertere de tilbageværende 530 gadeparkeringspladser til beboerparkering. Vi forstår, I skal behandle spørgsmålet på et kommende møde. Det er et ualmindelig vigtigt spørgsmål, og vi håber på jeres forståelse for, at forslaget er uigennemtænkt og dårligt belyst.

Forslaget vil, hvis det vedtages, have alvorlige økonomiske konsekvenser for såvel detailhandelen som liberale erhverv i området. Særligt vil de små butikker i sidegaderne komme til at lukke i stor stil. Vi mener også, at forslaget tager alt for lidt hensyn til bydelens særlige karakter, og omvendt alt for stort hensyn til det ret beset begrænsede antal beboeres særinteresser.

Vi forstår, at forslaget har været fremsat, trukket tilbage og genfremsat. Da der er lidt tvivl om, hvad det endelige forslag er – KCC's sekretariat har i forhold til de eksisterende notater fra kommunen forfattet et notat til Teknik- og Miljøforvaltningen med en række spørgsmål, som vi vedhæfter til jeres orientering – vil vi meget gerne orienteres om, hvad det endelige forslag er, hvornår det skal behandles, samt jeres holdning til forslaget naturligvis.

På bestyrelsens vegne:

Jan Michael Hansen  
Citydirektør

#### Bestyrelsen i KCC

---

Kim Jensen  
(Formand)  
Landechef Dressmann

---

Thomas Fokdal  
(Næstformand)  
Ejer, Copenhagen Windows

---

Henrik Ypkendanz  
(kasserer)  
Adm. direktør Illums Bolighus

---

Jeanette Aaen  
Forretningsdirektør Magasin

---

Eva Kruse  
Direktør Danish Fashion Institute

---

John Hansen  
Trading Director, Illum

---

Henrik Lund  
Retail Manager Absalon & Co.

---

Christel Friis-Mikkelsen  
Landechef, H&M

---

Lise Hjort  
Ejer, Apair

---

Kaspar Basse  
Ejer, Joe & The Juice

# NOTAT – OM ØKONOMISKE OG ANDRE KONSEKVENSER AF FORSLAG OM BEBOERPARKERING I NY LILLA ZONE

## 1. Forslaget kort resumeret

*”Beboerlicenserne i og omkring Lilla zone forbedres ved at særlige tidsbegrænsninger i dagtimerne bortfalder” (sagsnummer 2010-18770, dokumentnummer 2010-72362, side 7). Beboere i lilla zone vil herefter kunne søge en licens, så de mod at betale 690 kr. om året kan parkere hele døgnet.*

## 2. Formålet

Formålet med forslaget er desværre uklart, dels henvises der (side 6) til Parkeringsstrategi 2005, hvoraf fremgik:

*”Højest prioritet har beboerparkeringen. Målet er her, at borgere i København skal have mulighed for at anskaffe flere biler i takt med velfærdsstigningen [...]”*

Dels henvises der til den fornyede p-strategi af 2009, hvoraf fremgik:

*”Nedlæggelse af gadeparkeringspladser som led i at forbedre byrum og trafikmiljø udgår af p-strategien.”  
(Fornyet parkeringsstrategi, vedtaget af Københavns Borgerrepræsentation den 17. september 2009, side 4)*

Endelig er selve forslaget jo et forslag til en fornyet p-strategi af 2010, og der henvises (side 6) til følgende nye formål:

*”Gennemførelse af vedtagne forbedringer af byrum og trafikal fredeliggørelse i Indre By [...]”*

Og:

*”Nødvendigheden af at begrænse parkering og biltrafik i København [...]”*

Indledningsvis vil vi spørge, om det her omhandlede forslag – at konvertere gadeparkeringspladserne til beboerparkering i lilla zone – kan henføres til det oprindelige formål fra 2005 om at øge antallet af bilejerskaber, eller om det skal henføres til de nye formål om fredeliggørelse og begrænsning af biltrafikken?

Vi vil også spørge til den modsætning, der tilsyneladende er i formålene: Henholdsvis at øge antallet af bilejerskaber og at begrænse biltrafikken. Vi synes, det ville være uheldigt, såfremt spørgsmålet om beboerparkering blev brugt til at gennemtvinge et modsatrettet formål?

## 3. Bydelens særlige karakter

Strategien fra 2005 om beboerparkeringens forrang er formuleret i forhold til almindelige københavnske bydele, som generelt har en høj grad af beboelse. City og specielt indre by er en særlig bydel med en meget

lille grad af beboelse i forhold til mængden af erhverv, herunder butikker, og i forhold til brugere af bydelen. Der bør derfor tages helt anderledes hensyn i denne bydel til disse to grupper: De, som driver erhverv, herunder arbejder i bydelen, og de mange tusinde gæster, som dagligt besøger bydelen for at shoppe, som turister, for at rekreere etc.

Det er modsat vanskeligt at se, hvorfor man i den grad vil tilgodese beboerne og udjævne bydelens særpræg alene med henvisning til en strategi om, at alle har ret til en bil. Indre By skal ikke ligne resten af København, i stedet skal det særlige, som bydelen er, forvaltes på ansvarlig vis.

#### 4. Forslagets forudsætninger

Ifølge forslaget er der 530 gadeparkeringspladser og 785 beboerlicenser (til området uden for Middelalderbyen) hos beboere i den ny lilla zone.

a) Hvorfor tror man ikke, at sidstnævnte tal stiger, det er jo angiveligt hele formålet med forslaget, jf. ovenstående? Og i så fald forsvinder alle de frie pladser jo lige så stille og roligt. Hvorfor tager man ikke det med i konsekvensberegningerne?

b) hvorfor regner man ikke alle beboerlicenserne med, når man regner ud, hvor mange pladser, der vil være permanent optagede? Man har regnet med, at der er 530 pladser, og at der vil være langtidsparkerede biler på 60 % af dem, dvs. der forsvinder ifølge beregningerne 300 pladser. Men der er aktuelt 785 beboerlicenser (og dermed 785 biler) blandt beboere i området? Hvorfor tager man ikke udgangspunkt i, at der vil komme 785 ansøgninger om (et tal som ifølge ovenstående forudsætninger vil stige)? Det kan konstateres, at 60 procent af 785 er 471 pladser, dvs. så er der kun 59 pladser tilbage.

c) Der står ganske vist (side 10), at de højere priser på beboerparkering vil medføre et fald i antal licenser på 200, og det kunne man jo antage – næsten – forklarede punkt b) ovenfor. Men det er i bedste fald uklart, for der er blot angivet, at der forsvinder 200 licenser i betalingsområdet, og det er jo både lille, rød, grøn og blå zone. Igen ville der være ønskeligt med mere præcise tal.

d) Det forekommer helt urealistisk, at der ikke skulle være flere, der søger om beboerlicens med de nye regler. En beboerlicens vil fortsat kun koste 57,50 kr. om måneden. Vi tror ikke, at nogen vil fravælge at få parkering lige ud for deres bopæl af den grund. Man kan jo se på de samlede månedlige udgifter til at have bil og så spørge, om nogen vil fravælge/sælge deres bil på grund af 57,50 kr. Tværtimod får man en super attraktiv, næsten gratis p-plads lige uden for sin dør, hvor man før måtte søge en plads langt væk (hvilket 785 beboere alligevel har valgt at gøre trods besværet). Og om beboerne i lilla zone kan man sige – er det vores fornemmelse – at de ikke er socialt eller økonomisk belastede, men at de tværtimod generelt er velstillede. Det ville under alle omstændigheder være rart at få også dette belyst. Herunder at belyse, hvor mange beboere, der pt. har månedskort til private p-huse i og omkring området, og som derfor vil være tilbøjelige til at skifte til gadeparkerung, når der kommer et billigere alternativ.

e) Forslaget bliver ved med at tale om de tilbageværende 230 pladser. Men hvor skal forslagets 100 nye pladser til korttidsparkerung (maks. 30 minutter) komme fra? De skal vel tages af denne pulje? Så er der 130 pladser tilbage – eller minus 41, hvis man bruger beregningerne under punkt b) ovenfor.



f) 30 minutters parkering kan ikke bruges til shopping, møder etc. I beregningerne har man stort set hele vejen igennem sammenblandet korttidspladser (30 minutter) og almindelige pladser, men de kan ikke bruges til det samme, så det er at sammenligne æbler og pærer.

g) Den meget omtalte beslutning om at hæve afgiften til 45 kr. er i realiteten ligegyldig, for der bliver ingen ledige pladser tilbage ifølge vores beregninger, jf. ovenstående. Faktisk er afgiften derfor mest til skade, ikke fordi den er høj, men fordi den sender et signal om at Indre By er dyr og utilgængelig. Afgiften kommer med andre ord ikke til at virke efter sin hensigt, at være trafikregulerende gennem prissættelse.

## 5. Økonomiske konsekvenser

Økonomiske konsekvenser for området er et stort set fuldkommen underbelyst spørgsmål i det fremsatte forslag. De eneste økonomiske konsekvenser, der regnes på, er hhv. tab og indtægter for kommunekassen i parkeringsafgifter.

Det økonomiske grundlag er selvsagt også bydelens eksistensgrundlag, fokuseret som den er på handel og erhverv, vi mener derfor, det er tvungende nødvendigt at få dette aspekt belyst.

Der er ganske vist ikke tale om at alle parkeringspladser i Indre By forsvinder, der vil stadig være private p-pladser tilbage og gadepladser i randen omkring lilla zone. Derfor møder diskussionen samme problem som altid: Det er svært at måle små salamieffekter, dvs. effekten af hvert enkelt tiltag, når der fx kun nedlægges 5, 10 eller 15 pladser ad gangen. Om det kan man kun sige: Der er allerede nedlagt 12.000 p-pladser i København over de sidste 20 år, og på et tidspunkt tipper vægten. Imidlertid er det sådan med dette forslag, at det så at sige er en meget tyk skive, man har tænkt sig at skære af pølsen denne gang. Derfor forudser vi, at dette forslags konsekvenser vil kunne ses meget direkte og hurtigt.

Vi præsenterer her et simpelt regnestykke for, hvad det vil koste butikkerne i tabt omsætning, hvis forslaget gennemføres. Nu er private butikkers omsætning måske ikke direkte kommunens anliggende, men en by skal have et velfungerende erhvervsliv, og velfungerende butiksmiljøer.

1) Forslaget regner med, at der forsvinder 300 gadeparkeringspladser.

2) Ifølge en undersøgelse foretaget af ICP for Københavns Kommune i 2005 i forbindelse med afholdelse af Bilfri Dage kommer 58 procent af tilfældigt udvalgte gående på 12 gader for at shoppe (i 2007 brugte Københavns Kommune et tal på 27 % som andelen af shoppere i bydelen i deres oplæg til en ny strategi for middelalderbyen; vi har ikke brugt dette tal, men tallet fra 2005; vi vil dog meget gerne vide, hvor 2007-tallet kommer fra). Desuden svarer 19 % af de gående, at de er kommet for Fritid/underholdning, hvilket sagtens kan dække over, at de bruger penge på cafeer eller andre af byens oplevelser, men dette er ikke taget med i beregningen, selv om det ville forøge det forventede tab betragteligt.

3) Der er åbent i Indre By 320 dage om året cirka (fra 2012 stiger det til cirka 350).

4) Hver gadeparkeringsplads bruges af 5 bilister pr. dag (forslagets side 11). (Et tal fra Parkering på, hvor mange p-billetter, der sælges pr. dag eller år i området til unikke brugere, kunne være med til at belyse dette mere præcist, og vi vil derfor meget gerne se sådanne tal).



5) 56 % af gående passanter i Indre By på en tilfældig dag (tallet kommer fra ICP-undersøgelsen) forventer at bruge mere end 500 kr. på indkøb (27 % forventer at bruge 500-999 kr., 20 % forventer at bruge 1000-1999 kr. og 9 % forventer at bruge mere end 2.000 kr.; desuden forventer 31 % at bruge mellem 100-499 kr.) Priserne er 2005-priser, og det er på ingen måde urealistisk at sætte et forsigtigt forbrug på 500 kr. pr. shopper. Tallet kan meget vel være højere, men det kræver, at man analyser bilisternes økonomi sammenlignet med gennemsnittet hos brugere af bydelen i øvrigt.

En simpel udregning siger derfor, at området årligt vil tabe omsætning på:

Tabt omsætning = 300 x 320 x 5 x 0,58 x 500 kr. = 139,2 mio. kr.

Vi mener, at det især vil ramme de unikke sidegademiljøer. Det er særligt her p-pladserne ligger, og det er særligt dem, der lever af impuls køb, fra de gæster, som alligevel har parkeret i nærheden. Det vil være et voldsomt tab for bydelen, såfremt disse sidegader lægges øde.

Vi mener også at ovenstående er et meget forsigtigt bud på tabet. Vi mener jo, jf. argumenterne under punkt 4, at der forsvinder 530 pladser, og om 2 år er der åbent 350 dage om året. Det giver et tab på 245,9 mio. kr. årligt. Det er ikke bare noget, der rammer nogle få; det er alle, der får barberet overskuddet væk.

Det er blot ikke om det er 139 eller 245 millioner, som er afgørende: Et forslag med så vidtrækkende konsekvenser (forvaltningens egne ord) som dette, bør belyses ualmindelig grundigt, før det vedtages, herunder hvad det vil betyde for området i tabte værdier og heraf følgende tabte ejendomsskatter, hvilket vel også må være interessant for Københavns Kommune.

## 6. Trafikale konsekvenser

Det fremgår af kommunens eget notat af 17. maj 2010, at "[...] gennemførelsen af strategien vil have vidtrækkende konsekvenser for den trafikale tilgængelighed for butikker og andre erhverv [...]". Og "De trafikale konsekvenser er mere omfattende end forventet. Navnlige erhvervsliv og servicekørsel i Lilla zone vil blive ramt." (side 1)

### 6.1. Søgetid

Der kan, forslaget taget i betragtning, næppe være nogen, der er overraskede over de vidtrækkende trafikale konsekvenser for erhvervene, og vi kan tilføje, at det ikke blot er dem, men også byens gæster, der får svært ved at finde p-pladser. Det fremgår til dels også af kommunens beregninger af søgetiden, dvs. den tid, som bilisterne bruger på at finde en p-plads.

Ifølge kommunens første notat falder søgetiden i lilla zone med 43 %, og ifølge det andet notat falder den med 5 %.

Hvad angår det første tal, har kommunen først konkluderet: "For kunder, der ønsker at parkere mere end 30 minutter, vil det blive lettere at finde en p-plads" (side 12)". I det andet notat erkendes det, at der ikke er taget højde for, at der er meget færre langtidspadser til rådighed (der var kun set på den forventede større udskiftning som følge af, at prisen stiger til 45 kr.), hvorefter man kommer frem til de 5 %.

Hvad angår dette tal, er det stadig et gæt baseret på usikre forudsætninger, men tallet er også på lidt aparte vis sammensat af, at søgetiden på de få tilbageværende langtidspadser stiger markant med 50 %, mens søgetiden på det udvidede antal korttidspadser trækker gennemsnittet dramatisk ned. Det er en uheldig sammenblanding, som vi vil argumentere for nedenfor i punkt 6.2. For os at se stiger søgetiden på almindelige parkeringspladser med 50 %, og jf. punkt 4 ovenfor kan der argumenteres for, at den vil stige endnu mere – eller helt forsvinder, fordi der ingen pladser bliver tilbage.

Som tilføjelse skal vi pege på andre to uheldige effekter af en øget søgetid:

- a. Det skaber unødvendig trafik i de små gader.
- b. Man bør overveje og regne på andre mulige langtidseffekter: Kommer folk igen, når de først en gang har prøvet at bruge + 15 minutter på at finde en plads?

### 6.2. Fremmedparkeringer

Kommunens to notater angiver, at antallet af fremmedparkeringer henholdsvis stiger med 7 % og falder med 48 %. Der er forudsat, at besøgene gennemsnitligt bliver meget kortere.

Som anført ovenfor hviler tallene på en uholdbar sammenblanding af kort- og langtidsparkering, der for os at se er at sammenligne æbler og pærer: Særligt hvad angår de såkaldte fremmedparkeringer, gælder det, at man bruger en p-plads, fordi man skal noget andet, ikke fordi man skal parkere. Det er derfor også nødvendigt at se på kvaliteten af parkeringerne og på adfærdsmønstre og behov, ikke blot på hvor mange minutter en given plads er optaget af en parkeret bil. Man må se på spørgsmålene: Hvad bliver parkeringen brugt til, hvem bruger den, og hvad kan den bruges til? Spørgsmål som er underordnet de helt fundamentale spørgsmål: Hvad bruger folk byen til, og hvad vil de bruge tiden til?

Et simpelt eksempel: Sammenligner man fx en parkering på en halv og en hel time, så får man følgende: Bilisten, der parkerer i 30 minutter, skal fx bruge 7 minutter til at komme hen til sit gøremål, og 7 minutter til at komme tilbage. Tilbage bliver 16 minutter eller 53 % af tiden. Bilisten, der parkerer en time bruger også 7 minutter fra p-pladsen og hen til gøremålet og tilbage igen. Tilbage er 46 minutter eller 77 % af tiden. Sidstnævnte giver helt andre muligheder (dobbel så lang parkering giver tre gange så lang tid til de egentlige gøremål), og der er procentvis mindre spildtid, selv om 2 parkeringer på en halv time er det samme som 1 parkering på en time, når vi kun taler belægningsprocent.

Det er klart, at det er meget vigtige minutter, når vi taler shopping. Tendensen inden for shopping er ikke det praktiske indkøb, der overstås hurtigt, men leisure shopping, hvor selve oplevelsen af at shoppe er lige så central, som det man kommer hjem med. I den forstand er City en forlystelseszone (det gælder ikke kun butikker, men også cafelivet og bymiljøet), og man kunne vel næppe forestille sig, at Tivoli, ville overleve, hvis budskabet til gæsterne var, at en halv time er rigeligt til en gang popcorn og en tur i rutsjebanen.

Kort sagt kan korttidspadser kun bruges til et begrænset antal gøremål, og det er ligeledes klart, at der er ukendte effekter forbundet med at gribe ind i komplekse adfærdssystemer, konsekvenser som hverken er overvejet eller belyst i det fremsatte forslag.



#### 6.4 Af- og pålæsning

Kommunens notater nævner (bl.a. side 12), at der vil blive skabt bedre forhold for af- og pålæsning. Vi vil gerne høre, hvad man har lagt til grund for den konklusion? Hvis det alene er ideen om at de 100 nye korttidspladser er særligt egnede til netop sådanne formål, kan der sættes store spørgsmålstejn ved konklusionen.

Som det er nu, parkerer en hel del mindre varebiler på de eksisterende gadeparkeringspladser, og de kommer tidligt, hvor det er til at finde pladser. Det siger sig selv, at de 100 nye 30 minutters pladser ligger mere spredt, end de eksisterende 530 pladser i almindelighed gør. Af- og pålæsning af ofte mange og tunge varer bliver nødt til at foregå i umiddelbar nærhed af bestemmelsesstedet. Der kan man nu ikke længere finde en ledig plads. Følgelig vil varebilerne være tvunget til at parkere midt i de små gader i lilla zone, mens de læsser varer af, med de deraf følgende trafikpropper som resultat.

Det bemærkes, at det er en prioritet og forudsætning i forslaget, at systemet med varelevering til butikkerne m.fl. fortsat skal være velfungerende.

#### 6.4 Andre trafikale konsekvenser

Desuden skal det nævnes, at forslaget fremsættes og forventes at træde i kraft på et tidspunkt, hvor metrobyggeri, anlæggelse af en ny Købmagergade og ombygning af Nørreport i forvejen belaster området trafikalt.

### 7. Nye p-pladser?

Er formålet med flere biler til beboerne yderst tvivlsomt, er det ligeledes svært at se sammenhængen med kommunens øvrige vedtagne strategier. I perioden 2007-09 sad KCC – sammen med en lang række interessenter, herunder beboerorganisationer – med i en følgegruppe nedsat af kommunen, der skulle formulere en ny strategi for middelalderbyen. Strategien, som blev godkendt af TMU i 2009, havde blandt andet følgende konklusioner:

*”For Middelalderbyen kan det især blive [nødvendigt] med nye p-anlæg og bedre udnyttelse af andre større anlæg i kanten af området [...]”, og at byen ”samtidig [skal] være tilgængelig for biler og busser, der skal frem til rejsemål i Middelalderbyen.”*

*(Middelalderbyen i hjertet af København – Strategi for udvikling af Middelalderbyens rum, godkendt af TMU 17. juni 2009, side 18 og 21; ordet ’nødvendigt’ mangler i det første citat, men det fremgår af konteksten, at dette er meningen, ligesom teksten ingen mening giver med et modsat ladet ord, fx unødvendigt)*

Til gengæld står der ikke noget om nedlæggelse af gadeparkering eller om udvidet beboerparkering. Det skete i erkendelse af, at bydelen ikke kan fungere uden trafikal tilgængelighed. Det skal siges, at kommunen havde lagt op til et sæt helt andre konklusioner, særligt omkring trafikken, men at følgegruppens input førte til de konklusioner, som endte med at blive godkendt. Det skal også siges, at der blev brugt rigtig mange timer fra de involverede, bl.a. på at læse det utal af forskellige versioner af strategien igennem, som



undervejs blev udsendt. Processen var undervejs ved at udvikle sig til en farce med på forhånd skrevne konklusioner, som ikke kom fra følgegruppen, men fra forvaltningen. Det lægger kun yderligere alen til den historie, hvis man her allerede et år efter vedtagelsen af en strategi, der skulle gælde 10 år, lægger den vedtagne strategi i skuffen og starter forfra.

Hvis strategien for Middelalderbyen er lagt i skuffen, vil vi gerne have det bekræftet.

Under alle omstændigheder kan man sige, at det har været en fast bestanddel af de fleste udspil på parkeringsområdet, at der tales om etablering af nye pladser især i p-huse og underjordiske anlæg. Det er beklageligvis også blevet lovet i mange år forud for de nye planer, men anlæggene lader desværre altid vente på sig, senest er det lagt over til privat initiativ, uden at det er klart, om kommunen gør noget for at tiltrække investorer. Tværtimod ser det kun ud til, at det her fremsatte forslag effektivt vil underminere indtægtsgrundlaget for sådanne underjordiske p-huse, da det ud fra erfaringerne må formodes, at de i høj grad vil blive benyttet af beboere. Næsten gratis gadeparkering vil selvsagt afskrække investorerne.

Vi synes i stedet det ville være bedre med nogle tilkendegivelser om at øgede indtægter fra forslag af denne type bruges på forbedringer og udvidelser af fx p-anlæg, som der er et kæmpe behov for i og omkring City. Under alle omstændigheder vil vi meget gerne se et p-regnskab med fokus på økonomi.

Hvad angår udvidelsen af rød zone som kompensation for de tabte pladser i Indre By, vil vi ikke gå nærmere ind i diskussionen ud over at sige: Den del af grøn zone, der konverteres til rød zone ligger i sagens natur længst væk fra lilla zone og kan ikke betjene denne. Når man forventer højere udskiftning på disse pladser på grund af den højere pris siger det sig selv, at der ikke vil være tid til overs til fx shopping.

## **8. Konsekvenser for turismen**

Der er ingen tvivl om, at forslaget vil få især svenske og danske turister til at holde sig væk og give København ry som en dyr og utilgængelig by. Det sker på et tidspunkt, hvor turismen i forvejen er hårdt ramt. Vi ved, at Dansk Erhverv har siddet og regnet særligt på disse konsekvenser, og at det tegner et trist billede. Vi vil gerne høre, om kommunen kender beregningerne, eller om der er foretaget egne beregninger af denne problemstilling?

## **9. Bydelsmæssige konsekvenser**

### *9.1. Detailstruktur*

Forslaget vil ramme hele Indre By, og særligt lilla zone naturligvis. Strøget og Købmagergade vil tabe omsætning, men skal nok overleve. De er de unikke sidegademiljøer med de mange specialbutikker, der rammes hårdest. Vi skal her fremhæve, at detailstrukturen i city er unik og uden sammenligning med øvrige områder i byen. Der kan dels sammenlignes med centrene som Field's og Frederiksberg Centret, som rummer en lang række velkendte mærker, som også findes på fx Strøget. Og dels med brokvarterernes detailhandel præget af mange små butikker. Indre Bys rummer begge dele, men sammenholder man med bydelens volumen (og historie, størrelse og gadestruktur), må man også konstatere, at bydelen har mere end centrene og brokvartererne tilsammen, og at der inden for sidegadesegmentet findes et butiksudbud og butikstyper, som ikke kan trives andre steder i byen. Det er med andre ord erhverv som ikke bare vil flytte sig, men som simpelthen vil forsvinde.

Uden levende sidegader får vi en underlig, diffus og identitetsløs by. Man kan ved selvsyn se, hvordan byen fungerer på en første søndag i en måned, hvor der er åbent på Strøget og Købmagergade, men ikke i resten af byen. Det er fint med søndagsåbent i en begrænset del af byen, for dem, der gerne vil bruge søndagen på det, men her er spørgsmålet kun: Skal byen se sådan ud hele ugen?

Vi kan ikke gøre andet end at plædere for, at der er en enorm værdi i velfungerende bymidte, og at det i øvrigt er et underligt udspil, i en tid hvor politikerne ellers slås om at hylde sammenhængskraften, at ødelægge det, som vi er fælles om.

Det skal – når der tales om sammenhængen mellem butiksudbud og parkeringspladser – i øvrigt også nævnes, at visse butikker fordrer, at kunderne kan komme i bil. Disse typer butikker har altid haft svære vilkår i City, og får det nu endnu sværere. For os at se er diversitet i butiksudbuddet vigtigt, der skal ikke kun være tøjbutikker. Det vil blive endnu mere mærkbart i fremtiden, når en stor del af ugens omsætning på grund af den nye lukkelov flyttes over på lørdag og søndag, der vil blive deciderede shoppeudflugtsdage, hvor det hele skal købes. Her står så Indre By og kan ikke længere tilbyde møbler, fladskærme, hvidevarer etc., hvorfor bydelen bliver fravalgt på forhånd.

### 9.2. Byrumsforbedringer

Notatets side 2 nævner: *“Den manglende nedlæggelse af gadepladser skyldes, at der ikke har været budgetteret med midler til byrumsforbedring”*. Hvorfor er det ikke omvendt? Start med en vision for området, og start med at sætte nogle penge af, for området har brug for investeringer. Så kan man altid tale om behovet for at nedlægge pladser. Men her har man glemt både vision og penge, eller også erkender man åbenbart åbenlyst, at målet er at fjerne trafikken, og så leder man efter byrumsprojekter, der kan bruges som påskud.

Man skal også huske på, at har man først givet beboerne p-pladser, så bliver de næsten umulige at tage fra dem igen. Og så er det slut med byrumsforbedringer, som kræver nedlæggelse af p-pladser.

## 10. Konkurrencemæssige konsekvenser

Indre Bys konkurrenceevne falder drastisk: I City er der ingen pladser, mens man i omegnscentrene profiterer på at tilbyde nem parkering: Man behøver blot kigge på nogle af de seneste og aktuelle kampagner for omegnscentrene for at kunne konstatere, at parkering er et konkurrenceparameter, som der bliver slået på. Signalet om de fraværende pladser i City vil i det regnskab blive et afskrækkende *Reason to no go*. Desværre forventer vi ligefrem, at signalværdien langt overstiger de faktiske konsekvenser af forslaget, som for os at se er konkurrenceforvridende.

## 11. Erhvervsmæssige konsekvenser

Forslaget er og vil uden tvivl blive opfattet som erhvervsfjendtligt. Det skal pointeres, at forslaget rammer alle erhverv, og at alle i forvejen er ramt af finanskrisen; hvad angår detailhandlen er vi begyndt at se ledige butikker synligt i gadebilledet.

Særligt skal det nævnes, at kommunens andet notat skriver, at *“servicekørsel rammes hårdt”* (side 1), og at forslaget vil få *“vidtrækkende konsekvenser for (...) butikker og andre erhverv”*.

Hvad angår tabet for bydelen som opgjort ovenfor under punkt 5: Ikke alle kommer for at shoppe, men de kommer i vid udstrækning for at gøre forretninger eller andet, og det er også økonomiske tab for bydelen, endnu et spørgsmål, som fortjener belysning.

Ligeledes siger det sig selv at både 30 minutters parkering og den foreslåede ændring til maksimalt en times parkering, vil ramme de liberale erhverv hårdt: Møder og besøg varer som oftest ofte længere, hvad enten det så er hos advokaten, lægen, revisoren etc. Det samme gælder håndværkere, der får nærmest umulige betingelser, noget som vil ramme både erhverv og beboere.

#### *11. 1. Pendlere*

At pendlerparkering udtrykkeligt er nedprioriteret, er yderst beklageligt. Området rummer mange arbejdspladser, som er vigtige for byen, og pendlere har et legitimt ærinde. Endnu en gang er man gået uden om at løse byens infrastrukturproblemer gennem fx en havnetunnel eller andre tiltag, der kan lette presset fra den blot gennemkørende trafik uden egentligt ærinde.

Særligt med hensyn til pendlertrafikken nævner forslaget (side 14), at: "på baggrund af henvendelser fra beboere i disse områder, der føler sig generet [...]". Vi vil gerne have oplyst, hvor mange hhv. henvendelser og beboere vi taler om? Det kan ikke være meningen at snævre særinteresser tilgodeses helt ude af proportioner.

#### **12. Konsekvenser for kulturlivet**

Ifølge det første notat formodes kulturlivet at få det nemmere: Hvorfor det? Om aftenen er det traditionelt umuligt at finde pladser i beboerområder? Kulturlivet findes også om dagen, har også brug for tilgængelighed og holder også møder. Vi vil blot spørge, hvordan man er nået frem til konklusionen, og om det kan beskrives mere præcist?

#### **13. Andre spørgsmål**

Side 8: Lilla zone er "den miljømæssigt mest følsomme del af byen". Kunne det defineres nærmere, hvad der menes med dette, herunder: Hvad har det med formålet at gøre?

*Københavns City Center*

*Juli 2010*