

Til punkt 5:

Byudviklingsgruppen om broanlæg i Børsgraven og Nyhavn til kanalrundfarter

Uddrag af referatet af Byudviklingsgruppens møde den 19. maj 2022

7/ Høring om broanlæg i Børsgraven og Nyhavn

Et nyt firma Tourism Group International har ansøgt om at have Kanalbåde, som har billetkontorer i både Nyhavn og Børsgraven. De er nødt til at have et startpunkt i Nyhavn, også da det er dér, der ifølge dem er flest spontane kunder. De reklamerer med, at de sejler med eldrevne både, som giver en renere luft, og bruger høretelefoner i stedet for højtalere, som giver mindre støj.

Der står intet om, at der skal være færre kanalbåde fra de to andre firmaer, som opererer i samme område. Ansøgningen kan ses som vedhæftet fil.

Oplæg:

Turismens omfang og klimaaftryk er de hovedpunkter, vi bør fokusere på. KK har indgået aftale med de eksisterende havnebåd-firmaer om at køre med dieselbådene til 2037. P.t. er der ca. 47 daglige afgang fra Nyhavn. Der er dog kommet konkurrence fra nye firmaer, der vil køre el-både, men have ca. 30 afgang fra Nyhavn.

Man kunne tage de 3 firmaer og føre sammen med KK og IBLU for at drøfte, hvordan man kunne omlægge besejlingen af Kbh. Havn og kanalerne. De arealer, politikerne ynder at fremhæve som exceptionelle, Sydhavn, Papirøen, Nordhavn m.fl., kunne også besejles af havnerundfarterne, så man ser hvordan københavnere bor. Tilsvarende kunne man køre turister til Den røde Plads, Nørrebro.

Kommentarer:

- Enig i omfanget af turismen, men det faktum, at der kommer en konkurrent der sejler på el og med tiden vil være billigere, kunne det være med til at afskaffe dieselbåde. Er der indvendingsmuligheder mod bådenes udseende, al den stund at de hollandske både er vanvittigt grimme, pramme med orange plastikoverbygning?
- De nye elbåde kan kun tage 50% af de gamle havnebåde.
- Ingen af disse både har noget at gøre i Nyhavn, de dominerer over for de smukke gamle skonnerter. Foreslår at smide alle havnebåde ud til f.eks. Nationalbanken, så der ikke bliver forskelsbehandling og vi samtidigt undgår at ødelægge Nyhavn.
- Med Københavns CO2-mål må det være muligt at gøre noget ved forureningen fra de gamle både.

Løsning: Oplægget sendes til alle. Vi beder IBLU om at skrive en forespørgsel om, hvordan det kan være, at dieselfartøjer, når de er i vand inde i miljøzonen, kan forurene og ikke er underlagt miljøzonekravene, dvs. vi mener, at alle fartøjer skal følge samme krav, også m.h.t. tomgangsdirektivet. Desuden mener vi, at Nyhavn skal holdes fri for havnebåde af hensyn til de gamle veteranbåde.

Oplæg om Turism Groups prospekt om "Klimavenlige Kanalrundfarter"

I prospektet er der grundlæggende to forhold som er interessante for hele spørgsmålet om turisme i Indre by:

- Turismens omfang, og
- turismens klima- og miljøaftryk.

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

Her kan vi så kun være ærgelige over at KK efter det oplyste netop har indgået en aftale om 15 års kontraktforlængelse med de to eksisterende båd fartsselskaber (Nettobådene og Canal Tours Copenhagen). Om der kan ændres i de aftaler - f.eks. stilles krav om overgang til el-både mm. må vi evt. finde ud af.

Men det andet spørgsmål er, om der skal være mere af det samme når det handler om turisme. Det er ikke det samme når det handler om klimaaftrykket, men flere mennesker som gør det som utroligt mange (for mange vil en del mene) gør i forvejen - nemlig tager på kanalrundfart.

P.T. er planerne for de eksisterende selskaber, at der er op imod 45 afgang fra Nyhavn hver dag i løbet af de ca. 10 - 11 timer bådfarten sejler (i højsæsonen) = 4 - 5 afgang pr. time. Tourism Group har planer om at der skal være min. 3 afgang fra Nyhavn hver time - med mulighed for udvidelse senere. Uanset at bådene er noget mindre end de eksisterende, vil det betyde at antallet af bådafgange stiger til min. 75 både om dagen i højsæsonen (hvis de sejler så mange timer som de eksisterende) = ca. 7 - 8 afgang i timen = 14 - 16 ind- og udsejlinger + vendinger.

Uanset bådenes størrelse, vil det betyde at der skal endnu flere personer til/fra Nyhavn for at stige af og på bådene. Som der blev talt om på sidste møde i IBLU, kunne man overveje om Københavns turismestrategi, når der tales om vækst, skulle præciseres, så 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, Nordhavn = nogle af de områder Københavnske politikere fremhæver når de taler om Københavns vækst.

Man kunne også overveje muligheden for at kombinere en sådan "anderledes" bådfart 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.

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 (hvis man spørger mig).

Egentlig burde KK, sammen med de tre selskaber sætte sig (IBLU kunne måske tilbyde at deltage) og finde en løsning hvor man bredte bådfarterne ud over et større område, til gavn for andre bydele (og indre by), og med et mere langsigtet potentiale.