



KLIMAVENNLIGE KANALRUNDFARTER

Prospekt, Tourism Group Int.

INDHOLD

FRA SORT TIL GRØN	3.
MILJØVENLIG TURISME	4.
RESPEKT FOR NABOERNE	5.
RUTEN	6.
NYHAVN	7.
FORSLAG A	8.
FORSLAG B	9.
BØRSGRAVEN	10.
FORSLAG A	11.
FORSLAG B	12.
FORSLAG C	13.
FORSLAG D	14.
DESIGN OG MATERIALER	15.
KORT OM ANSØGER	16.
RELEVANTE MÅLSÆTNINGER	17.

FRA SORT TIL GRØN



Københavns Havn er populær som aldrig før, og trafikken i havnen er steget betydeligt gennem de sidste 10 år i takt med at havnen er åbnet gradvist mere op for rekreativt brug. Dette gælder også kanalrundfarterne som årligt guider ca. 1.5 Mio turister gennem Københavns kanaler. Men den øgede aktivitet har negative konsekvenser for både naboer og miljø. Ifølge Det Økologiske Råd udleder de eksisterende havnerundfarter, selvom nogle har omlagt til en renere diesel, tilsammen årligt den samme mængde sundhedsskadelige kvælstofilter (NOx) som en benzinbil, der kører 5.000 gange rundt om jorden. Udledningen sker især i tomgang og lave omdrejninger hvilket udgøre størstedelen af ruten.

I en tid, hvor der både fra politisk hold og helt generelt er stigende opmærksomhed på dieselmotorers luftforurening, særligt i Københavns Kommune, harmonerer den fortsatte dieseldrevne kanalrundfart service dårligt. Men eftersom der er indgået kontrakt med Canal Tours Copenhagen og Nettobådene frem til 2037, uden krav til omlægning til f.eks el, kan omlægningen have lange udsigter.

Det kalder på nye alternative tilbud som følger udviklingen og tager ansvar for sin tilstedeværelse i bybilledet, både sundheds- og miljømæssigt.

MILJØVENLIG TURISME



Tourism Group har en mission om at levere et høj-kvalitetsprodukt, som aktivt tager ansvar for vores tilstedeværelse i bybilledet med mindst mulig påvirkning af miljøet, både når det gælder forurening, støj og trafikpåvirkning.

Derfor ønsker Tourism Group nu at tilbyde turister og lokale et mere miljørigtigt alternativ til de eksisterende dieseldrevne kanalrundfarter, og introducerer derfor nu eldrevne kanalbåde, som både er lydløse og miljøvenlige.

I dag sejler 25 ud af de 27 store kanalrundfartsbåde stadig på diesel, hvilket udleder NO_x, CO₂ og andre skadelige partikler i luften. Med de nye eldrevne både kan både turister og de københavnske borgere nyde godt af den renere luft som både er CO₂ og NO_x neutral uden den sorte dieselos.

Derudover er det også slut med oliespor i vandoverfladen, som forurener badevandet for både svømmere og dyreliv i havnen.

Til opladning af bådenes batterier benyttes der kun strøm fra vedvarende energikilder, således at den generelle miljøbelastning minimeres.

Projektet ligger godt i tråd med Københavns Kommunes egne visioner for en ren og rekreativ udvikling af havnen fra 2015, samt med planen om 'Ren Luft Til Københavnerne' fra 2013 hvori det tilskyndes at bruge nye drivmidler som el til havne- og busstrafik med fokus på turisme. (se side 17)

Det forventes derudover at vores tilstedeværelse vil fremskynde andre kanalbådsudbydere, i deres grønne omstilling.

RESPEKT FOR NABOERNE



Mindre både - mere fleksibilitet.

De el-drevne kanalbåde som Tourism Group råder over og som på nuværende tidspunkt besejler Amsterdams kanaler med stor succes, er hhv. 10 x 3,15m og 12,5 x 3,75m og dermed kun ca halvt så store som de eksisterende dieseldrevne kanalbåde der findes i København.

Det gør dem nemmere at manøvrere i havnens mange smalle og kurvede kanaler og giver plads til det stigende antal "bløde" brugere i havnen. Det er dermed en mere sympatisk og flexible løsning, som ikke kommer til at dominere kanalerne i samme omfang som de eksisterende kanalbåde.

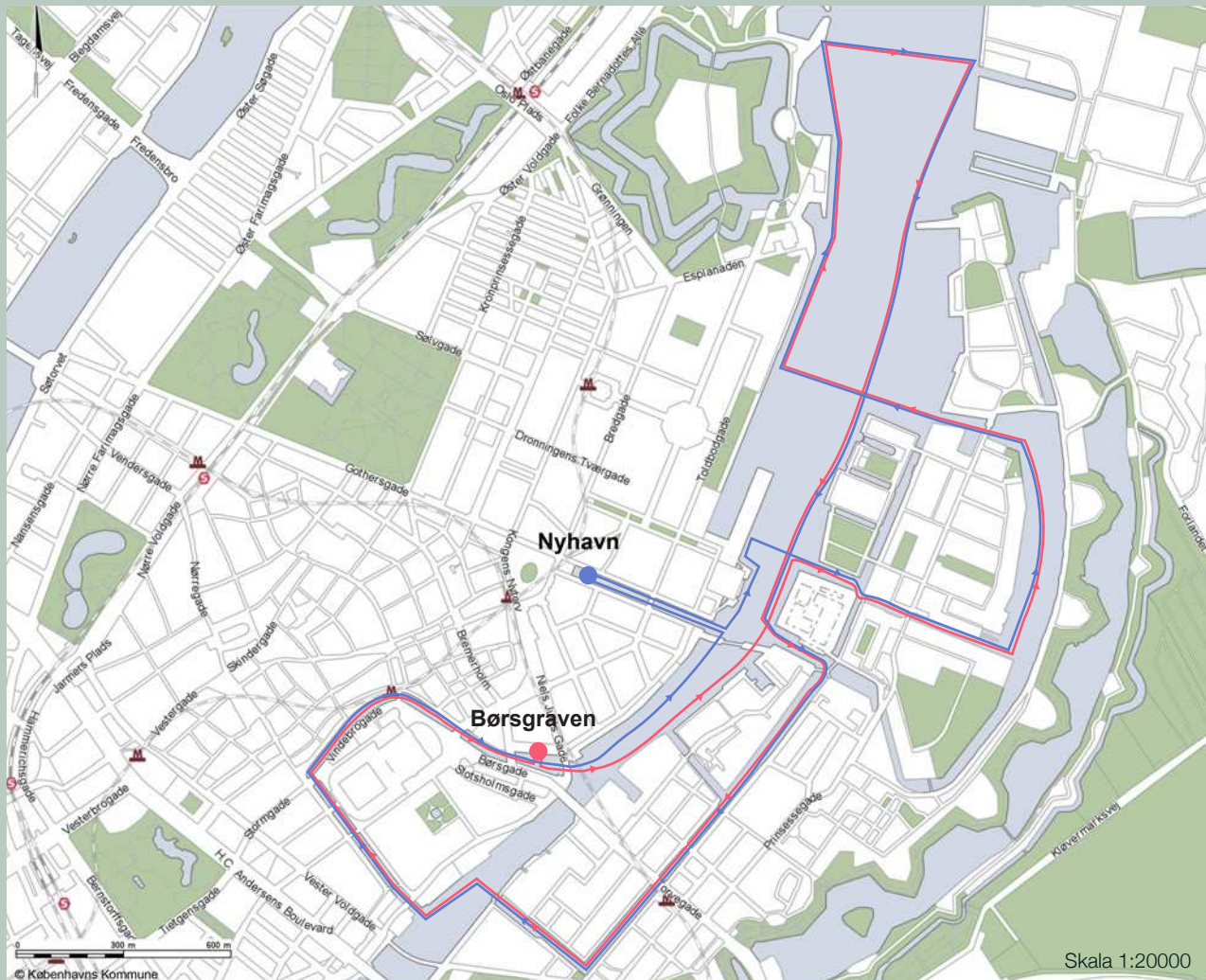


Lydløse både, bedre naboskab

Der har været mange klager over støjforurening fra eksisterende kanalbåde i bl.a. Christianshavns kanal, som er en af de mest populære kanalrundfartsruter. For at skåne naboer og lokalmiljø vil al guidning

ombord, i modsætning til de eksisterende kanalbåde, derfor foregår via høretelefoner. Det bidrager således ligesom de lydløse el motorer i bådene til at unødigt støjforurening undgås, til gavn for liv både over og under vandoverfladen.

RUTEN



De eldrevne kanalrundfarter planlægges at sejle den klassiske københavnere rute med to forskellige start- og slutlokationer i hhv. Nyhavn og Børsgraven. Herefter sejles ud i den travle inderhavn og videre til Holmen, forbi Operaen og de gamle flåde bastioner ud til Den Lille Havfrue. Tilbageturen går igennem de charmerende og livlige kanaler på Christianshavn og videre over i de historiske og fredede kanaler ved Frederiksholm og Gammel Strand før turen slutter igen i hhv. Nyhavn eller Børsgraven.

Der vil, udover start- og slutlokationerne ikke være stop undervejs. Opladning forventes at vil finde sted i depot, formodentlig på Refshaleøen.

Der ansøges om tilladelse til at anløbe i Nyhavn, såvel som ved Havnegade i Børsgraven. Det er vigtigt for projektet, at vi som operatør vil have mulighed for en rentabel drift, hvorfor det vil være altafgørende at der gives tilladelse til at benytte bolværk og besejle begge de ansøgte lokationer.

NYHAVN

I Nyhavn ansøges der om at få tilladelse til at anløbe sydsiden af kanalen bagved af det nuværende stop for Nettobådene.

At få tilladelse til at anløbe Nyhavn er altafgørende for vores operation og en rentabel drift.

Nyhavn er et kardinalpunkt for turister og det er her størstedelen af vores *walkup* gæster, der som enkeltpersoner eller små grupper, spontant bestemmer sig for at sejle en rundtur på kanalerne, vil stige ombord.

Vores sejlplan er endnu ikke fastlagt, men det forventes at vi som udgangspunkt vil have 3 afgang fra Nyhavn i timen, med mulighed for at udvide på et senere tidspunkt.

Der er etableret forhåndsdialog med TMF, og vi er bekendt med den allerede eksisterende ansøgning om at etablere et 42m langt broanlæg til Nettobådene.

Et tilsvarende størrelse anlæg, vil være den ideelle løsning for os. Vi er dog åbne for at drøfte alternative muligheder, evt. et nedskaleret anlæg på 20m. Vi er ligeledes åbne over at drøfte alternative placeringer.

Vi håber, at der kan findes en løsning som tilgodeser både os og de eksisterende kanalkundfarter ud fra lighedsprincippet om, at ens sager skal vurderes lige i retlig henseende. En evt. udelukkelse fra anløb ved Nyhavn vil virke konkurrenceforvridende.



Forsalg A

Etablering af 42m flyde broanlæg. Fast billethus på broen.



Forsalg B

Alternativ etablering af 20m flyde broanlæg. Fast billethus på broen.

De 2 løsningsforslag er beskrevet yderligere på de følgende side. Endelige placeringer af broerne kan drøftes.

FORSLAG A



Etablering af 42m flyde broanlæg, hvor der er plads til at have to både liggende i forlængelse af hinanden. Dette vil gøre af- og påstigning mere effektivt.

Nedgang til broen kan ske i begge ender. Billethuset er placeret centralt på broen.

FORSLAG B



Hvis ikke vores ansøgning om etablering et større anlæg kan imødekommes, er vi åbne for at drøfte et mindre alternativ på 20m, som kan kan betjene en båd af gangen.

Nedgang til broen sker i den ene ende af broen og billethuset kan placeres i modsatte ende.

BØRSGRAVEN

Børsgraven er ligeledes en vigtig lokation, og der hvor alle vores andre gæster vil blive henvist til. Børsgraven vil både betjene enkeltpersoner og mindre grupper med online *prebookings*, samt større grupper som ankommer med turistbusser fra bl.a. krydstogtskibe.

Vi håndterer allerede en stor andel af krydstogtpassagerer via vores kontrakter med rederierne på vore Hop on Hop off busser. Heraf er der en stor andel, der ønsker en kombination af både bus og kanalbåd. Disse vil komme fra land til vand og omvendt i Børsgraven, hvorfor det er vigtigt, at der afsættes plads til at dette er muligt.

På grund af det eksisterende projekt fra 'Handlingsplan for transport af turister' om etablering af en ny turist busterminal på Havnegade ved Nationalbanken, er det aftalt med TMF, at uddybende projekt om busholdeplads og tilkørselsforhold blive bearbejdet i en senere fase.

Vi er i mellemtiden villige til at benytte de eksisterende parkeringsforhold og holde på nordsiden af helleanlægget, hvorved der bevares flest muligt parkeringspladser. Vi håber dog at blive indtænkt i det fremtidige projekt.

Ift. anløbet i Børsgraven er der drøftet 4 mulige scenarier med TMF.



Forsalg A

Eksklusiv anløbsret til det eksisterende jolleanløb. Mobilt billethus på kajen.



Forsalg B

Etablering af flyde broanlæg. Fast billethus på broen.



Forsalg C

Etablering af piloteret broanlæg. Mobilt billethus på kajen.



Forsalg D

Etablering af broanlæg med plads til ophold langs kanalen. Fast billethus på broen.

De 4 løsningsforslag er beskrevet yderligere på de følgende side. Endelige placeringer af broerne kan drøftes.

FORSLAG A



I dialog med TMF er det blevet anbefalet arbejde imod en minimal løsning, hvor vi benytter det eksisterende jolleanløb, hvortil der pt. givet anløbsret til andre operatører. Vi er villige til at benytte det eksisterende jolleanløb så fremt vi kan få eksklusiv anløbsret hertil.

Derudover ansøges om ret til at opstille et mindre flytbart billethus, diskret placeret på kajen, som vil blive fjernet udenfor driftstimerne. Derved ydes ingen påvirkning af de omgivende fredede bygninger og bolværk.

FORSLAG B



I tilfælde af at eksklusiv brugsret til det eksisterende jolleanløb ikke kan opnås, ansøges om etablering af et mindre flydebroanlæg i den vestlige del af Børsgraven, med et billethus, placeret på broen. Flydebroanlægget vil kræve to piloterede pæle som guides ved høj-og lavvande, men vil derudover være det

mest minimale broanlæg med mindst påvirkning af de omgivende fredede bygninger og bolværk. Anlægget er også det nemmeste at fjerne i tilfælde af at KK vil udvide det offentlige byrum. Der vil blive ansøgt om dispensation i det omfang det kræves.

FORSLAG C



En tredje løsning kan være at etablering af et mindre piloteret broanlæg i den vestlige del af børsgraven, i samme stil som de eksisterende kanlrundfartsanlæg ved Gammel Strand og DAC. Det flytbare billethus kan i så fald placeres diskret på kajen, og vil blive fjernet udenfor driftstimerne.

Den piloterede brokonstruktion samt billethuset vil være så minimale som muligt med respekt for de omgivende fredede bygninger og bolværk. Der vil blive ansøgt om dispensation i det omfang det kræves.

FORSLAG D



På sigt kunne anløbsbroen med fordel indtænkes i den planlagte udvidelse af det offentlige byrum med etablering af større piloteret broanlæg med plads til ophold langs kanalen i den vestlige del af Børsgraven, som uden for driftstimerne kan fungere som et

offentligt byrum og understøtte kommunens egne visioner og planer for Børsgraven som præsenteret i 'Handlingsplan for transport af turister'.

DESIGN OG MATERIALER

Designet af billethus og broanlæg vil blive udført med respekt og de omkringliggende byrum og fredede bygninger. Det vil tilstræbes at bruge bæredygtige materiale i størst muligt omfang.

Billethuset kan f.eks. tage inspiration fra Københavns ikoniske telefonkiosker med bemalede trælameller Københavnergrøn. Derved vil billethuset fremstå som en diskret og integreret del af byrummet. Billethuset er mobilt og kan let flyttes uden for driftstimerne.

Broanlægget, hvad enten det er flydende eller fast, vil blive udført i hårdttræ, som vil sikre lang levetid med minimal vedligeholdelse. Der vil blive taget højde for sikkerheden ifm. adgang og faldrisiko ved trapper glatte overflader.

Både billethus og broanlæg vil efter aftale med TMF blive yderligere bearbejdet i næste fase af projektet.



Foreløbig
konceptskitse



KORT OM ANSØGER

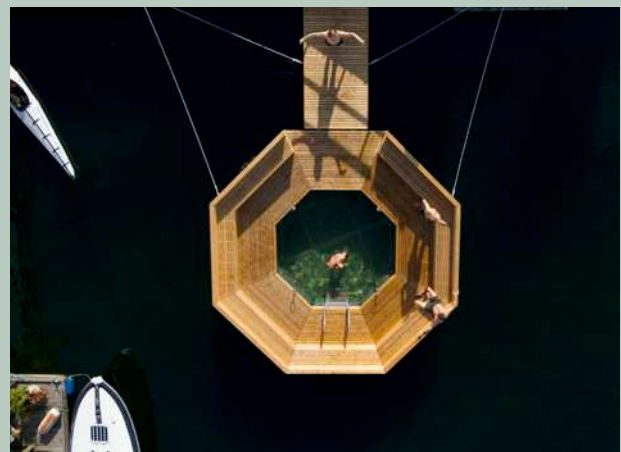
Tourism Group International er en moderne turistvirksomhed med over 1.100 passionerede medarbejdere i både Amsterdam, Stockholm, Berlin og København.

Med en mangfoldig portefølje af forskellige turistattraktioner, herunder flere kanalrundfart servicer, stræber vi efter at være en lokal ven for opdagelsesrejsende fra hele verden. Vi vejleder, giver lokale råd og en hjælpende hånd til at sammensætte den ultimative storbys oplevelse.

For at sikre et veldisponeret og smukt udført projekt har Tourism Group International etableret samarbejde med tegnestuen MAST (Maritime Architecture Studio). MAST er som passionerede brugere af havnen,

både som lege- og arbejdsplads, optaget af at skabe meningsfulde og oplevelsesrige havnemiljøer og har allerede udført flere havneprojekter i samarbejde med Københavns Kommune bl.a. den populære "Dyppezone" og vil med ekspertviden inden for havneudvikling lede projektet sikkert i "havn".

Med henvisning til målsætningen fra Ren luft planen, som beskriver at "Københavns Kommune vil sikre hurtig og fleksibel sagsbehandling i forbindelse med evt. godkendelsesprocedurer ved f.eks. etablering af el- og gasinfrastruktur i havnen." håber vi på at TMU vil være behjælpelige med en kort og effektiv proces, så projektet kan søsættes allerede sommeren 2023, til glæde for både københavnernes, turister og miljøet.



RELEVANTE MÅLSÆTNINGER

Uddrag fra TMF's egne udviklingsplaner (vedlagt som bilag)

REN LUFT TIL KØBENHAVNERNE

Teknik- og Miljøforvaltningen 2013, Side 25, 26

Vision og mål for 2025

At omlægge al erhvervs sejlads med mindre både til nye drivmidler som el-, brint eller gas.

Hovedindsatser i perioden 2014- 2016

2) Københavns Kommune vil tage konkrete initiativer til et samarbejde med turistbusselskaber om omlægning af turistbusser til nye drivmidler som f.eks. el-, brint eller gas.

3) Københavns Kommune vil understøtte konkrete projekter med fokus på fremme af miljøvenlige løsninger gennem at facilitere samarbejdet mellem operatører, turistselskaber, teknologileverandører, evt. videnscentre samt relevante myndigheder.

5) Københavns Kommune vil sikre hurtig og fleksibel sagsbehandling i forbindelse med evt. godkendelsesprocedurer ved f.eks. etablering af el- og gasinfrastruktur i havnen.

Hovedindsatser fra 2017-2025

2) Københavns Kommune vil sikre at nye drivmidler som el, brint eller gas vægtes højt i kommende udbud for havnebusser

3) Fortsætte arbejdet med facilitering af eksisterende og kommende projekter med fokus på fremme af nye drivmidler som el- brint eller gas i havne- og busstrafik med fokus på turisme i København

Baggrund:

Københavnerne, virksomheder og turister skal have mulighed for at vælge et grønt transportmiddel, hvad enten de bevæger sig rundt i byen på cykel, med kollektiv transport eller turistbusser til lands og til vands.

I København findes i dag tre havnebusser, som er en del af den kollektive trafik, og ca. 23 havnebåde, samt et større antal turistbusser, som hver dag transporterer mange turister rundt til forskellige seværdigheder i byen. (...) Både turistbusser, havnebusser, havnerundfarter og de mange mindre både anvender dieselolie, hvilket ofte giver anledning til lokale gener og klager fra beboere og andre, som opholder sig i de nye levende havnearealer.

København ønsker, at fremme en renere og mere miljøvenlig havnetrafik og turisme, hvilket f.eks. kan ske gennem fossilfri transport i havnetrafikken i de indre havne som f.eks. el- og brintelektriske løsninger samt busdrift baseret på bæredygtige drivmidler som biogas, el o.lign. En sidegevinst ved elektrificering er, at støj fra havnetrafik reduceres betydeligt, hvilket især vil være mærkbart ved havnerundfarternes anløbssteder i Nyhavn.

HANDLINGSPLAN FOR TRANSPORT AF TURISTER

Teknik- og Miljøforvaltningen 2019, Side 8

Etablering af en ny turistbusterminal på Havnegade ved Nationalbanken.

(...) Mange af gaderne i Københavns ældste bydele er smalle og bruges i høj grad af fodgængere og cyklister. Det gør det svært for store køretøjer som turistbusser at manøvrere i disse bydele, og det skaber utryghed og gener for gadernes øvrige trafikanter. I højsæsonen kan det også bidrage til trafikale flaskehalse på hovedfærdselsårer. Der etableres derfor en ny turist- busterminal på Havnegade ved Nationalbanken ved at nedlægge de eksisterende p-pladser. (...) Der er et stort potentiale for at generere mere byliv på stedet end i dag, da kajkanten ligger godt i forhold til solretningen og giver mulighed for at fortsætte havnepromenaden med siddemuligheder.



Skitse af projektforslag for turistbusterminal i Havnegade.

UDVIKLINGSPLAN FOR HAVNEN

Teknik- og Miljøforvaltningen 2015, Side 21

Prioritering af havnen

Havnerummets skal fremmes som et vigtigt offentligt rum, der samler byen.(...) Denne udvikling kan imødekommes ved at etablere nye opholdssteder langs havnen, ved at sammenbinde brudte forbindelser og ved at forbedre adgangen til vandfladen.

Adgang til vandet

Der skal så vidt muligt etableres adgang til vandfladen ved by- udvikling og omdannelse af havnenære arealer. De klassiske kajer kan godt bevares, men der skal punktvis skabes adgang til vandet.

Opholdsrum og grønne områder

Der skal arbejdes for, at etablere flere opholdssteder langs havnen og i højere grad grønne opholdsrum. Der bør indtænkes adgang til vandfladen ved anlæg eller omdannelse af opholdsrum. De naturprægede arealer langs havnen bør udvikles med fokus på understøttelse af naturoplevelser, fred og ro.