

1 Udkast til høringssvar om Handlingsplan for transport af turister

2 Indre By er et område med beboelse, der samtidig er et af landets mest attraktive og historisk
3 betydningsfulde områder. Det er et område, der har mange besøgende og turister, fordi
4 bydelen har flere museer, turistattraktioner, cafeer og hoteller end andre bydele. Det er en
5 bydel med mange smalle ældre gaderum, hvilket betyder, at der er mange ønsker til, hvad der
6 skal være plads til i Indre By i forhold til trafik og byliv.

7 En velafbalanceret tilgang til turisttransport er afgørende for både beboernes livskvalitet,
8 byens miljø og turisternes oplevelse. Denne tilgang skal indeholde en overordnet strategi for
9 turismen, der spreder turismen og beskytter hverdagslivet i Indre By. Dette vil også være i
10 overensstemmelse med eksisterende strategier i Københavns Kommune som kommuneplanen
11 og fra organisationer som Wonderful Copenhagen.

12

13 I dette høringssvar vil vi komme ind på følgende emner, der er centrale i handleplanen. De vil
14 blive uddybet på næste sider. Det gælder for alle initiativerne, at de kun kan indføres, hvis de
15 bliver finansieret.

16

17 Kategori 1

18 Indre By Lokaludvalg bakker op om at der laves en langsigtet plan for turisttransport og man
19 styrker indsatsen om at sprede turismen og få turister over i andre transportformer som
20 offentlig transport og gang.

21 Ønskes det at flere turister cykler, skal der også være en langsigtet plan for, hvordan
22 cykelturismen håndteres i Indre By.

23

24 Kategori 2

25 Der er blevet udvalgt 14 holdepladser, hvoraf 6 er i Indre By Lokaludvalgs område. Det er en
26 reaktion på, at mange turistbusser ønsker at køre ind til Indre By.

27 Der skal være en samlet plan for turistbusser i København, der er tilpasset trafikken og
28 forholdene i Indre By.

29

30 Kategori 3

31 Her nævnes to områder i Indre By samt en forbudszone i Middelalderbyen og
32 Frederiksstaden og Nyboder, der kræver en foranalyse enten for at oprette P-pladser på de to
33 områder eller oprette en forbudszone.

34 Lokaludvalget bakker op om at der kommer en forbudszone i Middelalderbyen og en løsning
35 for turistbusser på Nørre Voldgade, der er tilpasset en Nørre Voldgade, hvor der også er plads
36 til grønne tiltag og byliv.

37 Kategori 4

38 Dette indebærer en informationskampagne rettet mod vognmænd og chauffører og
39 informationskampagner overfor turister samt etablering af et trepartssamarbejde for
40 turismehåndtering og udvikling.

41

42 Det er godt at der kommer en dialog om emnet, men der skal være en samlet plan, som
43 håndhæves og er tilpasset forholdene i Indre By.

44 **Uddybende kommentarer til den samlede plan**

45 Den samlede plan kan kun gennemføres hvis den får finansiering.

46 Vi har i Indre By oplevet flere planer, der er blevet vedtaget og ikke blevet ført ud i livet, da
47 de ikke blev finansieret.

48 Udover finansiering kræver denne plan, at der kommer en samlet plan for turismen, for reelt
49 at sprede turismen og dermed hvor der er behov for turisttransport i Københavns Kommune.
50 Spredning af turisme skal skabe en bedre balance i Indre By og ikke kun skabe plads til flere
51 turister i København.

- 52 ● Dette vil samtidig være i overensstemmelse med Kommuneplanen, der nævner, at der
53 skal være et godt hverdagsliv i København og at turismen skal spredes.
- 54 ● Spredning af turisme nævnes også i andre strategier om turisme, f.eks. fra Wonderful
55 Copenhagen.
56 For at underbygge disse strategier skal der være en overordnet strategi for turisme og
57 hoteller og korttidsudlejning, så turismen spredes, hvilket betyder at behovet for
58 transport af turister på sigt vil være mindre i Indre By.
- 59 ● Derudover skal Det skal afklares hvilken turisme vil vi have og giver mest værdi til
60 København. Noget tyder på at erhvervs- og kulturturister lægger flere penge, når de
61 besøger byen og kører sjældnere i turistbus.

62 Derfor har lokaludvalget følgende spørgsmål, som vi ønsker Teknik- og Miljøforvaltningens
63 svar på:

- 64 ● Hvor mange typer af turismetransport er der, og hvad ved forvaltningen om hvordan
65 de fordeler sig på det samlede antal af turister?
66 Dette kan være trafikformer indenfor for eksempel cykler, taxier, lejebiler,
67 turistbusser, Hop-on/Hop-off busser, offentlig transport og gang?
- 68 ● Hvad ved forvaltningen om hvilke typer turister, der foretrækker hvilken form for
69 turisttransport?
70 Her tænker vi på, om der er forskel på om turisterne kommer her som kulturturister,
71 skal deltage i en konference eller er turister, der kun er her en halv dag.

72 Der er sket en udvikling, hvor turistbusser uden rutekørsel har sværere ved at komme ind i
73 Middelalderbyen og har færre steder at holde nær og i Middelalderbyen. Samtidig med dette
74 er sket er der turistbusser i rutekørsel i dette område. En rutekørsel der foregår i store busser i
75 ældre smalle gader.

76 Det er usikkert, om denne handleplan vil regulere turistbusser i rutefart og denne trafik skal
77 inkluderes i en samlet plan for turisttransport og reguleres i handleplanen.

78 Det skal afklares, hvordan aftaler om rutekørsel med turistbusser aftales i Indre By og hvilke
79 hensyn, der tages i denne proces.

80 **Uddybende kommentarer til kategori 1**

81 Indre By lokaludvalg ønsker en langsigtet plan for turisttransport, der tager højde for
82 følgende.

83 1. Fremme af gang og offentlig transport

84 Turister bør i højere grad opfordres til at opleve byen til fods eller med kollektiv transport.
85 Der kan etableres og informeres om klare og attraktive gangruter mellem centrale turistmål
86 Turistbusser bør i højere grad aflevere passagerer ved strategiske knudepunkter uden for den
87 mest belastede del af Indre By, hvorfra videre transport kan ske med elbus, metro eller til
88 fods.

89

90 Der er i dag løsninger, såsom busser til fra krydstogtskibe til metroen ved Oceankaj. Der er
91 ligeledes løsninger, hvor man vælger at køre turister væk fra steder i Indre By.
92 Disse løsninger skal understøttes, så de bliver mere udbredte.

93

94 2. Cykelturisme

95 Der skal være en langsigtet plan for, hvordan cykelturismen håndteres i Indre By, da den
96 skaber problemer allerede i dag. Turister benytter i stigende grad lejecykler i Indre By, men
97 manglen på organiserede parkeringsløsninger skaber rod i gadebilledet og irritation hos
98 beboere. Samtidig er det vigtigt, at turister fortsat kan cykle — både for miljøet og for
99 oplevelsen af byen.

100

101 Derfor skal der være en strategi for hvordan lejecykler uden fast stamsted, samt lejecykler fra
102 hoteller og cykeludlejere, der har taget hensyn til at Indre by er en bydel, med beboelse og
103 begrænset plads, f.eks. ved at der er bedre styring med hvor mange cykler, der er i Indre By
104 og hvor de parkeres.

105

106 Her kan der bruge værktøjer som geofencing, tydeligt markerede Parkeringszoner,
107 beboerinddragelse og kommunikation med turister, der følges op med en kontrol, der
108 modsvarer antallet af lejecykler.

109 3. Begrænsning af tung og unødvendig turistikørsel

110 Store turistbusser bør begrænses eller helt udfases i de smalleste og mest trafiktunge gader i
111 Indre By og Middelalderbyen. De kan skabe situationer, som gør det mere utrygt for den
112 øvrige trafik herunder især cykler.

113

114 Der skal udarbejdes klare retningslinjer for tilladelser, ruter og holdepladser for turistbusser.
115 Det skal være gennemsigtigt for os beboere hvordan disse aftaler indgås og hvad der tages
116 højde for i processen. Hvorfor kører turistbusser i rutefart på strækninger, hvor det er imod
117 færdselsreglerne i f.eks. Slutterigade?

118

119 Der er ældre og svage turister har brug for turisttransport. El-busser og mindre køretøjer skal
120 prioriteres, hvis buskørsel er nødvendig. Dette kan dog kræve, at der kommer flere busser
121 oftere.

122 En løsning er at se på løsninger, der er en del af den offentlige trafik og også tilgodeser svage
123 beboere i Indre by, der i dag er nødt til at gå op til 600 m for at bruge metroen.

124 4. Krav til busserne og deres kørsel

125 Der skal tages lokale hensyn, såsom at busser ikke kører i myldretiden.

126 Der skal være en løsning, så der fortsat kan være buskørsel til f.eks. børnehaver.

127 5. En by for både beboere og besøgende

128 En regulering af turisttransporten er ikke kun en miljøforanstaltning, men også en
129 forudsætning for at bevare Københavns livskvalitet og unikke byrum.

130 Når turister færdes til fods og benytter offentlig transport, oplever de byen mere autentisk –
131 samtidig med, at lokale beboere og erhverv får en mere rolig og tilgængelig hverdag.

132 **Uddybende kommentarer til kategori 2**

133 Der bliver i handleplanen udpeget seks områder, der ligger i Indre By, der både er nye eller er
134 foreslået i tidligere strategier.

135 Nedenstående steder er taget fra handleplanen for turisttransport, hvor der kan være
136 buspladser i Indre By og hvilken karakter pladsen har.

- 137 • Øster Voldgade. (fra Handlingsplan 2021) 2-3 bus-pladser kl. 9-18 med 15 min.
138 parkering.
- 139 • Ved Stranden. (Nyt initiativ) 1-2 bus-pladser kl. 10-15 med mulighed for 15-min.
140 parkering.
- 141 • Nørre Farimagsgade ved Vesterport. (Nyt initiativ) 3-4 bus-pladser med 3-timers
142 parkering.
- 143 • Øster Farimagsgade v. Kommunehospitalet. (Nyt initiativ) 1 bus-plads med 3-timers
144 parkering.
- 145 • Kampmannsgade på dæmningen. (Nyt initiativ) 4-6 bus-pladser kl. 10-15 med 3-
146 timers parkering.
- 147 • Evaluering af tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken. Evalueringen sker
148 med inddragelse af turistbusbranchen DPT

149 Her er lokaludvalgets kommentarer til de udvalgte buspladser, som der nævnes i
150 handleplanen:

151 Der bør i handleplanen være kort over hvor de enkelte holdepladser kan være, for at vi bedre
152 kan få et overblik.

153

154 Det gælder ved udpegningen af steder, at det flere steder er uklart, hvad det betyder at der er
155 holdepladser. Man kan ikke se det tidsrum, hvor busserne må holde der, og vi ønsker at der
156 ikke er turistbusser i myldretiden, hvad enten de må holde der i 15 minutter eller tre timer.

- 157 ● Ved ønsket om en holdeplads ved Kampmannsgade vil vi gerne kommentere at
158 Søerne er et roligt og fredet område. Her kan 4-6 buspladser, hvor busser kan holde i
159 tre timer, virke meget voldsomt.
- 160 ● Det skal specificeres, hvorfor man vurderer, at der kan være 3-4 pladser med
161 parkering i tre timer ved Vesterport St.
- 162 ● Ved Øster Voldgade må busserne holde der i 15 minutter mellem kl. 9 og 18.
163 Det vil sige, at selvom der kun er 2-3 holdepladser, kan der være buskørsel i
164 myldretiden.
- 165 ● Ved Stranden er ikke egnet til buspladser. Gaden kan bruges i en kort periode indtil
166 der er fundet en alternativ plads ved den tidligere Nationalbank ved Bremerholm.
- 167 ● Vi undrer os over at der har været dialog om DPT om området ved Gefion
168 springvandet og Churchilparken, men at der ikke har været dialog med Indre By
169 Lokaludvalg om dette område.

170 Der er i forbindelse med branden ved Børsen forsvundet en række pladser til turistbusser.
171 Dette skal der findes en løsning på.
172 Et sted hvor der kunne være en busplads, er ved den tidligere Nationalbank ved
173 Bremerholmen og ved børsgraven i Havnegade.

174 Det er vigtigt at de pladser, der udvælges, har regler, der kan håndhæves.

175

176 **Uddybende kommentarer til kategori 3**

177 Indre By Lokaludvalg bakker op om en forbudszone i Middelalderbyen, Frederiksstaden og
178 Nyboder, da disse byrum er præget af ældre gadeforløb, der ikke kan rumme store køretøjer.
179 Det understreges i handleplanen, at en forbudszone vil få omfattende konsekvenser.

180 Her holder Indre By Lokaludvalg fast i, at der er begrænset plads til store køretøjer i området
181 og der udover turistbusser også er andre tunge køretøjer i området. Nogle af disse køretøjer er
182 turistbusser i rutefart, der måske ikke er omfattet af denne handleplan. Der skal være en
183 samlet løsning, der håndterer den samlede turisttransport, også den, der kører i rutefart.

184 Der foreslås en holdeplads i Bredgade, der kan skabe problemer for cyklister.

185 Der skal kun være holdepladser hvor det er i overensstemmelse med den øvrige trafik.

186

187 Der foreslås en busterminal på Nørre Voldgade.

188 Nu hvor der ikke længere er en holdeplads på Vor Frue Plads, er Nørre Voldgade en
189 mulighed. Dog skal Nørre Voldgade fortsat være et sted, hvor der er plads til rekreative
190 områder.

191 **Uddybende kommentarer til kategori 4**

192 Det er godt at der foreslås en dialog mellem relevante aktører og mere information til turister.

193 Det er også godt at der foreslås et trepartssamarbejde, der inddrager borgerne om hvordan
194 man kan finde løsninger.

195 Men disse tiltag må ikke træde i stedet for en samlet løsning, der ser på de strukturelle
196 forhold, der medfører et større behov for turisttransport i Indre By.
197
198 Der skal ligeledes være en strategi, hvor eksisterende regler overholdes og der ikke gives
199 tilladelser til, at der kører busser på ruter, hvor de ikke må køre.