

## Mikkel Balskilde Hansen

---

**Fra:** Johnny Beyer [info@johnny-beyer.dk]  
**Sendt:** 7. december 2008 20:00  
**Til:** Klaus Grimar  
**Cc:** Ritt; klaus@bondam.dk  
**Emne:** Høringssvar vedr trafikforsøget på Nørrebrogade

Høringssvar vedr. Trafikforsøget på Nørrebrogade  
Nørrebro Handelsforening (NH)

Trafikforsøget har fået katastrofale følger for detailhandelen på Nørrebro. Kunder fra andre bydele bliver væk. De kan ikke finde ud af, at komme rundt. Forsøget har været dårlig planlagt, og generelt ikke forbedret miljøet på Nørrebro. Den trafikale afvikling er kaotisk. Informationen har været meget dårlig. Manglende konsekvensberegning og manglende reel inddragelse af erhvervslivet har ført til lukninger af butikker. Hvis politikere og embedsmænd vil have detailhandelen ud for bygrænsen, må de melde klart ud.

De indledende møder

NH gik til de indledende møder med et positivt sind og parat til samarbejde. Men egentlig var man ikke interesseret i at høre vore holdninger. Vi blev afvist hver gang, vi kom med forslag. Man afslog også de to vigtigste indvendinger.

1. Tidspunktet for forsøget
2. Konsekvensanalyse for detailhandelen

Tidspunktet var dårligt. For det første er det fordi detailhandelen omsætter en tredjedel af årsomsætningen i oktober, november og december. Dette ville betyde mere tab end sædvanligt, hvis det skulle gå galt.

Desuden var tidspunktet dårlig valgt med hensyn til udendørsaktiviteter. Man har ikke cafélivet og Nørrebro Handelsforenings Loppemarked langs Assistents Kirkegården opfører 1. oktober.

Såfremt man havde gennemført en konsekvensanalyse, havde detailhandelen på Nørrebro været forskånet for de problemer, som de står med i dag.

Ingen særstilling for Nørrebro Handelsforening

Vi forstår ikke, hvorfor NH ikke blev kaldt til særskilte møder, som man ellers havde lovet os. Her kunne vi have tydeliggjort de problemer, der ville opstå for detailhandelen. Vi kunne også have videregivet informationer til erhvervslivet på Nørrebro.

Tre forslag blev til fire

På møderne diskuterede vi tre forslag. Man havde åbenbart ikke rådført sig med politiet inden disse forslag blev diskuteret. På møderne anfægtede vi dette fra NH, men også dette blev afvist, som ubegrundet.

Det undrer os, at vi i medierne skulle have information om, at der var et fjerde forslag undervejs. Dette forslag var en sammenkøbing af de andre men reelt er dette forslag ikke blevet diskuteret på møderne.

Dårlig information

Alt for sent blev detailhandelen gjort opmærksom på, hvad der egentlig skulle ske på Nørrebrogade. I medierne kunne man læse om røde prikker på asfalten. I NH undrede vi os også over, at der nu var tale om to busluser.

En folder blev udsendt mindre end en uge, inden forsøget startede.

Man havde ikke engang informeret de forskellige transportfirmaer, der kommer med varer til detailhandelen.

Kunder fra andre bydele, der bruger Nørrebro, holdt sig væk. Den dårlige information, der blev udsendt alt for sent, skabte forvirring. Kunderne mente, at det var lettere for dem, at handle i andre bydele.

Skiltningen er dårlig

Skiltningen er stadig særdeles dårlig omkring Stengade. Her står der på Nørrebrogade, at Stengade er spærret. Det er den ikke. Den er spærret for gennemkørsel. Og det er nu engang ikke det samme. Dette forhold volder store problemer for én af vore medlemmer og for en af Nørrebros ældste firmaer.

Efter mere end 10 henvendelser til Københavns Kommune er der stadig ikke blevet gjort noget ved problemet.

Først efter halvanden måned var skiltningen så god, at politiet ville dele bøder ud. Det er NH's opfattelse at trafikafviklingen til tider foregår kaotisk. Varebiler, renovationsbiler m.m. holder op af cykelstien. Og gennem de røde felter kører foruden almindelige biler, politibiler, taxaer, kommunale biler m.m.

Og mange bilister kører lige ud, over Runddelen.

Skiltningen er tåbelig nogle steder. Der sidder skilte i 3 meters højde. Nogle steder skygger reklamesøjler for den egentlige skiltning.

Betonklodserne over for Assistentens Kirkegården er konstant udsat for hærværk. De bliver væltet og flyttet hele tiden.

Detailhandelens omsætning raslede ned.

Da NH hørte, at butikkernes omsætning raslede ned, igangsatte man en undersøgelse blandt Nørrebrogades butikker. Resultatet var nedslående. Gennemsnitstabt var 20 pct. Flere butikker havde endda tab på 40 - 60 pct.

Resultatet er heller ikke udeblevet. Der er allerede nu lukket butikker, flere vil følge efter, mens andre har opsagt deres lejemål.

Ansatte er blevet fyret, mens andre stillinger ikke bliver genbesat.

I oktober gik omsætningen for alle butikker i Danmark set under et ned med 2,1 pct. i kroner og 5,2 pct. i mængder. Dette tal står i kontrast til udviklingen på Nørrebrogade.

Omsætningen i en større butik på Ydre Nørrebro er pludselig efter 14 års fremgang raslet ned efter 1. oktober. Som den eneste butik i den kæde i Storkøbenhavn, kan man pludselig ikke holde omsætningen.

Nørrebro Handelsforening rystet over ligegyldighed

Jeres undersøgelse kan ikke bruges til noget. Det er finanskrisen, sådan var kommentarerne fra politikere og andre. Fra NH's side havde vi selvfølgelig undersøgt omsætningstallene fra 45 brancher og kontaktet Danmarks Handelsstandsforeninger. Herfra blev vores tal bekræftet. NH er derfor rystet over, at man ikke tager Nørrebro Handelsforenings tal alvorlig - og det gør man stadig ikke.

Situationen kunne være undgået, hvis man havde foretaget en konsekvensberegning i stedet for en brugerorienteret undersøgelse.

Politikernes læsning af omsætningstal og deres behandling af dem virker meget lemfældig. Man misforstår tallene mere eller mindre bevidst.

Finanskrisen gør sit. Lukningen af Nørrebrogade sørger for døds korsene. Især hvis lukningen gøres permanent.

Fremtiden ser dystert ud

Fortsætter nedturen på de 20 pct. i hele forsøgsperioden, betyder det, at detailhandelen på Nørrebrogade (2,2 milliarder kr. på årsbasis) mister 147 millioner kroner - alene i forsøgsperioden.

Det lover heller ikke godt med de store byggeprojekter, der er i vente på Nørrebro i forbindelse med Metro - byggeriet: Rådmandsmarken / Haraldsgade, Bazar - bygningen/Nørrebro Station, Nørrebroparken, Assistentens Kirkegården og delvis Ågade.

Hvis politikerne ikke forstår sagens alvor vil det få uoverskuelige

konsekvenser, hvis man ikke hensigtsmæssigt får afviklet trafikken på Nørrebro.

NH er også meget usikker på, hvilke konsekvenser det vil få, såfremt Områdeløft Mimersgade får held til at gennemføre en trafikregulering i Mimersgade - kvarteret. Trafikreguleringen der, inkluderer blandt andet en bussluse i Mimersgade. Det er NH's opfattelse, at dette får uoverskuelige konsekvenser for trafikafviklingen i hele området.

Hvis man vil lave en helhedsplan med at reducere trafikken i hele Nørrebro - kvarteret, bør man tage stilling til, hvad man vil med detailhandelen. Skal den flyttes uden for bygrænsen?

Usikkerhed om evalueringen

NH har ikke fået oplyst, hvordan man vægter de forskellige undersøgelser, og hvordan man bruger dem. Der er stor usikkerhed i detailhandelen på Nørrebro.

Blandt de 75 butikker, der var til stede på Københavns Rådhus, havde kun 6 butikker talt med analyseinstituttet Catinét.

På Nørrebros Runddel talte NH med nogle unge mennesker fra DTU. NH sendte dem en del indsigelser. NH tror næppe, at bilister er stoppet og ladet sig kontakte af de unge studerende.

De lovede at vende tilbage, men NH hørte aldrig fra dem.

En SMS - afstemning mener NH ikke er den reelle måde, at foretage en evaluering på. Allerede nu jubler tilhængerne af trafikforsøget. Det kan da ikke være rigtigt. Denne evaluering er mest møntet på gående og cyklister, samt unge mennesker. NH har været inde for at læse kommentarerne til denne afstemning, og det vil efter NH's mening være helt grotesk, at tage resultatet alvorligt.

Hjemmesiden, der stod for denne afstemning, kan heller ikke siges at være neutral i forhold til trafikforsøget.

Den offentlige støttede Agenda 21 - forening fejrer afstemningsresultatet som en sejr. NH troede, at det var beregnet til en debat, og ikke til en egentlig afstemning, som der faktisk står på siden. Men måske eksisterer der en skjult dagsorden.

Hvordan kan denne afstemning være retfærdig, når man kan afgive sin stemme utallige gange?

Dem der har sagt ja til bevarelse af trafikreduceringen har ikke noget at miste. Det har detailhandelen.

I forbindelse med trafikforsøget og evalueringen har NH hørt embedsmænd politisere til fordel for trafikforsøget. Burde de ikke være neutrale?

Deadline efter to måneder

Det undrer NH, at evalueringen allerede bliver foretaget efter ca. 2 måneder. Konsekvenserne for detailhandelen bliver værre og værre, men dette forhold vil åbenbart ikke blive vægtet.

Pludselig finder man ud af, at NH også skal afgive høringssvar. Det får man så 4 dage til. Det virker meget tilfældigt.

Den gamle trafiktælling

Vej og Park foretog i 2006 en trafikanalyse. Den viste med al tydelighed, at der er flere veje på Nørrebro, der er betydelig mere forurenede og trafikeret end Nørrebrogade.

Det er sikkert kommet bag på mange, hvor få biler, der i grunden er gennemkørende på Nørrebrogade. Citat fra trafiktællingen:

- Analysen viser, at der kører 17.000 biler på Nørrebrogade, mens der kører ca. 3 gange så mange på Ågade - Åboulevard og på Fredensgade. Analysen viser også, at der kun er en mindre del af trafikken på Nørrebrogade er gennemkørende, mens ca. 80 pct. har et ærinde på gaderne eller på en af

sidegaderne.

Videre siger analysen:

- Den trafikale fredeliggørelse af Nørrebrogade må ikke føre til mærkbar forringelse af trafikafviklingen på de øvrige overordnede veje. Hvis man vedtager foranstaltninger, som fører til øget trafik på sidevejene, må det ske i fuld bevidsthed om de miljøkonsekvenser, beboerne vil opleve.

Og det er jo netop det som, der er sket.

Det som tilhængerne af en trafikreducering glemmer at fortælle er følgende fakta: (citat fra analysen):

- 10 - 20 pct. af trafikken i Nørrebrogade kører igennem uden at have et ærinde på Nørrebro
- Yderligere 10 - 20 pct. kører ad Nørrebrogade gennem enten Indre eller Ydre Nørrebro med ærinde i den anden af de to bydele.
- Omkring 85 pct. af trafikken i Nørrebrogade har altså et ærinde på Nørrebrogade eller et andet sted på Nørrebro.

Påstanden om at trafikken på Nørrebrogade er udelukkende gennemkørende, er hermed afvist. Og det er ret sandsynligt, at mange af disse bilister gør en handel på Nørrebro. Hvor de så parkerer, er det store spørgsmål.

NH undrer sig over, at høre politikere sige, at bilerne bare kører igennem, jamen tror de ikke på Kommunens egen undersøgelse

Gavner ikke miljøet

Det er NH's mening, at trafikforsøget ikke gavner miljøet. Den omvej, der bliver kørt fører blot til mere CO<sub>2</sub> - udslip andre steder. Det er muligt, at miljøet er blevet bedre på Nørrebrogade, men bestemt ikke på Tagensvej, Jagtvejen, Mimersgade og Prinsesse Charlottesgade.

Som en kunde formulerede det: De små sideveje er blevet til osende trafikknuder.

Gavner det busfremkommeligheden?

NH har hørt, at bussen kommer 90 sekunder hurtigere gennem Nørrebrogade. Men hvad med linje 18, der kører på Jagtvejen? NH mener, at linien med den stigende trafik på Jagtvejen, får det mere vanskeligt at komme frem.

Sammenligningen med Strøget er absurd

Det overrasker NH, at man sammenligner Nørrebrogade med Strøget. På Strøget er huslejen eksploderet.

Her er kun plads til eksklusive butikker, og ikke ret mange madbutikker. Nørrebrogade er en forsyningsgade, der leverer til de lokale, samt til en stor del af andre borgere i København, grundet butikssammensætningens mangfoldighed.

Uoverskuelige konsekvenser

NH er som det kan læses ikke begejstret for trafikforsøget. Det skal stoppes. Konsekvensen er for uoverskuelig for detailhandelen. NH mener, at det er ufatteligt, at man ikke allerede har reageret.

NH er ikke imod miljøforbedringer. Foreningen har tidligere fremsat forslag. Hvis NH i fremtiden skal samarbejde med Københavns Kommune forventer man helt anderledes boller på suppen i form af forståelse, indsigt, information og inddragelse.

Man forventer langt større åbenhed, såfremt man skal samarbejde om miljøforbedringer. Diktater og tilsidesættelse af fakta, accepteres under ingen omstændigheder.

Endvidere er NH meget forundret over Lokaludvalgets rolle i trafikforsøget. Den er jo nærmest ikke eksisterende.

Mangfoldigheden forsvinder

Nørrebro har været hårdt ramt mange gange, og hver gang er det gået ud over detailhandelen.

Trafikforsøget er det nyeste slag, og det rammer særdeles hårdt. Bliver trafikforsøget permanent, dør de eksisterende butikker langsom, og Nørrebros mangfoldighed forsvinder.

Man glemmer at Nørrebros mangfoldige butikker er et tilløbsstykke. Kunder fra andre bydele søger hertil.

Forsøget har været meget dårlig tilrettelagt: Det har været svært at se hensigten med det hele.

Detailhandelen er taget som gidsler og forsøgskaniner.

København mangler en forbedret infrastruktur  
NH forstår ikke strategien i forsøget på Nørrebrogade.

Næsten hele Københavns parkeringsstrategi er sat i bero. En række tiltage, der skulle forbedre bussernes fremkommelighed er sat i bero. Mens Københavns Kommune nedlægger hundredvis af p - pladser, etablerer private parkeringsselskaber nye pladser. Det betyder, at priserne i en fem årig periode bliver 50 pct dyrere. Dette er ikke særlig befordrende for erhvervslivet

Over en periode på fem år er 25 pct. af passagerne i busserne stået af. Investeringer for 25 milliarder kroner i en bedre kollektiv trafik i København synes, at være tabt. Trods nye S - tog, Metro og A - busser er det ikke lykkedes københavnere at droppe bilen.

Togforsinkelser, sporarbejder og busbesparelser får et stigende antal til at fravælge den kollektive trafik. I stedet sætter de sig i bilen eller vælger cyklen.

Det ville være dejligt, hvis Københavns Kommune ville erkende, at en bedre samlet infrastruktur ville gavne både erhvervslivet og beskæftigelsen. Øget mobilitet fremmer også beskæftigelsen. Forsøget på Nørrebrogade gør lige det modsatte, fordi det er en isoleret svale, som virker som et irritationsmoment på mange.

Man sparer på trafiksikkerheden  
I København nægter man at forholde sig til, at antallet af biler er steget med 6.000 til 90.000. Hovedstaden er det sted, hvor vognparken vokser mest.

Nørrebro Handelsforening undrer sig også over, at man vil spare på trafiksikkerheden, samtidig med at man laver trafikforsøget på Nørrebrogade.

NH har tidligere gjort opmærksom på, at man gerne vil arbejde for et bedre miljø. For den sags skyld må der gerne være tale om en betalingsring. Men nogle forudsætninger skal først være opfyldt. Den kollektive trafik skal væsentlig forbedres, i stedet for de nedskæringer, man har bebudet. Metro - ringen er et godt skridt.

Men der bør også tænke på havnetunnel og letbaner.

Grøn bølge i afviklingen af trafikken ville både samfundsøkonomisk såvel som miljømæssig være ideelt.

Spærring er en lappeløsning  
En spærring af Nørrebrogade er en lappeløsning, der ikke hjælper noget som helst i Københavns infrastruktur. Tvært imod skaber den talrige butikslukninger. En spærring er desuden konkurrenceforvridende, idet kunderne finder andre muligheder, hvor der er lettere at finde ud af trafikken.

Håndværkere udleder mere CO 2  
Miljøforbedringer, erhvervspolitik og trafikreguleringer handler om balancer. Denne balance halter. Man har slet ikke tænkt på den nødvendige trafik, som foreksempel håndværkere, der bruger mere tid på vejen til skade for CO 2 udledningen.

Trafikreguleringen hindrer også visse dele af erhvervslivet i, at udføre

deres erhverv.

I håb om at vore argumenter vil blive vægtet.

Med venlig hilsen

Formand  
Johnny Beyer  
Nørrebro Handelsforening

Nærværende mail er ligeledes tilsendt;  
Overborgmester Ritt Bjerregaard og Borgmester Klaus Bondam

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Klaus Grimar [mailto:klagri@tmf.kk.dk]  
Sendt: 3. december 2008 15:30  
Til: Johnny Beyer  
Emne: SV: evaluering af trafikforsøget på Teknik- og Miljøudvalget den 17/12

Tak for det, og jeg beklager den korte tidsfrist

Med venlig hilsen

Klaus Grimar

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Trafik

Njalsgade 13  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon 3366 3500  
Direkte 3366 3332  
Telefax 3366 7131  
E-mail klagri@tmf.kk.dk  
Web www.vejpark.kk.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Johnny Beyer [mailto:info@johnny-beyer.dk]  
Sendt: 3. december 2008 14:48  
Til: Klaus Grimar  
Emne: SV: evaluering af trafikforsøget på Teknik- og Miljøudvalget den 17/12

Kære Klaus Grimar

Indledningsvis vil jeg takke for den første officielle henvendelse om forsøget på Nørrebrogade fra København til Nørrebro Handelsforening.

Og ja, vi har sandelig bemærkninger til amatøragtige projekt, som er ved at lave et masse mord på detailhandelen på Nørrebro.

Så du få vores høringssvar inden deadline på trods at jeres generøse holdning til, at vi få hele 120 timers forberedelse (inkl. aften, nat og weekend)

Med venlig hilsen

Nørrebro Handelsforening  
Formand  
Johnny Beyer  
Nørrebrogade 61  
2200 København N  
Telefon 35 37 80 70/ mobil 20 86 80 70

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Klaus Grimar [mailto:klagri@tmf.kk.dk]

Sendt: 3. december 2008 09:37

Til: info@johnny-beyer.dk

Emne: evaluering af trafikforsøget på Teknik- og Miljøudvalget den 17/12

Kære Johnny Beyer

Som det sikkert er dig bekendt skal Teknik- og Miljøudvalget den 17. december behandle en indstilling om evaluering af trafikforsøget på Nørrebrogade.

Evalueringen indeholder blandt andet rapporten "Evaluering af forsøgsprojektets trafikale konsekvenser" udarbejdet af COWI, og en repræsentativ holdningsanalyse "evaluering af trafikforsøget på Nørrebrogade" udarbejdet af Catinét. Holdningsundersøgelsen har rettet sig mod 3 hovedgrupper: borgerne på Nørrebro, brugerne af Nørrebrogade og erhvervslivet på Nørrebrogade indenfor under grupperne detailhandel, caféer og liberal erhverv.

Herudover vil udtalelser vedr. forsøget og en evt. fremtidig permanent omdannelse af Nørrebrogade fra en række interessenter indgå i evalueringsmaterialet, det drejer sig om udtalelser fra: Københavns Politi, MOVIA, Dansk Cyklistforbund, Agenda Centeret, områdefornyelsen i Mimersgadeområdet, Elmegadelauget, Lokal udvalget på Nørrebro.

I denne sammenhæng vil jeg bede Nørrebro Handelsforening om jeres holdninger til forsøget og en evt. fremtidig permanent omdannelse senest mandag den 8. december, jeres udtalelse vil blive vedlagt indstillingen til udvalget.

Indstillingen og evalueringsrapporterne vil blive offentliggjort den 11. december sammen med dagsordenen for Teknik- og Miljøudvalgsmødet

Med venlig hilsen

Klaus Grimar

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Trafik

Njalsgade 13  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon 3366 3500  
Direkte 3366 3332  
Telefax 3366 7131  
E-mail klagri@tmf.kk.dk  
Web www.vejpark.kk.dk <<http://www.vejpark.kk.dk/>>