

Hej Christian

Her kommer ændringsforslagene, der har været talt om i byudviklingsgruppen. De er ikke fra byudviklingsgruppen, da jeg ikke har kunnet nå at tage dem op på et møde og få dem debatteret.

Men de har været sendt ud til gruppen over mail og derfor kunne være blevet kommenteret på af alle.

derfor sendes kommentarerne ind i enkeltpersoners navne og ikke i byudviklingsgruppens navn.

Forslag til ændringer, der skal indsættes i bydelsplanen:

1. Fra Henrik: Turistbusserne beholder muligheden for at enten standse, holde eller parkere i nærheden af Indre Bys største turistattraktioner, Amalienborg, Christiansborg, Rosenborg, Tivoli, Nyhavn og Kanalbådene.
2. Fra Henrik: Hvordan de nye forhold omkring Børsen efter branden sidste år påvirker trafik mm. herunder at der blev fjernet pladser til turistbusser i området.
3. Fra Mads: Håndhævelse af reglen om at Design og udseende skal tilpasses områdets æstetik og kultur ved vareudstillinger, udeservering, skilte samt facadeskilte og pynt.
4. Fra Sally: vedhæftede tekst om Tema tre om byplanlægning.
5. Fra Sally: Lejecykler uden fast stamsted, skal ikke være til gene hverken når de er parkerede eller anvendes i trafikken. I dag nævnes lejecykler ikke i bydelsplanen. Til dette punkt må der gerne indgå følgende pointer. som jeg har fået via byudviklingsgruppen.
Der er et behov for at præcisere nogle konkrete løsningsforslag. I dagsordenspunktet fra TMU om lejecykler som blev taget op d. 26 maj 2025 er der om forslag til stramninger.

TMU: <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-19052025/referat/punkt-18>

Man kan påpege, at det er et problem at udlejecykler tilsyneladende har TMU's opmærksomhed - med et godt forslag, men ikke har en prioritering og udvikling i ressourcerne hos TMU. Dette understøttes i et svar om lejecykler der netop er sendt til lokaludvalget. Der er stadig uforholdsmæssigt mange uøvede turister på gaden, hvilket kan skabe en usikkerhed i trafikken.

Der er en eksplosiv udvikling i antallet af lejecykler i indre by. Det ses især hoteller og krydstogtskibe - som har stor vækst i cykel "flåden" og lancere deres egne rundture?

Parkeringsmæssigt er der f.eks. i Nyhavn et lejecykel-kaos, som gør det svært at komme til og fra Nyhavn. Desværre uden at vi endnu ved, hvor mange lejecykler det drejer sig om, og om der er en øvre grænse for antal af cykler i indre by.

Turistbranchen/cykleudlejere må selv være interesseret i en god cykelleje-udvikling, ifht til indre bys rammer og en parathed til en arbejde sammen med TMU og andre - om en positiv ændring af turist-adfærd.

KK kan ifølge Vejloven prgf 80a stk 3 - ikke ændre på antallet lejecykler....?

Spørgsmål til præciseringer:

1. Hvilken kategori falder turistbusser under på oplistningen i tema to om mobilitet på side 23. Erhvervskørsel eller som er højere prioriteret end privatbilisme?
2. Hvad menes der med "busser", der står flere steder i bydelsplanen? "Busser" kan være partybusser, offentlig transport, hop-on/hop-off busser og private busser af alle slags.
3. Skal vi tage højde for byggeriet ved Nationalbanken i bydelsplanen? Kan vi have opsamling i området for kanalbåde og turistbusser, nu hvor der er et byggeri i området?

Jeg forstår strategien med over tid at flytte kanalbåde og turistbusser til dette område, men skal bydelsplanen afspejle aktuelle ændringer, hvis et byggeri står på i flere år?

Hilsen Sally