

Københavns Kommune
 Maria Christiansen
 Projektleder
 Teknik- og Miljøforvaltningen
 Tilladelse til vejændring



Sendt pr. mail. marchr@tmf.kk.dk

Dato 27.02.2014
 Deres ref.
 Vores ref. k-lr

Handlingskatalog - Turistbusser i København

Københavns Kommune gennemførte i efteråret / vinteren 2013/2014 tre workshops om turistbusser i København. Arbejdet i de tre workshops har udmøntet sig i et handlingskatalog opdelt i tre sektioner.

- Her og nu. Indsatser der kan implementeres i byen primært via tilgængelige, tekniske løsninger.
- Snart. Indsatser der som udgangspunkt kræver politisk forarbejdning før implementeringen kan udføres med tekniske værktøjer.
- Fremtiden. Indsatser der er afhængige af teknisk, strategisk og politisk forarbejdning.

DB's bemærkninger følger denne struktur. Vi har af hensyn til overskueligheden nummeret de enkelte punkter.

0. Generelle bemærkninger

Københavns Kommunes initiativ med gennemførelse af workshops og udarbejdelse af et handlingskatalog er en nyskabelse på to punkter:

- Der er anlagt et helhedsperspektiv, hvor turistbussen vilkår drøftes under hensyntagen til turisternes, branchens, byens og borgernes behov.
- Tilsvarende har man for første gang sikret, at arbejdets organisation understøtter dette helhedsperspektiv med inddragelse af flere dele af Kommunens forvaltning og alle relevante interessenter fra branchen, erhvervsliv, turismen m.fl.

Vi opfatter dette helhedsperspektiv som en erkendelse af, at turistbussen - både direkte og indirekte - kan bidrage til vækst og beskæftigelse indenfor turisterhvervet og detailhandlen i København.

Som en kollektiv trafikform kan turistbussen samtidig bidrage til at mindske trængsel og miljøbelastningen i København, men vi erkender i branchen, at vi samtidig har et stort ansvar for løbende gennem vores adfærd og investeringer at være til mindst mulig gene for byens borgere, gæster og andre trafikanter.

I høringen fremgår det, at der generelt mangler data til belysning af mængder, økonomi og omfang af de problemstillinger, der ønskes belyst. Her kommer branchen lidt til kort, da vi ikke har en effektiv og systematisk indsamling af data. Vi bidrager dog gerne til fremover at styrke indsatsen på dette område.

1. Her og nu

1.1 Turistbusserne skal kunne bruge busbaner

Der er allerede gennemført en forsøgsordning på Gl. Torv / Nytorv med turistbussers kørsel i busbanerne. Efter Danske Busvognmænds opfattelse har dette været en succes, idet man har opnået en effektivisering af turistbussernes og dermed turisternes transporttid og transportoplevelse, uden at det har været til gene for den kollektive bustrafik.

1.2 Indretning af af- og påstigning fra turistbusser (Manglende plads)

- **Busser holder for længe og optager derfor kostbar plads i hele byen**
- **Indretning af af- og pålæsningspladser**
- **Adgangsforhold**

DB har ingen konkrete bemærkninger.

Branchen står til rådighed for at anvise løsningsforslag i regi af de relevante samarbejdsfora:

DB bistår også gerne med formidling og information om de valgte løsninger i København til både danske og udenlandske busvirksomheder.

1.3 Turistbusser og turisme skal på den politiske dagsorden

Vi har noteret os Københavns Kommunes ambitioner om at tiltrække flere turister. Turistbusbranchen ønsker at understøtte denne ambition på to måder:

1. Som leverandør af effektiv, miljøvenlig, komfortabel og kollektiv persontrafik til at understøtte Københavns placering på markederne for konferencer, kongresser, krydstogsturisme m.v.
2. Som vækstdriver for turismen i København. Busselselskaber og rejsearrangører benytter turistbussen – især fra de nære markeder i Danmark, Sverige og Tyskland – til både én-dags og fler-dagsrejser til København.

En turistbus kan erstatte et stort antal personvogne og derved frigøre plads på vej- og parkeringsarealer i byen. Det vil derfor være meget gavnligt, hvis TMF konsekvent tager højde for turistbusserne i anlægsprojekterne som en del af løsningen på pladsproblemerne i byen på niveau med den kollektive trafik og ikke som en del af problemet.



Hvert andet år (Næste gang i 2015) uddeles *IRU City Trophy Award* til en by (oftest storby), der udmærker sig ved at understøtte bustrafikken. Succes med gennemførelse af handlingskatalogets idéer vil gøre København til en stærk kandidat i 2015.

www.busandcoach.travel/en/smart_policies/smart_awards/iru_city_trophy_award.htm

1.4 Forum for turisttrafik

Danske Busvognmænd er enige i, at Københavns Kommune bør etablere et permanent, bredt og løsningsorienteret forum.

Dette forum kan erstatte de nuværende, halvårlige møder som Danske Busvognmænd i dag tager initiativ til med deltagelse af Københavns Kommune, CMP, Københavns Politi, busbranchen og forskellige aktører indenfor turismen (WOCO, hoteller, turistførere, rejsearrangører m.fl.)

Danske Busvognmænd bistår gerne med administrative og økonomiske ressourcer til driften af dette forum.

1.5 Koordinering og information om trafikale hændelser

Danske Busvognmænd formidler allerede i dag indberetninger fra KK til foreningens medlemmer. Det er et velfungerende samarbejde og har vi til hensigt at fortsætte med indtil en bedre løsning tilrettelægges.

Optimalt bør den type planlægnings- og trafikinformation offentliggøres ét sted til gavn for alle trafikanter, der har brug for det: Busbranchen, taxibranchen, godstransporterhverv, distribution med flere.

1.6 Dokumentere behov og løsninger med fakta

Danske Busvognmænd undersøger i øjeblikket, hvilke muligheder foreningen har for at dokumentere omfanget og nødvendigheden af bustrafikken i København. Både i overordnede tal og med konkrete cases.

Arbejdet kan eventuelt understøttes eller inspireres af udenlandske erfaringer.

1.7 Natparkering af turistbusser på besøg i København

Ingen særlige bemærkninger.

1.8 Sammenhængende information om Byens Nye Anlæg

Ingen særlige bemærkninger.

1.9 HOP ON HOP OFF Busserne

Ingen særlige bemærkninger.

2 Snart

2.1 Havnetunnel

Ingen særlige bemærkninger.

2.2 Fremme af trafik med miljørigtige busser

Danske Busvognmænd vil som led i arbejdet kortlægge "state of the art" indenfor miljøvenlig busteknologi, der er i hastig udvikling. Københavns Kommune vil derfor fra branchen få et overblik over, hvordan det økonomisk, teknologisk og driftsmæssigt er muligt at forbedre busbranchens miljøpræstationer yderligere på både kort og lang sigt. Man skal i den forbindelse være opmærksom på:

1. Der er allerede sket væsentlige forbedringer af turistbussens miljøbelastning indenfor de seneste år.
2. Busdrift med el- og gas som drivmiddel er kun praktisk anvendelige og tilgængelige på markedet for busser i den kollektive bustrafik. Brint er endnu ikke en teknologisk og kommerciel mulighed i busdriften.

2.3 Cykelstier der ikke generer turistbusserne

Ingen bemærkninger.

2.4 Kommunale anlægsprojekter der inddrager brug af turistbusser

Se bemærkningerne til afsnit 2.3 (Turistbusser og turisme skal på den politiske dagsorden).

Danske Busvognmænd deltager i det halvårlige Trafikmøde, hvor Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Movia og Københavns Politi blandt andet drøfter offentlige og private anlægsprojekter samt øvrige initiativer, der påvirker busdriften. En mekanisme der derudover sikrer, at bustrafikken generelt (både kollektiv bustrafik og turistbustrafik) indtænkes i planlægningen vil være en fordel.

3. Fremtiden

3.1 Busterminal i centrum af København

Danske Busvognmænd mener at følgende principper for anlæggelsen af en Busterminal bør gælde:

Generelt

København er et centrum i Øresundsregionen og har mange besøgende fra ind- og udland. En Busterminal i København skal understøtte byen som metropol og centrum - også overfor busoperatørerne og de busrejsende.

Placering, dimensionering og indretning

Busterminalen bør være centralt placeret både geografisk i centrum af byen og i forhold til byens kollektiv trafiksystem (S-tog, bus og/eller metro). Af de i notatet nævnte placeringer vurderer Danske Busvognmænd ikke, at Ny Ellebjerg Station og Ørestad Station er brugbare.

Fjernbussernes nuværende placering i Ingerslevsgade kan efter Danske Busvognmænds opfattelse også indgå i den fremtidige løsning. Det vil blot kræve de nødvendige forbedringer af indretningen.

Terminalen skal dimensioneres til at understøtte det nuværende niveau for fjernbustrafik samt en vækst heri i de kommende år.

Der skal foretages en velovervejede prioritering af ressourcerne i forbindelse med busterminalens indretning. Herunder:

- Adgang til ventefaciliteter, toiletter, kiosk, billetsalg og lignende kan være ønskværdigt, men det bør undersøges om trafikmængden rent faktisk kan understøtte sådanne investeringer. Alternativt kan sådanne faciliteter indrettes og placeres, så de kan betjene en bredere kreds af brugere end blot buspassagererne.
- Terminalen skal indrettes, så den kan understøttes med ITS (Intelligent transportsystemer), herunder: Realtidsinformation om bussernes ankomst, varsling af forsinkelser, fordeling af "slots" til de enkelte busafgange og så videre.

Finansiering

Københavns Kommune bør stille areal til rådighed og finansiere anlægget af busterminalen som en naturlig andel af de (nødvendige) investeringer, der er en del af kommunens trafik-, erhvervs- og turismepolitik.

Finansieringen af driften kan helt eller delvist finansieres af de busselskaber, der benytter busterminalen.

3.2 Langtidsparkering med støttefaciliteter for busser

Ny Ellebjerg Station og Ørestad kan overvejes i den sammenhæng.

3.3 Stærk infrastruktur som støtter krydstogtturismen

Ingen særlige bemærkninger.

3.4 Elbustog på gaderne som kører til grupperejser på opkald

Ingen særlige bemærkninger.

3.5 Færre turistbusser i byen

Ingen særlige bemærkninger.

3.6 Bedre brug af vandet til turisttransport

Ingen særlige bemærkninger.