

Att.: Teknik- og miljøborgmester, Ayfer Baykal.

Jeg henvender mig hermed til teknik- og miljøborgmesteren i håbet om at kunne indgå i en konstruktiv dialog omhandlende Strøg Togets juridiske eksistensberettigelse.

Problemstilling:

Strøg Toget har kørt som tivolitog på Strøget gennem de sidste 13 år og er et populært og folkeligt projekt, der har givet mange hundrede tusinde passagerer en hyggelig tur i Københavns indre by gennem tiden. Toget har i den grad været medvirkende til at skabe det liv og den dynamik som gaden er kendt for i dag. Endvidere har toget aldrig været impliceret i nogen form for uheld og som politidirektør Johan Reimann redegør for i en skrivelse til forvaltningen af 14. februar 2011;

”Københavns Politi ser stort set heller ikke at have modtaget klager fra borgerne over den omhandlende kørsel. Tværtimod får vi indimellem positive tilkendegivelser fra borgere, ikke mindst børnefamilier og gangbesværede, over togets eksistens. (...) Jeg vil også understrege, at et eventuelt fremadrettet afslag efter min opfattelse bør baseres på tungtvejende og saglige grunde”.

Forvaltningen har i flere år forsøgt at påvirke politiet til at give afslag på kørslen med en skiftende argumentation. Politiet har dog afvist forvaltningens ønske om at stoppe togdriften gennem de sidste 13 år med henvisning til, at forvaltningens argumentation ikke var, og er, tungtvejende og saglig nok. Politiets betænkeligheder ved at tage forvaltningens vurdering af togets betydning for færdselssikkerheden til indtægt, mener jeg er berettiget. Jeg har svært ved at se det fornuftige i, at jeg skal bruge så mange ressourcer på at forsvare min virksomhed, år efter år, når forvaltningens argumentation mod toget er så usaglig og udokumenteret. Jeg ønsker derfor at lade teknik- og miljøudvalget vurdere, hvorvidt der er tale om et embedsmæssigt fejlskøn i forvaltningens påstand om, at toget i dag kan tilskrives en større færdselssikkerhedsmæssig risiko end tidligere.

Den sidste henvendelse fra forvaltningen til politidirektøren var i februar måned i år, hvor daværende teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard anførte følgende to argumenter for, at politiet bør give afslag på togets ansøgning:

- Tilgængelighedsruten (togdriften er farlig for synshandicappede)
- Voksende travlhed (mobil gadehandel og flere fodgængere).

Jeg har imidlertid nøje imødegået argumentationen¹ med blandt andet dokumentation fra kommunens egne trafiktællinger, udtalelser fra Dansk Blindesamfund samt en redegørelse for liberaliseringen af gadehandel i 2006.

¹ Skrivelse af 17. november 2011

Referat af modargumentation:

I det følgende ønsker jeg, kort, at redegøre for min modargumentation:

Tilgængelighedsruten: Jeg har været i dialog med Troels Gamst, der er formand for Dansk Blindesamfund i København, der igen har rådført sig hos sine medlemmer omkring togets betydning for færdselssikkerheden blandt ledelinjens brugere. Konklusionen blev, at Dansk Blindesamfund intet har imod, at toget kører på Strøget² og at flere synshandicappede ofte benytter toget. Det er klart, at toget ikke kan erstatte ledelinjen, men det udgør et behageligt alternativ til at gå, ikke mindst for de synshandicappede. Toget har desuden kørt de første 450 kørselsdage efter ledelinjen blev etableret i 2009. Ingen klager, ingen uheld og kun positive tilkendegivelser fra blinde og synshandicappede omkring togets tilstedeværelse. Det er derfor svært for mig at se, hvad forvaltningen baserer deres bekymring på.

Trængsel: Der er intet belæg for at påstå, at der er sket en stigning i antallet af besøgende på Strøget de sidste år. Tværtimod. Jeg har indhentet tal fra VisitDenmark og teknik- og miljøforvaltningens trafiktælleafdeling, der viser et fald i antallet af besøgende på gaden efter finanskrisen³.

I forhold til det mobile gadesalg, gør jeg i min skrivelse af 17. november 2011 opmærksom på, at toget fik sin tilladelse 8 år før man liberaliserede gadehandlen i 2006. Hvis den mobile gadehandel udgør et problem må man regulere/kontrollere denne i stedet for at forsøge at lukke velfungerende, private virksomheder med over 25.000 glade kunder pr. sæson.

I forhold til det sidste høringssvar fra forvaltningen af 7. december 2011 ser vi en juridisk udpensling af gadehandel-argumentet. Jeg mener forvaltningen bevidst graver sig så langt ned i den kreative jura, at de kan påberåbe sig at være juridisk blokerede fra at se rationelt på situationen. Jeg tror ikke borgmesteren og udvalget kan være uenig i, at substansen i forvaltningens høringssvar er ret begrænset. Men eftersom jeg ikke er jurist, har jeg bedt min advokat, Birger Hagstrøm, kommentere på den juridiske del af høringssvaret (bilag 1).

I forhold til den rent praktiske løsning af gadehandelproblematikken i indre by, fremstår forvaltningen altså mere eller mindre handlingslammede som følger af juridiske forpligtelser. Lad mig minde om, at teknik- og miljøudvalget har besluttet at hæve afgiften for det mobile gadesalg i indre by flere gange. Hvis kommunens egen målsætning om 30 udstede tilladelser i den pågældende zone ikke er nået i 2011, er forholdene for det mobile gadesalg åbenbart stadig så gunstige, at der er rum for at regulere afgiften yderligere. Her er jeg helt på linje med Københavns City Center (KCC), der taler om konkurrenceforvridende effekter, når man sammenholder kvadratmeterprisen i indre by med den relativt lave afgift for gadesalg. Der findes altså et særdeles effektivt håndtag at dreje på, for at løse problematikken, der ikke involverer toget og de mange

² dokumenteret i skrivelsen af 17. november med tilhørende bilag.

³ dokumenteret i skrivelsen af 17. november med tilhørende bilag.

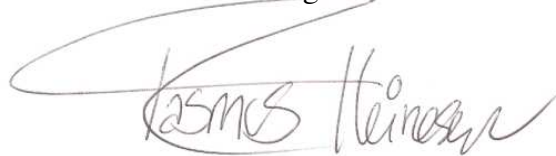
tilfredse passagerer. Jeg mener under alle omstændigheder, at det vil have en hullet logik, uanset hvilke paragraffer, der henvises til, hvis forvaltningen forsøger, at lade min virksomhed tage faldet for en overmodig liberalisering, der er sat i kraft for fem år siden, når toget i dag har 13 års bevillingspraksis bag sig.

Validitet:

En af hovedårsagerne til, at jeg ønsker at lade udvalget tage stilling til forvaltningens vurdering er, at jeg ser en bemærkelsesværdig forskel i dokumentationsniveauet mellem min advokat og jeg på den ene side og forvaltningen på den anden. Forvaltningen *skønner*, at fremkommeligheden er forværret – jeg *dokumenterer*, at den er blevet forbedret. Forvaltningen *skønner*, at toget er farligt for synshandicappede – jeg *dokumenterer*, at de synshandicappede ønsker, at toget skal fortsætte driften. Alligevel preller min argumentation fuldstændig af på forvaltningen. Når det ses i lyset af forvaltningens vekslende argumentation gennem tiden, eksempelvis omkring togets æstetiske udtryk, sidder jeg tilbage med en fornemmelse af, at der derimod hersker en ”så må vi finde på noget nyt, for at få lukket toget”-tankegang blandt forvaltningen og dennes jurister. En sådan tankegang, er i min optik ikke i tråd med god forvaltningsskik.

Jeg henvender mig altså i håbet om at få afklaret, hvorvidt de faktiske forhold på Strøget stemmer overens med forvaltningens udlægning af problematikken. Som ovenstående indikerer, er der brug for klarhed i sagen og jeg ønsker derfor at lade teknik- og miljøudvalget tage stilling til, hvorvidt forvaltningen har grundlag for at påstå, at det er færdselssikkerhedsmæssigt uforsvarligt at lade toget køre på Strøget i 2012 efter 13 år uden et eneste uheld og med bedre fremkommelighed nu end tidligere.

Med venlig hilsen



Rasmus Heinesen

Adm. Dir

Copenhagen Entertainment Unit

Jeg er i besiddelse af dokumentation for samtlige påstande og ligger inde med flere relevante pointer og argumenter, der støtter op om togets fortsatte juridiske eksistensberettigelse. Jeg eftersender gerne disse sammen med sagens argumentatoriske udfoldelse, fra begge sider, gennem de sidste 10 år.