



Bilag 8 Henvendelser modtaget i høringsperioden

15-09-2022

Dette bilag indeholder høringssvar fra berørte borgere og virksomheder til ansøgningen om etablering af anløbsbroer til eldrevne kanlrundfarter fra Tourism Group International.

Sagsnummer i F2:
2022 - 7508

Dokumentnummer i F2:

Rækkefølgen i bilaget

- Høringssvar fra Trafikstyrelsen, By & Havn og Københavns Politi
- Høringssvar fra Indre By Lokaludvalg
- Øvrige høringssvar fra Nyhavnsforeningen, Havnens
- Skibsreparationer A/S, Strømme Danmark A/S, DI Turisme & Oplevelser, Danmarks Nationalbank, Gammelholm Beboerforening og Nyhavnsgruppen

Rådhussekretariatet
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
Postboks 444
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Dato 23-05-2022
Sagsbehandler: TMSJ

Høringssvar – klimavenlige kanalrundfarter

Trafikstyrelsen har den 5. maj 2022 modtaget høring om klimavenlige kanalrundfarter fra Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning.

Styrelsen har gennemgået det fremsendte materiale og har hertil følgende bemærkninger:

I ansøgerens fremsendte materiale præsenteres den ønskede rute for de nye eldrevne kanalrundfarter i Københavns Havn. Hertil ses start/slutlokalitet ved hhv. Nyhavn og Børsgraven. Ved begge lokaliteter foreligger forslag om etablering af fast broanlæg med tilhørende billethus. Broanlæggene har til formål at anløbes af kanalbåde. Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor Københavns Havns søområde jf. Lov nr. 551 af 06/06/2007 om *Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S*. Derfor skal etableringen af permanente broanlæg ved begge lokaliteter tilladelse af Trafikstyrelsen.

Det skal ligeledes bemærkes, at materialet nævner en ansøgning om broanlæg i Nyhavn ansøgt af Nettobådene. Denne skal ligeledes tilladelse af Trafikstyrelsen jf. samme lovgrundlag som ovenfor.

Styrelsen skal gøre opmærksom på, at der på nuværende tidspunkt behandles en ansøgning af udvidelse af Kayak bar, hvilket er lokaliseret i Børsgraven (Børskaj 12).

Styrelsen skal endvidere gøre opmærksom på, at de to lokaliteter er beliggende i fredede kanaler og dispensation til evt. etablering af broanlæg kræves.



Fra: Pia Hansen <pha@byoghavn.dk>

Sendt: 25. maj 2022 16:02

Til: TMFKP MKB OMA Tilladelse til Vejændring <vejaendring@kk.dk>

Emne: Høringssvar. 2022-0148963 - Høring - klimavenlige kanalrundfarter

Til Københavns Kommune, KMF, Tilladelse til vejændring

By og Havn (B&H) er blevet bedt om at afgive høringssvar vedr. Klimavenlige kanalrundfarter – Prospekt, Tourism Group Int.

B&H er positive over for projektet. Vi kan tilbyde, at udarbejde en besejlingsaftale, som reguleres efter passagerantal og besejling i Københavns havn i henhold til Havnereglementet for Københavns Havn af 25. marts 2022.

De ønskede ruter skal aftales iht. til Havnereglementet, men By & Havn er positive i forhold til de foreslåede ruter.

By & Havn gør dog opmærksom på, at der er særlige udfordringer i Nyhavn, da Nyhavnskanalen allerede besejles af flere erhvervsfartøjer, og besejling kan kun ske med et indgående eller udgående fartøj ad gangen, da kanalen er smal og der ligger fartøjer på begge sider af kanalen. B&H anbefaler, at man laver en trafikanalyse i området, før man etablerer nye anløb i kanalen, bl.a. med henblik på at sikre at der ikke opstår risiko for sammenstød og uheld.

B&H kan tilbyde, at Tourism Group kan etablere en fast anløbsplads med billetskur ved stensætningen i området nord for Den Lille Havfrue.

B&H er ikke ejer af bolværket i Børsgraven og Nyhavn, hvorfor det kræver Københavns Kommune og fredningsnævnets tilladelse til at etablere anløbsbro med billethus på disse placeringer.

Med venlig hilsen / Best regards

Pia Hansen
Kontorfuldmægtig/Administrative Officer
Udlejning & Ejendomme
PHA@byoghavn.dk

Direkte: +45 3376 9940
Mobil: +45 2067 9940
[HENT VISITKORT](#)

By & Havn
Nordre Toldbod 7
DK-1259 København K

www.byoghavn.dk

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

Dato: 28. juni 2022
J.nr.: 0100-10162-00072-22
Sagsbehandler: Lukas Lindgreen

KØBENHAVNS POLITI

Juridisk afdeling
Politigården
1567 København V

Sendt til:
Vejaendring@kk.dk

Direkte: +45 51 80 76 82
Mail: LLI025@politi.dk

Høring vedrørende ansøgning om etablering af to anløbsbroer til eldrevne kanalfartsbåde med billethus i Børsgraven og i Nyhavn.

Ved e-mail af 5. maj 2022 har Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen anmodet Københavns Politi om bemærkninger til en ansøgning og et prospekt om etablering af to anløbsbroer til eldrevne kanalfartsbåde med billethus i Børsgraven og i Nyhavn, som Københavns Kommune har modtaget fra bus- og bådoperatøren Tourism Group International.

I den anledning skal Københavns Politi bemærke følgende:

Ad trafikale forhold på vandet

Indledningsvis skal Københavns Politi bemærke, at anløbsbroernes foreslåede placering ikke umiddelbart giver anledning til indvendinger.

Københavns Politi bemærker, at den foreslåede placering af en anløbsbro i Nyhavn, ligger på den mindre trafikerede side af havnen, og dermed ikke forventes at give anledning til problemer. Således oplever Københavns Politi heller ikke udfordringer med den eksisterende kanalfartsbåd, der allerede ligger til på stedet i dag.

Københavns Politi bemærker endvidere, at den foreslåede placering af en anløbsbro i Børsgraven heller ikke umiddelbart giver anledning til problemer, idet der er tale om et relativt roligt område uden de store trafikale udfordringer.



Københavns Politi skal derudover bemærke, at der allerede i dag er forskellige kanalrundfartsoperatører, der besejler den foreslåede rute. Den samlede belastning i forhold til gennemsejling, herunder særligt gennemsejling af kanaler og sideløb i havnen bør derfor holdes for øje.

Københavns Politi bemærker i øvrigt, at det ikke kun er støj fra bådene og de ombordværende gæster som opleves som et problem hos naboer/bådejere i havnen. Således er det også følgevirkninger af gennemsejling i form af bølgeskulp, som naboer/bådejere i havnen gør opmærksom på.

Københavns Politi skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på de specifikke regler i "Havnereglement for Københavns Havn" og "Standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne", ligesom Københavns Politi forudsætter at fartøjer og førere er godkendt efter gældende danske regler.

Endelig skal Københavns Politi bemærke, at der ved anløb og afgang bør være ekstra fokus på havnens øvrige rekreative og professionelle brugere, ligesom indretningen af broanlæg med videre bør have fokus på "bløde" fartøjers (paddle board, kajak mv.) mulighed for sikker passage.

Ad trafikale forhold på land

Københavns Politi bemærker i forhold til prospektet i Nyhavn, at selvom der på strækningen mellem Holbergsgade og Kgs. Nytorv i forvejen er en adgangsbro med billetsalg langs vejens højre side, vurderes det, at der vil være plads til et billetsalg mere, uanset om Københavns Kommune vælger at godkende den smalle eller brede anløbsbro. Københavns Politi noterer sig i øvrigt, at ovennævnte vejstrækning planlægges omdannet til "cykelgade" med deraf følgende forventning om mindre biltrafik på strækningen, hvorfor Københavns Politi antager, at det samlede trafikbillede på strækningen vil blive mere roligt.

For så vidt angår færdselsforholdene på Havnegade (Børsgraven) skal Københavns Politi endvidere bemærke, at det på de fire kortoversigtstegninger, ser ud som om, at helleanlægget mellem p-pladserne er udvidet i forhold til de eksisterende forhold (markeret med gul på tegningen nedenfor). Derfor ses busserne at holde der, hvor der på nuværende tidspunkt er afmærkede p-båse (markeret med blå på tegningen nedenfor).



Københavns Politi skal endvidere bemærke, at det kan blive problematisk at placere holdende busser på den forreste plads mod Niels Juels Gade (markeret med orange på tegningen nedenfor), da der er begrænset plads, og idet passerende køretøjer tvinges ind over spærrefladen for køre forbi.

Side 3



Københavns Politi skal i den forbindelse bemærke, at dette muligvis også vil være i strid med færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 7, der lyder:

” Standsning eller parkering må ikke ske:

(...)

7) på strækning, hvor kørebanen før vejkryds ved hjælp af spærrelinjer er inddelt i vognbaner, eller inden for en afstand af 5 m før begyndelsen af en sådan strækning,”

Københavns Politi skal afslutningsvis gøre opmærksom på en mulig problemstilling i forhold til, hvordan busserne skal komme ind og holde. I dag kan busserne således kun køre lovligt ind fra Niels Juels Gade, mens det på tegningerne ser ud som om, at busserne holder med fronten mod Niels Juels Gade. Det må umiddelbart betyde, at busserne skal vende på området, hvilket der efter Københavns Politis vurdering ikke er plads til.

Med venlig hilsen

Ida Sørensen
Stabschef



29. juni 2022
J.nr. 2022-0161312

Teknik- og Miljøforvaltningen

Med henvisning til Teknik- og Miljøforvaltningens mail den 5. maj 2022 med anmodning om et høringssvar om en ansøgning om broanlæg til eldrevne kanalrundfartsbåde med billethus i Børsgraven og i Nyhavn, busholdeplads på Havnegade:

Lokaludvalget har haft borgerdialog om sagen på Facebook. Se bilaget.

Nyhavn

Overordnet mener Indre By Lokaludvalg, at alle kanalrundfarter skal ud af Nyhavn. Der er ikke plads i Nyhavn til kanalrundfarterne. Der skal i stedet etableres broer for kanalrundfarterne for enden af Nyhavn ved udmundingen i Inderhavnen.

Lokaludvalget kan derfor ikke støtte ønsket fra Tourism Group International om et broanlæg i Nyhavn.

Børsgraven

Overordnet mener lokaludvalget, at Havnegade foran Nationalbanken skal være det centrale stoppested for kanalrundfarterne i stedet for Nyhavn. Lokaludvalget støtter derfor ønsket fra Tourism Group International om et broanlæg i Børsgraven.

Busholdeplads i Havnegade

Overordnet mener lokaludvalget, at turistbustrafikken og hop on/hop off-bustrafikken i Indre By skal begrænses til et minimum og helst udfases. Men så længe dette ikke sker, mener lokaludvalget, at det er fornuftigt at placere en busholdeplads i Havnegade for turistbustrafik og hop on/hop off-bustrafik med kobling til kanalrundfarter. Det må så ske på bekostning af parkeringspladser.

Antallet af kanalrundfarter og turistbusser til kanalrundfarterne

Kanalrundfarterne skal samarbejde om at sejle med en frekvens, der passer til antallet af passagerer. Lokaludvalget beder teknik- og miljøborgmesteren og overborgmesteren om at kontakte firmaerne bag kanalrundfarterne med henblik på en dialog om at få tilpasset antallet af kanalrundfartsbåde til antallet af passagerer, idet bådene, især dem der sejler på diesel, er en belastning for omgivelserne og sjældent er fyldt op. Det samme gælder hop on/hop off-busserne.

Dialogen skal også angå kanalrundfarternes brug af højtalere til at informere turisterne i bådene. Det er en gene for omgivelserne. Turisterne kan udstyres med høretelefoner.

Forslag

Fremfor de klassiske ture i havnen og kanalerne kan kanalrundfarterne tilbyde forskellige kulturbaserede sejlads. Det kan gøre, at vi lokale vil benytte kanalrundfarterne og det vil formentlig også sprede kanalrundfarterne over et større geografisk område end nu.

Lokaludvalget foreslår, at man etablerer et stoppested for kanalrundfarterne i området mellem Den Sorte Diamant og Knippelsbro.

Med venlig hilsen
Bent Lohmann,
formand

Til punkt 5: Hørings svar om broanlæg i Børsgraven og Nyhavn

Mail-kommentarer

1.	<p>Min mening er den korte at der i forvejen er nok med rundfarter i kanalerne og broer, der fylder op i kanalerne og ved kajerne.</p> <p>Turisterne kommer vel ikke bare for at se hinanden, men os københavnere, formoder jeg.</p>
2.	<p>Der bør ikke gives tilladelse til yderligere rundfart og medfølgende broer.</p> <p>Skal der gives tilladelse til de ansøgte eldrevne rundfarter, skal de eksisterende nedlægges.</p> <p>Havnen og byen er allerede hårdt presset af turisme, og nye kanalrundfarter vil uundgåeligt give et større pres og øget trafik.</p>
3.	<p>Mange tak for forslagene om broanlæg til turistbåde.</p> <p>Jeg vil anbefale forslag B i begge tilfælde. De er de mest diskrete og passer fint ind i gadebilledet i begge tilfælde.</p>
4.	<p>Vi har ikke brug for flere kanalrundfarter, vi har 2, det er nok og heller ikke flere stoppesteder til turistbusser, vores by er fyldt med trafik alle veje.</p> <p>Vi der bor her vil også gerne være her.</p>
5.	<p>Jeg håber, at I vil gå imod forslaget om en turistbus stoppested i Havnegade. Det gør jeg af følgende grunde:</p> <p>Gammelholm er en lille bydel og vi har ikke brug for kæmpe busser som ligesom ved ankomsten af en udflytterbørnehave oversvømmer vores lille bydel med flere turister end hvad der er plads til .</p> <p>Busser lugter og larmer. Jeg har ikke noget imod turister i mindre grupper, men jeg har noget imod store busser som lugter og larmer udenfor mit vindue. Jeg kommer selv til og fra området med offentlig trafik (der er jo en metro lige rundt om hjørnet), til fods eller cykel. Jeg tror sagtens turisterne kan finde ud af det samme.</p>

Facebook-kommentarer



Indre By Lokaludvalg

Offentliggjort af Julie Nørløv · 24. maj kl. 12.23 ·



🚢 Hvad siger I til eldrevne kanalrundfarter med tilhørende nye broanlæg i Nyhavn og i Børsgraven inkl. billethuse? Lokaludvalget skal tage stilling til ønsket om nye broanlæg og vi har brug for input om sagen, så giv din mening til kende i kommentarfeltet herunder – så tager vi den med i vores drøftelser. 🙏🙏

Det er Tourism Group Int., som vil sejle turister rundt i havnen og kanalerne med eldrevne både.



👍👎 3

3 kommentarer

👍 Synes godt om

💬 Kommenter

➦ Del

Alle kommentarer ▼



Kommenter som Indre By Lokaludvalg



✍ Forfatter

Indre By Lokaludvalg

Læs mere om sagen her: <https://indrebylokaludvalg.kk.dk/.../klimavenlige...>



INDREBYLOKALUDVALG.KK.DK

Klimavenlige kanalrundfarter? | Indre By Lokaludvalg

Synes godt om Svar Kommenteret af **Julie Nørlov** Fjern forhåndsvisning 1 u.



Christian Wagner

Mere eldreven og mindre diesel ja tak!

Synes godt om Svar Skjul 1 u.



Mikkel Schäfer

Stort nej tak.

Den form for turisme, som sådanne turbåde henvender sig til, er ved at dræbe Indre By. Sjælløs masseturisme skal ikke forøges, men derimod begrænses eller peges i retning af andre dele af hovedstadsregionen. At en helt ny operatør desuden vil have lov til at klistre anløbsbroer op på byens bolværk, kan man som københavnere kun være imod. Se bare den hæslehed, som Strømmen fik lov til at sætte op nede Ved Stranden. Den har medført et trafik kaos uden lige, når krydstogtsturister skal gelejdes ned i bådene. Hvorfor kan operatørerne ikke deles om anløbsbroerne?

At kanalrundfarter bliver elektriske kan man ikke være imod. Yderligere masseturisme i Indre By er derimod dybt skadeligt for lokalsamfundet.

Synes godt om Svar Skjul 1 u. 2

Skriv en kommentar ...

Projekt om yderligere besejling af Københavns Havn samt kanalerne med El-drevne både - udarbejdet af Tourism Group int.

Nyhavnsforeningen takker for det tilsendte materiale og muligheden for at gøre vore bemærkninger gældende.

Indledningsvist hilser Nyhavnsforeningen det velkomment, at der etableres el-drift ved besejlingen af Københavns Havn samt kanalerne. Dette er helt i overensstemmelse med såvel By&Havns miljøstrategi, Københavns Kommunes mål om en CO2 neutral by i 2025 <https://www.kk.dk/politik/politikker-og-indsatser/klima-og-miljoe/klimaplan-co2-neutral-hovedstad> samt de nationale mål om 70% reduktion i CO2 udledning i 2030 set i forhold til i dag.

Med hensyn til ønsket om besejling af Københavns Havn samt kanalerne har Nyhavnsforeningen udelukkende en holdning til besejling af indre Nyhavn.

Vi har den klare opfattelse at ønsket om besejling af indre Nyhavn på ingen måde bør imødekommes. Projektet er ikke foreneligt med en række gældende forhold:

A: Besejlingsaftalerne.

Besejlingsaftalerne med de 2 største nuværende operatører, Strømme A/S samt Netto Bådene/Havnens Maskinværksted A/S er fra By&Havns side uopsigelige frem til 1. april 2037.

Såvel Strømme som Netto Bådene er i deres besejlingsaftaler pålagt begrænsninger med hensyn til anløb af Indre Nyhavn.

Selskabernes både må således kun sejle ind såfremt der er ledig plads ved anløbet og bådene må ikke passere hinanden ved ind/udsejling. Ud over dette er der ikke begrænsninger på antal anløb som sådan.

Endvidere må selskaberne ikke anvende bådene som husbåde. Dette er med reference til Lokalplan 512 (se afsnit nedenfor), som giver mulighed for at der kan ligge husbåde på Nyhavns sydside med publikumsvendte formål og dette krav i besejlingsaftalen afspejler dermed et specifikt ønske om at adskille sejlads fra husbådsaktivitet.

Endelig er der en separat aftale om, at når veteranskibene, som holder til på Nyhavns solside (nordsiden), sejler ind eller ud af indre Nyhavn, så skal havnerundfarterne samtidig ophøre med såvel indsejling som udsejling. Denne tidsperiode er defineret fra påbegyndelse af broåbning til broen atter er lukket og farbar for vejtrafik og varer i gennemsnit 10 minutter.

Broen bemandes efter aftale med Københavns Kommune af medlemmerne af Nyhavns Skipperlaug, som består af fartøjsejerne. Der er i dag et godt samarbejde med besætningerne hos såvel Strømme som Netto bådene således at broåbning/lukning i videst muligt omfang ikke påbegyndes, hvis der er tegn på umiddelbar afgang fra kanalrundfarternes anløbssteder eller der er både på vej ind i indre Nyhavn.

Disse besejlingsaftaler har eksisteret i årevis og er begrundede i sikkerhedsmæssige hensyn og udarbejdet i et samarbejde mellem By&Havn, Strømme, Netto Bådene samt Nyhavns Skipperlaug. Bl.a. af denne årsag har der så vidt vides aldrig været ulykker med

personskader i indre Nyhavn til trods for det meget høje antal passagerer. Men der har især tidligere været påsejlinger af veteranskibene, som beskrevet i Lokalplan 512.

I bunden af Nyhavnskanalen ved pladsen med Mindeankeret samt i den inderste del af kanalens skyggeside er der anløbspladser for havnerundfarten. I sommerhalvåret er der en livlig trafik af turbåde, som indimellem kan give problemer. Ikke mindst sker der af og til påsejlinger af veteran- og museumsskibene, hvilket er medvirkende til, at nogle veteranskibe sejler væk fra Nyhavn i de mest trafikerede perioder.

Når man estimerer tidsforbrug ud fra de nuværende besejlingstilladelser og sikkerhedsprocedurer, så er der objektivt ikke kapacitet til flere anløb i Nyhavn.

Det tager minimum 2 minutter at passere fra Nyhavnsbroen og lægge til ved anløbsstederne og det tager minimum 4 minutter at vende et skib og sejle ud med passage af Nyhavns broen – alts. i alt 6 minutter. Pr. definition er kapaciteten i Nyhavn dermed begrænset til 10 anløb/afsejlinger i timen. Såfremt endnu en operatør skal sejle ind/ud af Nyhavn vil det medføre begrænsning i anløb for de eksisterende operatører.

Uanset hvor miljørigtig en overgang til el-drift er, så hindrer de eksisterende besejlingsaftaler, samt den begrænsede plads i indre Nyhavn, at dette kan implementeres af en ny operatør. Denne vil jo i givet fald skulle overholde samme restriktioner med hensyn til ind- og udsejling som de eksisterende operatører.

For god ordens skyld bemærkes, at der i besejlingsaftalerne ikke findes krav om overgang til El-drift.

B: Lokalplan 512.

Af Lokalplan 512 side 10 fremgår: *Der ønskes ingen anløbsbroer ved det fredede bolværk.* Endvidere er det et mål i Lokalplan 512 at få reduceret antal anløbssteder i indre Nyhavn fra de nuværende 4 til 2-3. Og dermed er det ikke et mål i Lokalplanen at øge antallet af anløbssteder, men derimod det modsatte.

Af Lokalplanens §8 stk. 7 fremgår.: *For skyggesiden gælder, at promenaden skal friholdes for løst og fast inventar. Undtaget herfra er fast inventar som eksisterende pullerter og fortøjningsringe samt nødvendigt redningsudstyr og løst inventar som bænke og affaldskurve efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkendelse.*

I det påtænkte projekt skal der etableres trapper hen over bolværket. Dette vil dels som anført nedenfor kræve dispensation fra fredningen, men det vil også kræve dispensation fra Lokalplanen da man i sagens natur ikke kan friholde promenaden for det faste inventar, som trapper vil udgøre. Og endelig ønskes, som nævnt ovenfor, ikke anløbssteder ved de fredede bolværk, så en udvidelse af antal anløbspladser vil dermed også kræve Lokalplandispensation.

Endelig foreslås det at placere det påtænkte anløbssted længere væk fra bunden af Nyhavn – dvs. tættere mod Nyhavnsbroen. Herved vil det komme ind i den zone (markeret med rød streg) der er forbeholdt husbåde i Lokalplanens tegning 2. Så også her er det påtænkte anløbssted i strid med den gældende Lokalplan.

Tegning nr. 2 - Bevaringsværdier, promenader, træer, pladser m.m.



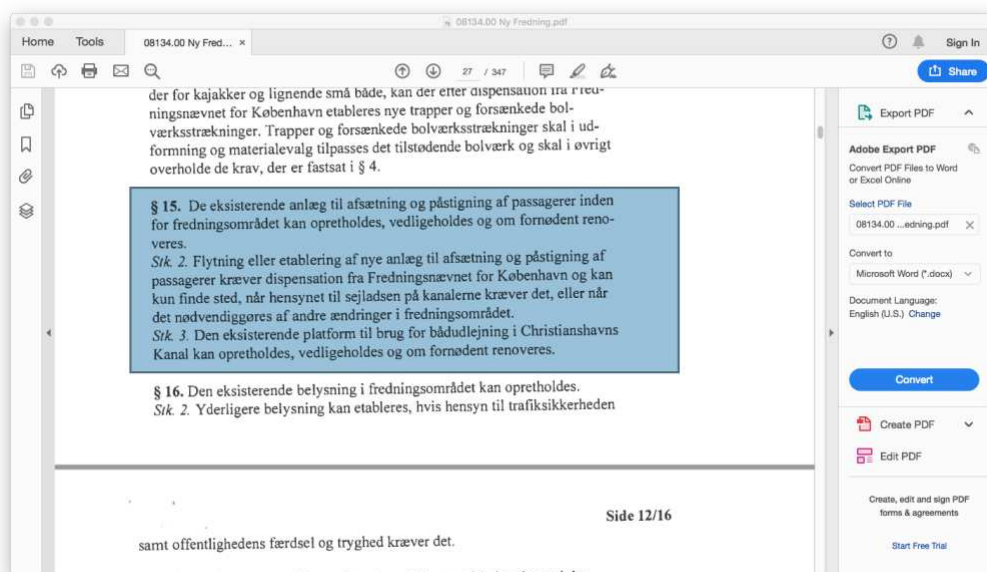
Forholdet er i øvrigt tidligere behandlet af Teknik- og Miljøforvaltningen i relation til Netto Bådernes ønske om at udvide det nuværende anløbssted.

Endvidere er der allerede massiv kødannelse ved Netto-bådernes billetkontor, hvor såvel ventende som ankomende passagerer optager en stor del af fortovet og kørebanen. Der er således også et trafikikkerhedsmæssigt problem i at øge antallet af operatører/passagerer til kanalrundfarterne.

Og endelig, som nævnt i afsnittet ovenfor, så resulterer den hyppige besejling i påsejling af veteranskibene.

C: Fredning af Nyhavn samt Christianshavns og Frederiksholms kanaler.

Anlæg af et anløbssted i indre Nyhavn vil kræve en dispensation fra den gældende fredning. Der fremgår af §15.



Af notat fra 13/12 2021 til Teknik- og Miljøudvalget (sag om lovliggørelse af Nettobådernes billetkontor) fremgår at Teknik- og Miljøforvaltningen da også selv er enig i at nyetablering af et anløbssted kræver dispensation fra fredningen.

Teknik- og Miljøforvaltningen er, med udgangspunkt i udvalgets beslutning, i gang med en forhåndsdialog med ejeren af Nettobådene. En byggetilladelse til Nettobådene er i dette tilfælde også forudsat, at der indhentes de nødvendige tilladelser fra andre myndigheder, herunder Fredningsnævnet.

Hans Christian Karsten
Vicedirektør

Det forhold at en ny operatør ønsker at drive kanalrundfart med anløb i Nyhavn og dermed etablering af anløbssted kan næppe begrundes ud fra et hensyn til sejladsen i kanalerne. Det må derfor forventes at fredningsmyndighederne giver afslag.

D: Manglende dispositionsplan

Københavns Kommune er i den nuværende Fredning pålagt at udarbejde en dispositionsplan for anvendelse af Nyhavn og kanalerne. Dispositionsplanen skulle have været færdig senest 12 måneder efter Fredningens ikrafttrædelse, dvs. ultimo 2015. Begge Københavns Kommunes udkast er blevet afvist af Fredningsmyndighederne og siden seneste afslag er intet sket.

Før end Dispositionsplanen er udarbejdet og godkendt må det forventes at Fredningsmyndighederne ikke kommer til at behandle nogen form for dispensationsansøgning.

E: Manglende økonomisk grundlag såfremt Indre Nyhavn ikke kan anløbes.

At det hævdes at projektet økonomisk ikke er bæredygtigt såfremt Indre Nyhavn ikke kan anløbes er faktisk forkert. I bilag er vedhæftet årsregnskaber for de seneste 4 år fra den mindre operatør Hey Captain. Denne virksomhed har kun et anløbs/afgangssted på Ofelia plads, men har på trods heraf formået at etablere en absolut profitabel virksomhed – dog undtaget 2020, hvor Covid19 nedlukning påvirkede turistbranchen negativt.

Det klæder ikke en international virksomhed som Tourism Group int. at begrunde en ansøgning ud fra en driftsøkonomisk vinkel, der er faktisk forkert, og som ved opslag i CVR-registeret kan afkræftes.

Fra Nyhavnsforeningens siden vil vi derfor foreslået at man i det påtænkte projekt placerer sit anløbssted i ydre Nyhavn på sydsiden hvor der allerede i dag er etableret et anløbssted. Her kan uden problemer etableres plads til 2 fartøjer samtidig og der er landareal til både billetsalg og ventende/afgående passagerer.



F: Søfartsstyrelsen

Vi skal fra Nyhavnsforeningens side anmode Teknik- og Miljøforvaltningen om også at tilsende Søfartsstyrelsen projektoplægget med henblik på at indhente en sikkerhedsmæssig vurdering. Ikke kun for anløb i Indre Nyhavn men for projektet i sin helhed.

G: Manglende hjemmel til at træffe afgørelse i Teknik- og Miljøforvaltningen.

I Teknik og Miljøforvaltningens svar til Gorm Gunnarsen af 27/3/2020 (svar i relation til Netto Bådenes ansøgning om nyt og større anløbsanlæg) anføres det, at Forvaltningen ikke selv kan regulere besejlingsforholdene, idet ansvaret herfor ligger hos By&Havn.

Forvaltningens svar

Ad 1.

Forvaltningen kan ikke selv regulere besejlingsforholdene i inderhavnen i Nyhavn. Den eksisterende aftale omkring Teknik- og Miljøforvaltningens administration af inderhavnen af Nyhavn vedrører alene udlejning af bolværker og udlejning af vandarealer. Bestemmelser omkring antal af både og aktiviteter vedrørende havnerundfart bliver reguleret af besejlingsaftalerne, som By & Havn har ansvaret for. Besejlingsaftalerne skal til enhver tid være i

Afslutningsvis noterer vi at der i det fremsendte oplæg er anført, at der har været drøftelser med Teknik- og Miljøforvaltningen. Det kan i den forbindelse undre, at man øjensynligt ikke har orienteret Tourism Group int.om de ovennævnte problemstillinger i forhold til eksisterende besejlingsaftaler, Lokalplan 512, Fredningen samt den manglende dispositionsplan. Der er jo ikke tale om en ny sag, hvilket bl.a. fremgår af Teknik- og Miljøforvaltningens svar til MB Niles E. Bjerrum af 30/8 2019. Projektet er i realiteten ikke muligt at gennemføre for så vidt angår anløb i indre Nyhavn og slet ikke indenfor den skitserede tidsramme med opstart i 2023. Langt de fleste erhvervsvirksomheder ville på en sådan baggrund have skrinlagt projektet eller udeladt afsnit omkring anløb af indre Nyhavn, inden investering af betydelige ressourcer i et oplæg. Vi noterer os i tillæg at virksomheden oplyser at man har drift i Danmark. Virksomheden må derfor være bekendt med at der i Danmark er Lokalplaner samt i dette tilfælde også en Fredning mv. samt adgang til konkurrerende virksomheders regnskaber. Alt sammen informationer, som man i egen interesse burde have sat sig ind i inden man initierede en projektbeskrivelse.

Med venlig hilsen

Søren Stenderup

Formand, Nyhavnsforeningen

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
Postboks 380
2300 København S

Ref.-j.nr.: 2022-0148963

København 29. juni 2022

Hanne Mølbeck
Partner

T +45 72 27 35 23
ham@bechbruun.com

Sagsnr. 057712-0004 ham/rvc/apn
Dok.nr. 29958188.1

Sent pr. e-mail (vejaendring@kk.dk)

Høringssvar vedrørende ansøgning om anlægsbro samt billethus til kanalrundfarter i Nyhavn

Havnens Skibsreparationer A/S (herefter "Havnens Skibsreparationer") har den 5. maj 2022 modtaget Københavns Kommunes anmodning om bemærkninger til Tourism Group Internationals (herefter "Tourism Group") ansøgning om etablering af anlægsbro med billethus til brug for eldrevne kanalfartsbåde i Børsgraven og Nyhavn (herefter "Ansøgningen").

Havnens Skibsreparationer har anmodet undertegnede om at redegøre for virksomhedens bemærkninger.

1. Indledende bemærkninger

Havnens Skibsreparationer, som er ejet af Finn Olsen, har siden 1991 drevet havnerundfartsvirksomhed i København under navnet "Nettobådene".

Den seneste aftale om sejlads i Københavns Havn, herunder anløb af havnerundfartsbåde i Nyhavn, er indgået den 11. marts 2016, og er uopsigelig fra By & Havns side indtil den 1. april 2037.

Havnens Skibsreparationer har etableret en anløbsbro i Nyhavn med tilhørende billethus på kajen. Anløbsbroen og billethuset har meget stor betydning for havnerundfartsvirksomheden, og Finn Olsen anslår, at størstedelen af Nettobådernes passagerer bruger anløbsbroen i Nyhavn.

Havnens Skibsreparationer har siden 2015, hvor lokalplan nr. 512 for Nyhavn og Gammelholm blev vedtaget, været i dialog med Københavns Kommune angående anløbsbroen og placeringen af billethuset på kajen, og der pågår pt. drøftelser vedrørende etablering af en ny anløbsbro, hvorpå billethuset er placeret, således at kajen friholdes for anlæg.

Der er flere fordele forbundet med den nye anløbsbro:

- Den nye anløbsbro optimerer besejlingsforholdene i Nyhavn. Det skyldes først og fremmest, at den nye anløbsbro anlægges i forlængelse af den eksisterende anløbsbro, som fjernes. Det betyder, at vendepladsen i bunden af kanalen bliver større, hvilket forbedrer sejladsmulighederne. Derudover sikrer den nye anløbsbro, at der kan ligge to havnerundfartsbåde i forlængelse af hinanden, hvorved havnerundfartsbådene ikke er til gene for sejladsen.

- Anløbsbroens størrelse gør det muligt at etablere billethuset på broen, og billethuset fjernes fra kajen, hvorved det tiltænkte frie kig fra pladsen med Mindeankeret til kanalen forbedres.
- Anløbsbroens størrelse sikrer, at passagerer, når de venter på havnerundfartsbådene, kan opholde sig på anløbsbroen. Derved undgås kødannelse på vejen og uhensigtsmæssige trafikale situationer, når fodgængere og cyklister skal forbi køen til havnerundfartsbådene.
- Der ryddes op i gadebilledet, idet eksisterende flagstænger og skiltning fjernes, og der opsættes nyt udstyr, som i højere grad er tilpasset områdets særlige karakter.

Projektet er nået meget langt, og efter en længere periode med drøftelser mellem Havnens Skibsreparationer og Københavns Kommune om placeringen af billethus m.v. i Nyhavn og deraf følgende usikkerhed, har Havnens Skibsreparationer endelig udsigt til en permanent løsning, som giver virksomheden den nødvendige stabilitet til at udvikle havnerundfartsvirksomheden.

Overraskelsen var derfor stor, da Havnens Skibsreparationer blev orienteret om Tourism Groups projekt, som til forveksling ligner det projekt, som Havnens Skibsreparationer igennem længere tid har drøftet med Københavns Kommune. Det ser således ud til, at Tourism Group er meget inspireret af det projekt, som Havnens Skibsreparationer har udviklet. Det fremgår meget tydeligt af den sammenligning, der vedlægges som **bilag 1**, at anløbsbroerne ligner hinanden ift. beliggenhed, størrelse og materialevalg. Selv Havnens Skibsreparationers idé om et billethus på anløbsbroen er medtaget i Tourism Groups projekt.

Hvis Københavns Kommune giver tilladelse til Tourism Groups projekt, betyder det reelt, at det ikke vil være muligt at gennemføre Havnens Skibsreparationers projekt, som har været undervejs i lang tid, idet anløbsbroerne er placeret samme sted i Nyhavn, og det er nødvendigt at bevare Havnens Skibsreparationers eksisterende anløbsbro. Situationen er således meget kritisk for Havnens Skibsreparationer, som derfor betragter Tourism Groups projekt med største alvor.

2. Trængsel i Nyhavn

Det er desuden Havnens Skibsreparationers vurdering, at Tourism Groups projekt vil medføre en væsentlig forringelse af sejl- og besejlingsforholdene for den eksisterende sejlads og kanalrundfart. Det skyldes, at pladsen i Københavns Havn og dennes kanaler vil blive endnu mere trang, end den er i forvejen, idet projektet vil resultere i flere anløbsbroer og et større antal både i Københavns Havn.

Havnens Skibsreparationer bestrider ikke, at Tourism Groups kanalbåde, som beskrives at være mindre end eksisterende kanalbåde, formentlig nemmere kan manøvreres gennem kanalerne. Imidlertid vil flere kanalbåde – store som små – uundgåeligt resultere i et større pres samt øget trafik i kanalerne. Resultatet heraf bliver som nævnt en væsentlig forringelse af sejl- og besejlingsforholdene for den eksisterende sejlads og kanalrundfart, hvis en ny udbyder af kanalrundfarter i kanalerne skal presses ind.

Havnens Skibsreparationer mener således ikke, at der er plads til endnu en udbyder af kanalrundfart i Nyhavn. Desuden vil etableringen af endnu en udbyder af kanalrundfart stride mod Københavns Kommunes målsætning om, at København Havn også skal være sejlbare for havnebusser, havnerundfarten og andre, der dagligt anvender havnen som vandvej, jf. Københavns Kommunes visionsplan "En havn af muligheder", side 14.

Tourism Groups tilstedeværelse vurderes desuden at medføre væsentligt flere gener for de "bløde" trafikanter i kanalerne, såsom fx kajakroere og lejere af mindre både, og det vil formentlig have en hæmmende effekt på udøvelsen af sådanne aktiviteter i kanalerne.

Særligt vedrørende Tourism Groups ønske om at etablere sig i lige netop Nyhavn, bemærker Havnens Skibsreparationer også, at København består af mange skønne områder og bydele. Nyhavn er et kardinalpunkt for turister, hvilket Tourism Group også vedkender sig, jf. Ansøgningens side 7, og der bør derfor fokuseres på en spredning af turismen udover Københavns øvrige attraktive områder, hvor det ville være ideelt at etablere øvrige tilbud til turister.

Det er Havnens Skibsreparationers vurdering, at en spredning af turismen på sigt vil være langt mere bæredygtigt for turismen i København og ikke mindst kanalrundfarternes forretning, hvorimod idéen om "mere af det samme" blot vil medføre yderligere fortætning af turister i området omkring Nyhavn. En sådan fortætning kan næppe have været den form for vækst i turismen, der ønskes af Københavns Kommune.

3. Betydningen for konkurrencen

Tourism Group anfører i Ansøgningen på side 7, at en tilladelse til anløb i Nyhavn er altafgørende for Tourism Groups operation og en rentabel drift. For Havnens Skibsreparationer vil tilstedeværelsen af Tourism Group i Nyhavn imidlertid have negativ indflydelse på virksomhedens eksisterende aktiviteter og indtjening.

Havnens Skibsreparationer er en lille dansk virksomhed, som siden 1982 har været lokaliseret i København. Selvom Havnens Skibsreparationer har begrænsede ressourcer og konkurrencen ift. større aktører igennem årene har været vanskelig, har virksomheden som nævnt formået at drive havnerundfartsvirksomhed i København under navnet "Nettobådene" siden 1991.

Når en større og international virksomhed ønsker at etablere sig op ad en lille virksomhed som Havnens Skibsreparationer, sender det et klart signal om, at der ikke er plads til begge virksomheder, og Tourism Group gør det også klart med sin ansøgning, at nogle af de eksisterende kanalrundfarter må lade livet.

Af Ansøgningens side 7 fremgår også, at en tilladelse til anløb i Nyhavn er altafgørende for Tourism Groups operation og rentable drift. Imidlertid vil tilstedeværelsen af Tourism Group for Havnens Skibsreparationer have en væsentlig negativ indflydelse på den eksisterende aktivitet, ligesom virksomhedens indtjeningsmuligheder forventes at blive påvirket negativt. Endnu et tilbud om kanalrundfart i Nyhavn vil forstærke konkurrencen og øge presset på Havnens Skibsreparationer yderligere.

4. Grøn omstilling

Tourism Group angiver i Ansøgningens side 4, at det forventes, at Tourism Groups tilstedeværelse blandt de eksisterende kanalrundfarter vil fremskynde andre kanalbådsudbydere i deres grønne omstilling. Imidlertid vil tilstedeværelsen af en stor konkurrent med flere ressourcer have den modsatte effekt overfor øvrige virksomheder - heriblandt Havnens Skibsreparationer.

Havnens Skibsreparationer er indstillet på at gennemføre en grøn omstilling af havnerundfartsvirksomheden, men grøn omstilling er ikke noget, der sker natten over; det kræver både tid og anseelige investeringer at omstille sin virksomhed til at være 'grøn'.

Havnens Skibsreparationer har dog siden 2016 arbejdet på konkrete bæredygtighedstiltag med henblik på at opnå en mere miljøvenlig sejlads. Som følge heraf er Havnens Skibsreparationer gået over til at benytte en type brændstof med et væsentligt mindre klimaaftryk, idet denne type brændstof udleder væsentligt mindre CO2 sammenlignet med den tidligere benyttede type brændstof.

Havnens Skibsreparationer kan derudover oplyse, at der aktivt arbejdes hen mod at gøre sejladsen endnu mere miljøvenlig for fremtiden. Derfor har Havnens Skibsreparationer igangsat en dialog med et olieselskab vedrørende levering af fossilfrit brændstof til brug for kanalbådene. Ved benyttelsen heraf vurderes kanalbådene at kunne reducere sin CO2-udledning med op til 90%.

Grøn omstilling er vigtigt, men ikke for enhver pris. Særligt vægter Havnens Skibsreparationer passagerernes sikkerhed meget højt, hvilket er en af årsagerne til at, havnerundfartsvirksomheden endnu ikke er udstyret med bl.a. de kritiserede litium-ion batterier, som særligt kendes fra elbiler. Havnens Skibsreparationer vurderer ikke, at de nuværende batterier, der kan anvendes til eldreven sejlads, opfylder de sikkerhedsmæssige krav, som Havnens Skibsreparationer ser nødvendige for sin virksomhed.

Det er Havnens Skibsreparationers vurdering, at det ikke vil fremme den grønne omstilling, hvis endnu en aktør får adgang til at besejle Københavns Havn. Det vil tværtimod øge konkurrencen og forringe de eksisterende havnerundfartsvirksomheders økonomi, hvorved det bliver endnu vanskeligere at investere i grøn omstilling.

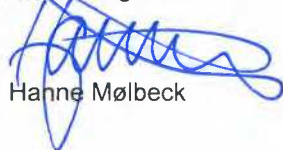
Hvis Københavns Kommune ønsker en grøn omstilling af havnerundfartsvirksomhederne, bør kommunen i stedet gå i dialog med de eksisterende aktører med henblik på at finde bæredygtige og rentable alternativer. Havnens Skibsreparationer er i færd med at undersøge mulighederne og følger den tekniske udviklingen meget nøje, idet Havnens Skibsreparationer ikke vil gennemføre en grøn omstilling, der kompromitterer passagersikkerheden. Havnens Skibsreparationer drøfter gerne mulighederne med Københavns Kommune.

Som nævnt betragter Havnens Skibsreparationer projektet, som Tourism Group har præsenteret, men største alvor. Hvis Københavns Kommune giver tilladelse til Tourism Groups projekt, betyder det reelt, at det

ikke vil være muligt at gennemføre Havnens Skibsreparationers projekt, som har været undervejs i lang tid, idet anløbsbroerne er placeret samme sted i Nyhavn, og det er nødvendigt at bevare Havnens Skibsreparationers eksisterende anløbsbro. Situationen er således meget kritisk for Havnens Skibsreparationer, som går ud fra, at der ikke arbejdes videre med Tourism Groups projekt.

Havnens Skibsreparationer anmoder venligst om at blive holdt orienteret om Tourism Groups projekt, og står naturligvis til rådighed, såfremt Teknik- og Miljøforvaltningen måtte have spørgsmål el.lign.

Med venlig hilsen



Hanne Mølbeck



Tourism Group Internationals ansøgte projekt



Havnens Skibsreparationers ansøgte projekt



Svar på høring

Juni 2022

Stromma Denmark A/S



Stromma Danmark A/S' (Stromma) svar på høringen af yderligere besejling af Københavns Havn samt kanalerne, som er ansøgt af Tourism Group International

Generelt er Stromma Danmark A/S positive overfor professionelle aktører, der servicerer turismen i København og som samtidig har fokus på lokalbefolkningens samspil med turismen.

Prospektet, der er fremlagt af Tourism Group International, synes umiddelbart at fremføre en positiv intention, omend oplægget fremfører sine fortræffeligheder ved, fejlagtigt, at nedgøre nuværende aktøres eksisterende indsats og påvirkning af og i lokalmiljøerne.

“Stromma Danmark fik sin første båd konverteret fra diesel til el i 2009”



Stromma Danmark's elbåd Den lille Havfrue

- I ansøgningen henvises der til, at de eksisterende kanalfartsudbydere udleder NOx tilsvarende en benzinbil, der kører jorden rundt 5000 gange. Udregningerne omkring udledningen af NOx baserer sig på antagelser, der må betragtes som en marketing gimmick. Stromma har idag 17 både i Københavns Havn, hvoraf to allerede sejler på el. Stromma konverterede den første båd fra diesel til el i 2009. Stromma har på nuværende tidspunkt fremsendt fuldt prospekt og forslag til konvertering af hele flåden i København. Dermed ligger der en køreplan til elektrificering klar, der alene afventer godkendelse fra By & Havn.
- Stromma's både har indbyggede kar under motoren, som indsamler eventuel olieudslip, så der ikke forurenes hverken ved tomgang, lave omdrejninger eller sejlads. Det er dermed en fejlagtig påstand, at Stromma's både skulle udlede oliespor i vandoverfladen.
- Der ansøges om en bådtype, som har en kapacitet på ca. 60 passagerer. Påstanden er tilsyneladende, at den er til mindre gene, idet der er færre passagerer ombord end på de traditionelle kanalfartsbåde. Argumentet holder ikke, da mindre både skaber mere trafik på vandet for at servicere det samme antal passagerer. Det er åbenlyst for de fleste, at trafikken allerede er meget tæt i Københavns Havn og kanaler.
- Den bådtype, der fremgår af prospektet, har sin oprindelse i Amsterdam. Idet Amsterdam har indført et æstetisk kodeks, kan man overveje af hvilken grund bådene placeres i København. Dette er måske den rette anledning til, at København overvejer at introducere et æstetisk kodeks på kommerciel sejlads i Københavns Havn.
- I dag må Nyhavnskanalen kun besejles såfremt der er ledig plads ved operatørens anløbsbro. Det er ikke tilladt for både i trafik at passere hinanden ved ind- & udsejling. Med udgangspunkt i nuværende besejlingstilladelser og sikkerhedsprocedurer vil der ikke være kapacitet til flere anløb i Nyhavn. Såfremt endnu en operatør skal sejle ind/ud af Nyhavn, vil det derfor medføre begrænsning i anløb for de eksisterende operatører.

“Stromma Danmark samarbejder aktivt med beboerforeninger langs kanalerne”

- TGI postulerer, at de nuværende udbydere af kanalrundfart har mange konflikter med beboere rundt om kanalerne. Det er for let at fremføre en sådan påstand, der bør dokumenteres mere sagligt. En andel af Strommas både er udstyret med audioguideudstyr. Dermed besejles Københavns kanaler allerede i nogen udstrækning uden guidespeak via højttalere. Af sikkerhedsmæssige årsager og dermed grundet myndighedskrav, vil der blive speaket over mikrofon og højttalere i kanalerne uanset om en tur alene er speaket via audioguide. Det er utænkeligt, at TGI kan undgå speak via højttalere ved fremtidig sejlads i kanalerne, under henvisning til kravene til sikkerhed ombord.
- Der arbejdes aktivt i København for at reducere turismeintensiteten på udvalgte steder, bl.a. i Nyhavn. Stromma støtter aktivt op om denne strategi. Således foretager Stromma ingen aktiv markedsføring af Nyhavn og i tillæg hertil anvendes prisdifferentiering for at styrke incitamentet for at turister opsøger andre afgangsteder end Nyhavn. Denne indsats vil blive undermineret, såfremt en ekstra operatør etablerer sig i Nyhavn.

“Stromma Danmark støtter Træskibs Sammenslutningen økonomisk i Nyhavn til bevarelse af de smukke, gamle træskibe”

- TGI ansøger om en 42 meter lang anløbsbro i Nyhavn til anløb af ialt to både ad gangen. Ved optimal anvendelse vil en anløbsbro, ved den ansøgte længde, kunne betjene fire samtidige anløb med de beskrevne både. Såfremt ovenstående tillades, vil trafikken i Nyhavn potentielt hæves med op til 80% til trods for, at kapaciteten allerede er udnyttet maksimalt i højsæsonen.

- For så vidt angår området ved Nationalbanken og eksklusiv ret hertil må vi protestere. Anløbspladsen har Stromma eneret til og har markedsført og betalt for i årevis. Ligeledes anvendes placeringen som afgangsplads for samtlige passagerer fra anløbsbroen på adressen "Ved Stranden" når sejlads herfra forhindres grundet højvande.
- Generelt tegner prospektet et billede af, at TGI ønsker at få ret til anløb, hvor andre har forretning og gennem generationer har markedsført og udbygget sin position, på samme vis som TGI gjorde, da de startede deres nuværende dieselbus-forretning. Hvis TGI's interesse er at leve i samklang med lokalsamfundet, vil en placering af TGI's anløb ved siden af Knasten i Havnegade være langt mere oplagt. Her ville der være plads til ventende gæster og selskabet vil selv kunne gøre en aktiv markedsføringsindsats, som samtidig vil understøtte Københavns Kommunes og Wonderful Copenhagens indsats for at sprede turismen ud på flere lokationer i København.

“Stromma Danmark blev i 2021 hædret med Nyhavns Rose for at opsætte Seabins. Indsatsen indsamler årligt to tons affald fra vandoverfladen i Nyhavn”

- Stromma's kanalrundfart har været drevet med udgangspunkt fra Nyhavn siden 1904. I den tid vi har besejlet Københavns Havn og kanalerne har vi altid bestræbt os på at have en god dialog med alle lokale aktører, interesseorganisationer samt politiske organisationer i og omkring Nyhavn. Stromma sætter en ære i at kunne samarbejde med alle og altid finde løsninger, der understøtter lokale borgere, byens politiske interesser og den grønne omstilling.

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

Høring vedr. ny operatør til kanalrundfarter i København

DI ønsker at bidrage til høringen om ansøgningen fra Tour Group International (TGI), idet DI repræsenterer virksomheder, der ligeledes driver kanal- og havnesejladser i København.

DI bifalder udvikling af turisme- og oplevelseserhvervet i København og byder aktører velkomne, der kan bidrage til ny aktivitet til glæde for både borgere og turister. København har ikke mindst en vigtig styrke som destination i kraft af adgangen til havnen og kanaler, som er et unikt kendetegn for byen.

Flere tilladelser til nye aktører, der ønsker at etablere sig som operatør i havnen og kanaler, bør dog udelukkende gives med hensyntagen til både den samlede belastning, bæredygtighed, aktivitetsniveau og sikkerhed, så der bevares attraktive, holdbare rammer for både brugere og lokale borgere.

Nyhavn

Ansøgningen fra TGI indeholder et ønske om at etablere en kaj i Nyhavn. Nyhavn er netop et af de steder i København, hvor der er størst koncentration af turister. Her arbejder eksisterende operatører allerede på løsninger, der eksempelvis kan forbedre flowet for gående og cyklister og afhjælpe den høje koncentration af aktiviteter. For kanalrundfarterne fra Nyhavn er der allerede i dag udfordringer med trængsel ind og ud af kanalerne, da skibe ikke må passere ind og ud af Nyhavn. Kombineret med stærkt begrænsede vendemuligheder, må det derfor forventes, at tilførelsen af en yderligere operatør og flere både vil eskalere de eksisterende udfordringerne med flaskehalse og forsinkelser. Det vil skabe uro, genere naboer og bidrage til en yderlige ophobning af aktivitet. Det vil de facto være tæt på umuligt at drive forretning under sådanne vilkår.

Comeback Copenhagen II har bl.a. som mål, at hovedstadens turister skal spredes i tid og geografi, og at der skal være et bedre flow af gæster samt minimering af gener for borgere og besøgende. En yderligere operatør af kanalrundfarter vil således, særligt i Nyhavn, modvirke denne målsætning. Der er eksisterende operatører i havnen og kanalerne, der bidrager til spredningen ved eksempelvis at flytte aktiviteter til havnearealer i Sydhavnen. Det bør derfor overvejes nøje, om det overhovedet er muligt at tilgodese nye operatører i områder med maksimal belastning.

Christianshavns Kanal

Sejlruterne i ansøgningen går blandt andet gennem Christianshavns Kanal. DI ønsker i den forbindelse at gøre opmærksom på, at nuværende operatører har udtryk bekymring for, at yderligere besejling med kanalbåde kan medføre en sikkerhedsrisiko – særligt for de ”bløde” brugere af kanalerne, såsom brugere i mindre både, roere, svømmere og lignende. I de trænge kanaler er der allerede i dag travlhed, hvor flere kanalbåde kan betyde flaskehalse og endnu større travlhed. Det kan således også give anledning til større risiko for påsejlinger eller, at brugere bliver skubbet pga. de brede kanalbåde. Sikkerhedsspørgsmålet drøftes løbende i netværket for motorbåde i Københavns Havn og kanaler.

Muligheder for at mindske klimaaftrykket

DI bakker op om målet om 70 pct. CO₂-reduktion i 2030 og et klimaneutralt Danmark i 2050. Det påvirker hele erhvervslivet, herunder turisme- og oplevelseserhvervet. Danmark, og ikke mindst hovedstaden, står stærkt som bæredygtig turistdestination. Målinger indikerer samtidig, at der er et voksende fokus fra turister på netop bæredygtighed.

Det er derfor også positivt, at TGI giver udtryk for et ønske om at bidrage til at mindske klimaaftrykket gennem brug af el-både, da det isoleret set vil bidrage til en bæredygtig turisme i hovedstaden. I lyset af ovenstående, bør det dog fremhæves, at dette forhold ikke vil bidrage til yderligere grøn omstilling hos de eksisterende operatører, selvom dette nævnes i ansøgningen fra TGI. Det kan tværtimod vise sig at forsinke omstillingen, idet en potentielt dårligere økonomi samtidig medfører et dårligere perspektiv for afskrivning af investeringer. Grøn omstilling hos de øvrige operatører understøttes således effektivt gennem forudsigelighed – herunder længere besejlingsaftaler der kan rumme afskrivningen på investeringer i eksempelvis el-både og den nødvendige ladeinfrastruktur. Denne proces er allerede i gang.

Det er desuden værd at bemærke, at der allerede foretages en lang række bæredygtigheds-tiltag hos de nuværende operatører. Eksempelvis har Stromma Danmark A/S konkrete planer for omstilling af hele deres flåde af kanalbåde til el, og en virksomhed som GoBoat har allerede el-motorer i alle deres både. Hos Havnens Skibsreparationer A/S (Netto-Bådene) har man siden 2016 anvendt en brændstoftype med væsentligt mindre klimaaftryk, og er i dialog med leverandører om levering af fossilfrit brændstof til kanalbåde der kan reducere CO₂-udledning med op til 90 pct. Et andet eksempel er Strommas havneskraldespande, såkaldte seabins, der er etableret ved anløbspladserne i Nyhavn i samarbejde med By & Havn og WWF, samt anlægning af fiskehoteller for småfisk for at øge fiskebestanden.

NOTAT

HØRINGSSVAR VEDR. ANSØGNING OM KLIMAVENLIGE HAVNERUNDFARTER

Stine Mariendal
Virksomhedsservice
Facility Management

Kopi til: Københavns Kom-
mune, Teknik- og Miljøforvalt-
ningen

Sagsnr.: 209595
Dokumentnr.: 2251861

29. juni 2022

Svar på høringsskrivelse vedr. ansøgning fra Tourism Group Int. om klimavenlige havnerundfarter og etablering af anløbsbro mv.

Danmarks Nationalbank (efterfølgende Nationalbanken) har den 5. maj 2022 modtaget høringsskrivelse fra Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen vedr. ansøgning fra Tourism Group om etablering af anløbsbro ved Børsgraven foran Nationalbankens bygning i Havnegade (3-5).

I den konkrete ansøgning henvises desuden til en politisk beslutning fra efteråret 2021 om etablering af en busterminal i Havnegade, således at både individuelle og mindre turistgrupper samt turistbusser, som kommer fra krydstogtskibene, kan benytte området. Vi er i Nationalbanken ikke bekendt med, hvorvidt denne politiske beslutning endnu har udmøntet sig i konkrete planer.

I det følgende forholder vi os til den konkrete ansøgning om etablering af anløbsbro samt – og ikke mindst – planerne om etablering af busterminalen. Sidstnævnte går ifølge materialet ud på at nedlægge 49 parkeringspladser og i stedet etablere plads til op mod 5 turistbusser.

Projektet med anløbsbroen ønskes søsat allerede fra 2023.

Som det må være Københavns Kommunes Miljø- og Teknikforvaltning bekendt, har Nationalbanken igangsat en omfattende renovering og restaurering af bygningen i Havnegade 3-5, som forventes at være afsluttet i 2028. Udover en række indvendige arbejder skal der ske renovering af hele klimaskærmen, idet marmorplader samt glasfacader udskiftes. Derudover skal lægges dræn omkring hele bygningen. Der er netop igangsat en dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen omkring myndighedsbehandlingen af projektet. Derudover har projektets tilknyttede rådgivere udarbejdet en byggepladsplan (se vedlagte bilag), og det er forventningen, at der skal etableres byggeplads med materieloplæg samt skurby

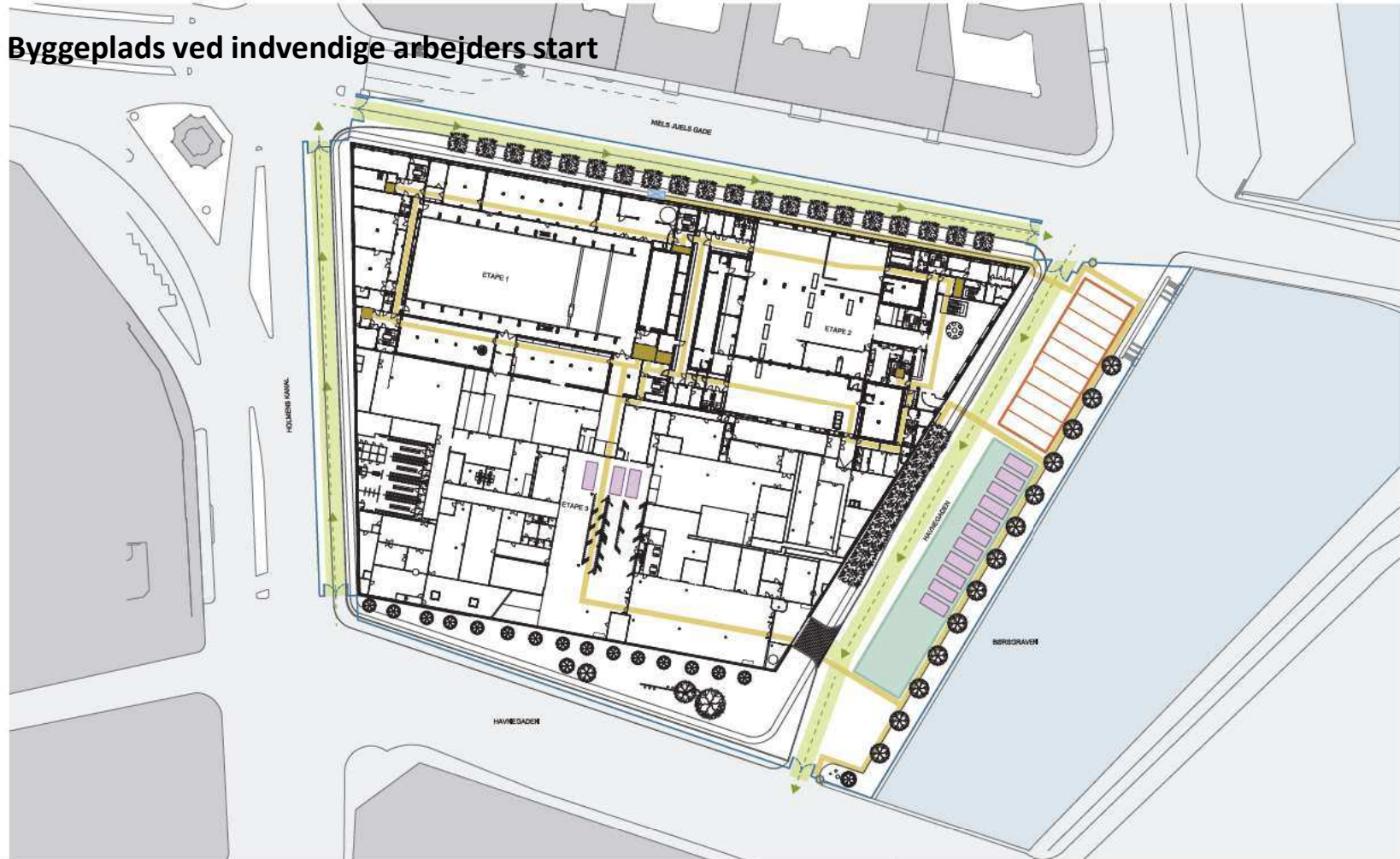
på netop de arealer, der omtales i ansøgningsmaterialet. Der er allerede indledt en dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om behovet for at frikøbe alle parkeringspladserne i Havnegade i en lang periode. Skurbyen planlægges etableret senest 3. kvartal 2023 og bliver tidligst nedtaget i 2028.

Nationalbanken ser ingen andre alternativer for etablering af byggeplads andetsteds i nærheden, da bygningen er omkranset af stærkt befærdede gader. Det er således vurderet, at inddragelse af de pågældende parkeringspladser vil have den mindste indvirkning på den generelle trafik omkring Nationalbankens bygning, idet både Niels Juels Gade og Holmens Kanal er hovedfærdselsårer i centrum af København.









Det er altafgørende for projektets udførelse, at tilkørselsforholdene til både skurby og byggeplads er intakte under hele byggeperioden særligt ift. arbejdsforhold. Byggematerialer og andre store logistiske transporter skal kunne gennemføres sikkert ind og ud af byggepladsområdet.

Nationalbanken må dermed gøre indsigelse mod etablering af en anløbsbro i Børsgraven, da dette vil vanskeliggøre den allerede planlagte renovering og restaurering. Desuden imødeser vi forvaltningens høringskrivelse så snart de politiske planer omkring etablering af en busterminal foran Nationalbankens bygning i Havnegade konkretiseres, men understreger, at etablering af en busterminal i det pågældende område vil umuliggøre den forestående renovering af bygningen.

Byggeplads ved indvendige arbejders start



NØGLE FORKLARING

-  Byggepladshegn
-  Materialeplads
-  Kørsel
-  Lift/Hejs
-  Skurby/pavalloner
-  20" Contalner
-  Gående
-  Elevatorer



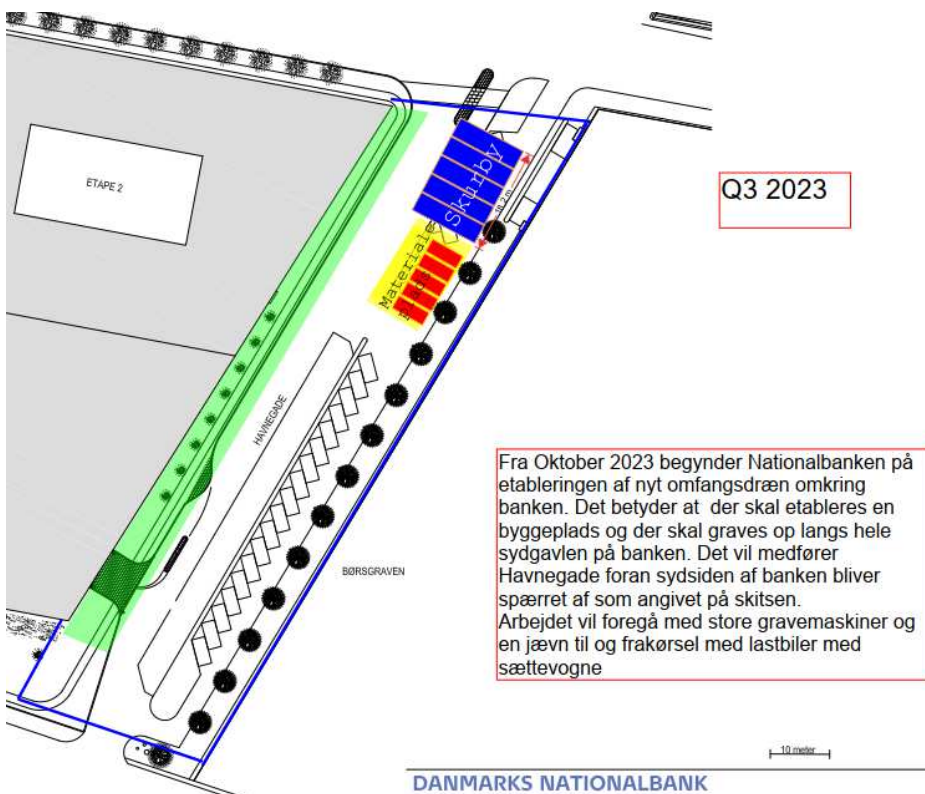
Erhverv		Byggepladsplan			
Navn	Danmarks Nationalbank	Projekt nr.:	41000624	Titel	DNB_SituationsPlan
Adresse	Havnegade 5 1058 KØBENHAVN	Dokument	25.05.22	Måst	1:750
		Rev. dato	31.05.22	Tegning nr.	T_01
				Rev. nr.	01

Notat

DN – byggepladsplaner for Havnegade.

Havnegade er planlagt som byggeplads for at muliggøre gennemførelsen af Nationalbankens kommende renoverings- og restaureringsarbejder.

Byggepladsperioden strækker sig fra 3. kvartal 2023 til 3 kvartal 2028

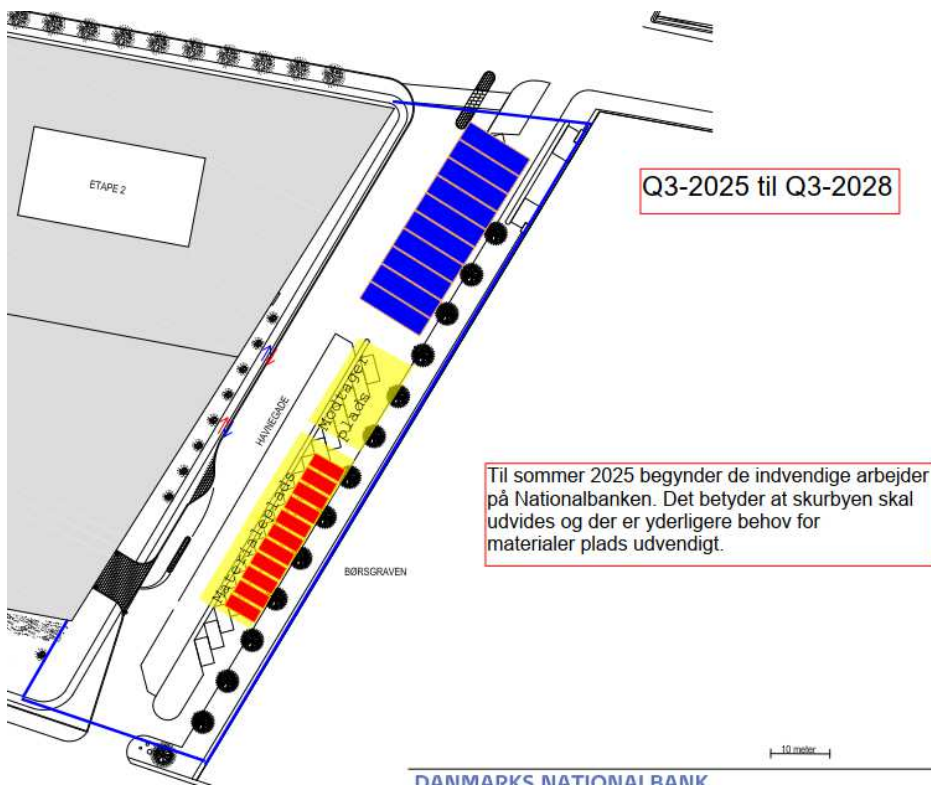
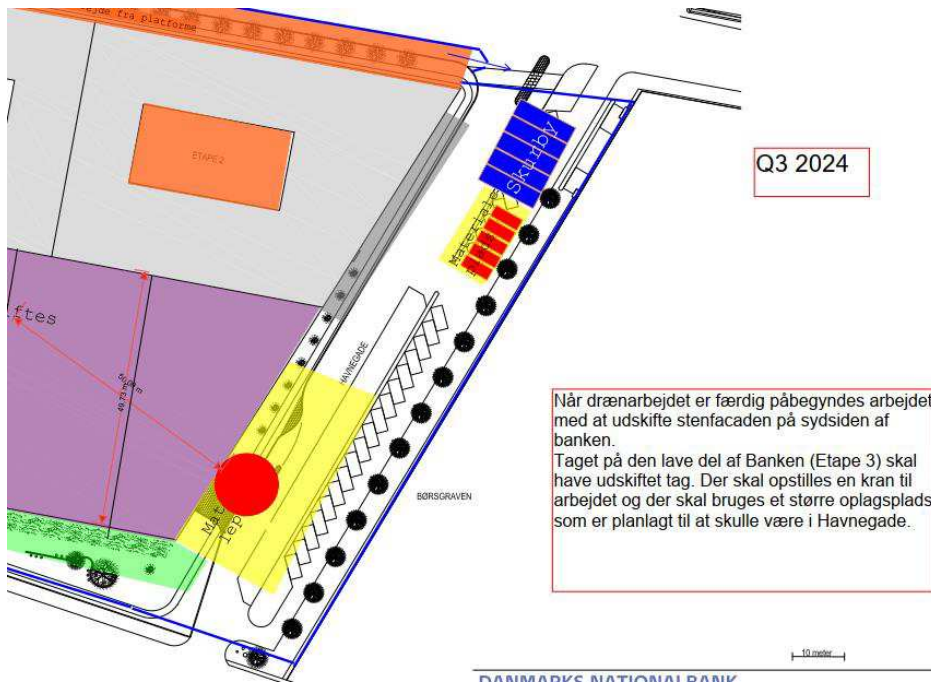


23-06-2022

Ver 1

Projektnummer 41000624

Projekt Nationalbanken, Byggeledelse 1





GAMMELHOLM BEBOERFORENING

Til Teknik- og Miljøborgmester Line Barfoed, og
Teknik og Miljøudvalget i Københavns Kommune.

Gammelholm den 30.juni 2022

Kommentar til ansøgning fra Tourism Group om at etablere kanalrundfart i Københavns Havn

Gammelholm Beboerforening (GB) har erfaret, at der foreligger en ansøgning fra Tourism Group om at etablere kanalrundfart i Københavns Havn med elektriske både. Tourism Group har i den anledning udgivet et prospekt, der beskriver planerne.

I prospektet er der grundlæggende to forhold som har vækket GB's interesse og berører hele spørgsmålet om turisme i Indre by:

1. Turismens omfang/påvirkning af livet, og
2. Turismens klima- og miljøaftryk.

Det er GB's opfattelse at alle kan være enige om at det er en god idé, hvis turismen sætter et mindre klima- og miljøaftryk, og uden at vi er ekspert på området peger meget på, at de både, Tourism Group vil sejle med, sætter et mindre aftryk end de nuværende både – både når det handler om udledning af miljøskadelige stoffer og støj mm.

Her kan GB så kun ærgre sig over, at KK efter det oplyste netop har indgået en aftale om 15 års kontraktforlængelse med de to eksisterende bådartselskaber (Nettobådene og Canal Tours Copenhagen), uden at stille krav om, at al bådarts i Københavns Havn skal være elektrisk. Vi vil i denne forbindelse opfordre til at man hurtigst muligt søger at få dette krav indført i aftalen, også set i lyset af hele spørgsmålet om miljøzoner, hvor det er uforståeligt, at der ikke stilles de samme krav på vandet som på land.

Men det andet spørgsmål er, om der skal være mere af det samme når det handler om turismens karakter. I forhold til klimaaftrykket vil der, uanset at en evt. ny bådarts er elektrisk, være et aftryk, i og med at der er betydeligt flere som skal bevæge sig rundt til og fra bådene. Men problemet er, efter GB's vurdering, først og fremmest, at der vil være betydeligt flere mennesker, der gør det, som utroligt mange (for mange, efter vores vurdering) gør i forvejen – nemlig tager på kanalrundfart med afsæt i Nyhavn.



GAMMELHOLM

BEBOERFORENING

Problemet er både trafikalt og praktisk: Det kan periodisk være næsten umuligt at bevæge sig på fortovet langs Nyhavn eller at cykle langs fortovet, da der er samlet så mange mennesker, som venter på både eller bevæger sig til/fra bådene. Men også at der følger en lang række ting med de mange mennesker – affald, biler og busser, der kører til og fra, og støj. Det resulterer i, at den sidste rest af blandet erhvervsliv risikerer at uddø og erstattes af turismeindustri.

Grundlæggende er det GB's opfattelse, at bådfarterne skal ud af Nyhavn, og i stedet have en anløbsplads for enden af Nyhavn ud til inderhavnen (nær vandbussens anløbsplads). Samtidig bør billetkontorerne for alle bådfarterne flyttes væk fra Nyhavnsområdet, til området omkring Børsgraven ved den gamle nationalbank, hvor man planlægger at etablere holdeplads for de turistbusser, som bringer turisterne ind til Indre By. Om en del af turisterne vælger at stå af båden for enden af Nyhavn og gå en tur, inden de stiger på en ny båd og fortsætter turen, vil være et valg. Men bådene bør ikke sejle igennem selve Nyhavnskanalen.

Til illustration af problemets mulige omfang: i højsæsonen er der op imod 45 afgang i døgnet med de to eksisterende bådselskaber. Det nye selskab vil have ca. 3 afgang i timen. I alt ville det betyde op imod 78 - 81 afgang i døgnet = ca. 80 både ind i Nyhavn, ca. 80 bådvendinger i Nyhavn og ca. 80 både ud af Nyhavn i ca. 11 timer = 14 – 15 både i timen = en båd som ankommer igennem, vender i, eller afsejler igennem Nyhavn ca. *hvert 4. minut*. Det vil blive et helvede for beboere og andre, der bruger området som andet end turister.

I Københavns Kommunes turismestrategi tales om vækst. I GB har vi drøftet om det skulle præciseres, at der blev talt om vækst på og i nye områder, frem for "mere af det samme". Det kunne betyde at nye bådfarter (hvis man ønsker mere bådfart) skulle gå til Sydhavnen, Fisketorvet, Islands Brygge, Papirøen, Operaen, Refshaleøen, Trekroner og Nordhavn, som er nogle af de områder, Københavnske politikere fremhæver, når de taler om Københavns vækst. En sådan "anderledes" bådfart kunne også kombineres med vandringer (eller cykeltaxature) fra Den Røde Plads og igennem Nørrebro (en af "Verdens bedste bydele"), eller fra Ørestaden over Amager Fælled, frem til et bådstop i en af de nye bydele langs havnen.

Ideen med mere miljøvenlig bådfart er god, men ideen med mere af det samme og større turismefortætning omkring Nyhavn og i Indre by er *ikke* løsningen på ønsket om vækst i turismen, men vil alene bidrage til en ødelæggelse af det bymiljø der stadig er i området omkring Nyhavn, og det vil samtidig være en yderligere klimabelastning.



GAMMELHOLM

BEBOERFORENING

Gammelholm Beboerforening vil derfor gerne foreslå at Teknik og Miljøudvalget, når de drøfter ansøgningen fra Tourism Group, overvejer muligheden for

1. At flytte al båd fart ud af selve Nyhavn – til kanten af inderhavnen i stedet for.
2. At stille krav om at al båd fart med turister i havnen skal være elektrisk (jo før, jo bedre).
3. At stille krav om at al brug af højttalere i bådene erstattes af headsets.
4. At en evt. øget mængde af turistbåde i havnen skal besejle havnens nye bydele, så der ikke bliver mere af det samme.

Hvis TMU ønsker det, deltager Gammelholm Beboerforening gerne i møder med TMF og de relevante båd fartsselskaber med henblik på at finde en løsning, hvor man breder båd farterne ud over et større område af havnen, til gavn for andre bydele (og Indre by), og med et mere langsigtet potentiale.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen i Gammelholm Beboerforening

Michael Thorup

Malene Pinzon

Keld Gissemann

Claus Biilmann

Lone Christensen

Peter Muschinsky

Kontaktperson for bestyrelsen:

Michael Thorup

formand@gammelholmbeboerforening.dk

Telefon 20868636

Dette skriv sendes til:

Til Teknik- og Miljøborgmester Line Barfoed

Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalg

Fra: [TMFKP MKB OMA Tilladelse til Vejændring](#)
Til: [Malene Prytz Larsen](#)
Emne: VS: 2022-0148963 Høring om anløbsbro i Nyhavn
Dato: 1. juli 2022 09:58:19
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Kære Malene

Her er en sag til dig til besvarelse

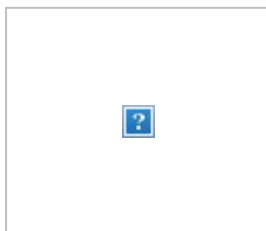
Med venlig hilsen

Bettina Poulsen
Enhedssekretær
Tilladelse til Vejændring

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
Postboks 380
2300 København S

Mobil 3047 7624
E-mail iv5p@kk.dk
EAN 5798009809452



Fra: jensommerup7@gmail.com <jensommerup7@gmail.com>
Sendt: 30. juni 2022 18:33
Til: TMFKP MKB OMA Tilladelse til Vejændring <vejaendring@kk.dk>
Cc: 'Rie Berenth' <rie@strecker.dk>; 'Ole' <ole@arboe.biz>; jensommerup7@gmail.com; Jens Tommerup <tommerup@post4.tele.dk>
Emne: 2022-0148963 Høring om anløbsbro i Nyhavn

Allerførst vil vi udtrykke, at det er positivt at den nye interessant tilbyder eldrift. Til gengæld virker bådenes design, hvis man forestiller sig noget lignende som det fremsendte projekt, lidt Tivoliagtige, da de adskiller sig voldsomt fra de nuværende aktørers både. Gives der tilladelse til anløb, bør denne indeholde krav om et andet udseende.

Til gengæld ser vi en lang række problemer:

1. Trængsel på vendepladsen i Nyhavn
2. En yderligere aktør modvirker det nuværende ønske om yderligere spredning af turister i Nyhavn, der er i modstrid med ønsket om spredning af turister
3. De mindre både, må alt andet lige medføre flere anløb.

4. Det ansøgte vil medføre nye anløbspladser, der er i strid med fredningen af kajerne.
Hvorfor skal en anløbsplads være 42 meter, når bådene er 14 m. lange?
5. Der må imødeses trafikkaos, når billethusene skal fjernes dagligt (ifølge prospektet)

Konklusionen på vores bemærkninger er at – NYHAVNSGRUPPEN IKKE KAN ANBEFALE DET ANSØGTE

Med venlig hilsen
Nyhavnsgruppen
v. Jens Tommerup
Toldbodgade 10 b. 1253 København

tlf. 20427972 – kan anvendes ved ønske om uddybende kommentarer

mail: Jenstommerup7@gmail.com