

Emne: VS: Input til TMUs dagsorden, 8. april 2019

Fra: Jakob Bo Andersen <jakob@hfk.dk>

Sendt: 5. april 2019 11:32

Emne: Input til TMUs dagsorden, 8. april 2019

Kære medlem af TMU

På mandag skal I drøfte en række spændende punkter, hvor vi i Håndværkerforeningen har nogle input og bemærkninger. Jeg har indsat bemærkningerne nedenfor. Vi uddyber og præciserer naturligvis meget gerne, og du er velkommen til at kontakte mig på tlf. 5190 7325 eller mail: jakob@hfk.dk

Mange hilsner

Jakob Bo Andersen

Håndværkerforeningen København

Dagsordenspunkt 11: Model for udmøntning af effektiviseringspotentialer på klassiske driftsområder i Teknik- og Miljøforvaltningen (2019-0066712)

Håndværkerforeningen København og Danske Anlægsgartnere Københavns-kredsen har følgende bemærkninger:

Vi støtter indstillingen om, at konkurrenceudsætte opgaver på det grønne område i København via den foreslåede model 3. Vi er principielt mod monopoler, og ser konkurrenceudsættelse som ubetinget positivt, da det sikrer, at opgaver og arbejdsgange er tilrettelagt på den mest optimale måde. Derfor er det vores anbefaling, at andelen af opgaver der konkurrenceudsættes, hæves til 100 %.

Det er prisværdigt, at forvaltningen er indstillet på at optimere deres drift, og levere opgaveløsningen til den "rigtige" pris. Men vi fornemmer, at den underliggende præmis i beslutningsoplægget er, at forvaltningen mener, at de – på længere sigte - bør varetage opgaven. Det virker således som om, at opfattelsen er, at konkurrenceudsættelse og benchmark blot en proces som skal overstås, inden forvaltningen igen kan hjemtage hele opgaven.

Forvaltningen vurderer dog selv, at den pt. ikke er i stand til at præstere et kontroludbud. Således fremgår det, at "EY's analyse med tydelighed viser, at forvaltningen ikke på nuværende tidspunkt er omkostningseffektiv i forhold til markedet." Fortovsordningen er et godt eksempel på, at forvaltningen ikke har formået at tilrettelægge arbejdet på en rationel måde. Derfor giver det ikke mening, at forvaltningen ønsker at hjemtage de allerede konkurrenceudsatte opgaver på Amager efter kontraktudløb.

Vi forventer at den kommende konkurrenceudsættelse sker i opdelte opgaver, således at flere virksomheder har mulighed for at byde på opgaverne.

Anlægsgartner-området, som vi repræsenterer, er karakteriseret ved udbredt brug af faglært arbejdskraft, og det ligger derfor dybt i branchen selvforståelse, at uddanne lærlinge. Anlægsgartnerfaget er også karakteriseret ved, at der er plads til den lidt "skæve" lærling, som måske kan have svært ved at finde et arbejde i andre brancher. Private anlægsgartnervirksomheder udfører dermed ikke bare professionelt anlægsgartnerarbejde men deltager også i samfundsmæssigt vigtige opgaver.

Danske Anlægsgartnere deltager gerne i videre drøftelser ang. faglig tilrettelæggelse og gennemførelse af processen med konkurrenceudsættelse.

Dagsordenpunkt 13: Drøftelse af forslag til Kommuneplan 2019 – Verdensby med ansvar (2019-0062669)

Vi er enige i det overordnede fokus på, hvordan vi sikrer en bæredygtig udvikling af vores by – og der er ingen tvivl om, at fremkommelighed er en helt afgørende kerneopgave for kommunen i den sammenhæng.

Det er et godt og sundt princip at etablere kollektiv transport og cykelinfrastruktur inden de nye bydele udvikles. Men det kan ikke alene imødekomme transportbehovet, for med en forventning om 100.000 nye beboere og 50.000 yderligere private arbejdspladser frem mod 2031, er der ingen tvivl om, at den i forvejen massive flytning af mennesker hver dag til og fra arbejde/studie vil eksplodere.

Men én ting er transport af mennesker, en anden er den nødvendige erhvervstrafik. Fx varelevering, servicekørsel eller håndværkere - de der arbejder i byen, og som har behov for en bil for at komme rundt. De bliver fanget i trængslen mellem de mange pendlere, der ikke har mulighed for (eller lyst til) at køre med kollektiv transport. Derfor må vejinfrastrukturen udbygges og tilpasses efterhånden som byen vokser, og her må en havnetunnel prioriteres særligt højt.

Det er i øvrigt glædeligt at konstatere, at kommuneplanen har en ambition om at sikre et varieret udbud af virksomheder, og dermed arbejdspladser i kommunen. I de bestræbelser er det naturligvis helt afgørende, at være opmærksom på, at forskellige typer erhverv har forskellige behov. Her ser vi desværre flere eksempler på, at eksisterende håndværksvirksomheder møder udfordringer ift. støj, parkeringsmuligheder, varelevering mv. og derfor føler et pres ift. flytning af virksomheden.

Dagsordenpunkt 19: Dialogproces om mindre biltrafik i middelalderbyen (2019-0016255)

Vi har med interesse læst det opdaterede sagsmateriale til drøftelsen den 8. april. Desværre kan vi konstatere, at der fortsat ikke er vedlagt en seriøs konsekvensanalyse for den generelle trafikafvikling i København, af at reducere biltrafikken i bydelen.

I Håndværkerforeningen ser vi det som den største udfordring, at forvaltningen dybest set ikke har gjort sig nogle overvejelser omkring, hvordan den i forvejen meget tætte trafik og de umulige parkeringsforhold reagerer på de mange biler fra middelalderbyen, som skal ud og finde nye veje til en parkeringsplads.

I bilag 3, side 8 er der gjort et forsøg med nogle overordnede overvejelser omkring hvad bilisterne forventes at gøre, når adgangen til middelalderbyen reduceres. Desværre er tabellen komplet uforståelig (den summer hverken op til 100 eller delsummen for scenarie 1 eller 2, på nogle leder og kanter).

MÅSKE viser tabellen, at

- det i scenarie 1 forventes, at mellem 3.600 og 4.800 (24-35 %) daglige bilister vil søge en parkeringsplads uden for bydelen
- det i scenarie 2 forventes, at mellem 5.700 og 7.620 (38-51 %) daglige bilister vil søge en parkeringsplads uden for bydelen

Under alle omstændigheder betyder en reduceret adgang til middelalderbyen, at et antal af de daglige 15.000 bilister skal finde en anden parkeringsplads i området omkring middelalderbyen. Det bliver ikke opvejet af, at andre af de 15.000 daglige bilister skifter til andre transportformer (som det hævdes på side 9 i bilag 3).

Slutresultatet er, at der kommer flere bilister i området omkring middelalderbyen, hvor flere af de store centrale veje i København løber. Og faktum er, at forvaltningen stadig ikke har præsenteret nogen analyse af, hvad det vil få af konsekvenser for den generelle trafikafvikling.

I indstillingen beskriver forvaltningen derudover, at en "undersøgelse fra Frederiksberg viser, at en bilist i gennemsnit handler for ca. 600 kr., mens seks cyklister (der kan parkere på samme areal som én bil) handler for ca. 2.100 kr." Alt andet lige handler én cyklist altså kun for 350 kr., dvs. lidt mere end halvdelen af en bilist.

Der er dog næppe belæg for at konkludere, at der vil dukke seks nye (indkøbende) cyklister op i Middelalderbyen for hver bilist der forsvinder. Det eneste der derfor er sikkert er, at man forhindrer bilister, der i gennemsnit ville handle for 600 kr. i bydelens butikker, i at gøre det.

Med venlig hilsen

Jakob Bo Andersen

Chefkonsulent

mobil 5190 7325
direkte 3343 2760
e-mail jakob@hfk.dk

Håndværkerforeningen København
Dronningens Tværgade 2A
1302 København K
Telefon: 3312 2717

Følg vores kamp for en erhvervsvenlig
hovedstad