



”Turistbusser i København”

Resultat af workshop og interessenternes arbejde

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på sit møde den 17. juni 2013 at igangsætte et analysearbejde i et samarbejde med brancheorganisationer og andre interessenter, der angiver konkrete muligheder for at forbedre forholdene for turisterne og turistbusserne i det centrale København.

Arbejdet omfattede en indledende forundersøgelse i Teknik- og Miljøforvaltningen foretaget af daværende Center for Trafik i samarbejde med Københavns Erhvervscenter, hvor forvaltningerne og brancherepræsentanter bidrog med input og materiale. Derefter gennemførte Center for Trafik med deltagelse fra brancherepræsentanterne og forvaltningerne tre workshops med overskrifterne:

1. Problemsøgning og idé generering af indsatsområder
2. Kvalificering af identificerede indsatsområder
3. Prioritering af og forslag til håndtering og udførelse af indsatsområderne

Gruppen af interessenter var samlet for at drøfte turisme i trafikal sammenhæng i forhold til turisternes, branchens, byens og borgernes behov. Det viste sig, at der i denne ikke tidligere sete samarbejdskonstellation var flere mulige synergiskabende berøringsflader mellem interessenterne, som kunne udvikles i fremtiden

Ud over fagcentre fra Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har deltagerne i arbejdet har været:

Copenhagen Malmö Port, Wonderful Copenhagen, Københavns City Center, Danske Busvognmænd, herunder Strømme, Gråhund Bus og Anchersen A/S, BDP Cruise, Finsen Ejendomme, Styrelsen for Slotte- og Kulturejendomme, Tivoli, Kulturklubben, herunder Rosenborg, Statens Museum for Kunst og Nationalmuseet og HORESTA, herunder Hotel Winsor, Hotel Guldsmiden og Radisson Blu Scandinavia Hotel.

Slutproduktet af arbejdet er dette katalog over mulige indsatser i Københavns Kommune. Det kan anvendes som grundlag for politisk udpegning af den fremtidige indsats og som inspiration til brug for fastlæggelse af nye praksisser på området.

Kataloget er opbygget i tre tidsperspektiver med hver sin prioriterede rækkefølge af indsatser:

1. ”Umiddelbart gennemførligt” - indsatser, der kan implementeres i byen primært via tilgængelige tekniske løsninger og derfor kan udføres som en del af Teknik- og Miljøforvaltningens drift.
2. ”Gennemførligt i nær fremtid” – indsatser, der som udgangspunkt vil kræve politisk godkendelse før implementering.
3. ”Gennemførligt på lang sigt” - indsatser, der er afhængig af strategisk politisk beslutning og teknisk udvikling forud for fastlæggelse og implementering af konkrete tiltag.

Handlingskatalogets identifikationer og prioriteringer er udtryk for interessenternes fælles arbejde og er en samling af input uden stillingtagen til eventuelle begrænsninger af mulighederne for bearbejdning og implementering af de enkelte indsatser.

1. ”Indsatser der er umiddelbart gennemførlige

Branchens ønskede prioritering af indsatser, der kan implementeres i byen med forvaltningens nuværende værktøjer.

1.1 Turistbusserne skal kunne bruge busbaner

Ønske: Forbedring af afviklingen af turistbustrafikken

Turistbusserne kører i dag sammen med den øvrige trafik på trods af, at de i lighed med kollektiv trafik, transporterer mange mennesker gennem byen. Udvalgte busbaner kunne fx hjælpe turistbusserne hurtigere gennem byen fra lufthavnen til krydstogthavnen bl.a. over Langebro.

Trafikregulering kan tilpasses løbende i samarbejde mellem busselskaber, politi og vejmyndighed.

For krydstogttrafikken ønskes bredere vej ved Nordhavn med busbaner med tilladelse for turistbusser.

Udfordring: Busbanerne er anlagt af hensyn til de 375.000 daglige påstigere i den kollektive trafik, og serviceniveauet for den daglige drift af byen sikres ved afviklingen i busbanerne. Denne afvikling skal sikres og ikke forringes.

Økonomi og ansvar

For TMF er økonomien beskeden, hvis der ikke foretages ombygning af signaler og busbaner. Det vil dog kunne skabe konsekvenser for de kollektive busser og afviklingen af den kollektive trafik og skal vurderes af Økonomiforvaltningen. Forvaltningerne kan undersøge om der kan udpeges steder i byen, hvor indsatsen kan gennemføres med fordel.

1.2 Indretning af af- og påstigning fra turistbusser

Ønske: Indretning af af- og påstigningspladser så de fleksibelt tilpasses turistmålenes placering og sæsonvariationerne, og at de benyttes og administreres hensigtsmæssigt.

I forbindelse med de store turistmål, Amalienborg, Amaliehaven, Christiansborg (ca. 300.000 besøgende primært i sommermånederne), Strøget, Rådhuspladsen, Tivoli m.v. mangler der af- og påstigningskapacitet i spidsbelastningsperioderne. Der er behov for højere kapacitet og mere fleksibel udnyttelse af den eksisterende kapacitet. Set i forhold til turistsæsonen kan der over året blive tale om differentieret brug af parkeringsarealer, som uden for sæsonen kan indrettes til øvrig parkering.

Desuden kan der måske via private områder findes yderligere plads til af- og påstigningspladser til busser. Disse kan være centralt placeret som f.eks. ved Christiansborg og Statens Museum for Kunst. Her kan etableres et samarbejde med Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme (SLKE) som grundejer, for at finde konkrete løsninger.

”Ideelløse løsning”: En central busterminal / p-plads til turist- og rutebusser. Med få offentlige midler kan der evt. etableres en påstigningsplads for turister, der skal rejse fra København (dampass m.fl.).

Busser holder for længe og optager derfor kostbar plads i hele byen.

De manglende pladser er også udtryk for uhensigtsmæssig brug: Busser som afventer og langtidsparkerer, spærrer for de busser, der jf. eksisterende skiltning skal aflevere og afhente turister. Der foregår samtidig en del tomgangskørsel, fordi eksisterende pladser ikke benyttes hensigtsmæssigt.

Indsats kan ske ved at skabe flere pladser i perioder med spidsbelastning og ved at vejlede busserne bedre f.eks. delvist ved hjælp af permanent placering af p-vagter på de kritiske lokaliteter. P-vagterne vil dog ikke kunne opnå resultater med mindre, der er mulighed for parkering af busserne i rimelig afstand fra af- og påstigningsstedet. Information med henvisning til langtidsparkering skal være tilgængelig for busvognmænd. Der kan konstateres uhensigtsmæssig færdsel pga. en større andel af udenlandske busser, der parkerer i stedet for at sætte af. Her kan mere målrettet information også bruges som indsats.

”Ideel løsning”: En mere effektiv p-bøde administration ifm. turistbusser. Evt. tilladelse for anvendelse af eksisterende Movia stoppesteder. Elektronisk skiltning af p-pladser til bus om dagen kan give mere fleksibilitet i anvendelsen.

Indretning af af- og pålæsningspladser

Attraktionernes herlighedsværdig hænger også sammen med omgivelsernes udseende. Derfor er det ikke en løsning at skabe mange p-pladser lige op og ned af attraktionerne.

Det er vigtigt, at der tages højde for, at der ved attraktioner med stort turistbesøg er tale om mange turister, der ikke selv kan finde/bruge alternative transportformer. Det er afgørende for oplevelsen/attraktionerne, at turisterne kan sættes af og på ved attraktionerne. F.eks. har Rosenborg 70 % udenlandske gæster.

Desuden påpeges differentierede løsninger for de koncentrationer af attraktioner og hoteller, der ligger rundt i byen. Det er et antal attraktioner, med stort turistbesøg, hvor identifikation af lokalitet og pladsbehov bør foretages konkret. Aftale med grundejerne og fysiske udformninger kan forbedre adgangsforholdene for turisterne til attraktionerne.

”Ideel løsning”: Indretning af tilstrækkelige p-pladser i overensstemmelse med omgivelserne. Fleksible løsninger, tilpasset sæson og rejsedag.

Adgangsforhold

Mange steder er tilkørselsforholdene vanskelige pga. trængsel og den øvrige trafik, fodgængere, cykler, bil/bus. Der er for lidt plads eller for dårligt flow særligt i forbindelse med at Indre By er påvirket af, at der foregår meget indenfor et kort tidsrum.

Det skal belyses, hvordan et bedre flow og afvikling sikres. Det kan man f.eks. gøre via forsøg, man kunne eksempelvis lave et forsøg med at ensrette Toldbodgade fra nord mod syd i turisthøjsæsonen.

”Ideel løsning”: Der peges på en ændring af den trafikale strategi, herunder begavet samordning, IT, Styring og en decideret afvejning af de enkelte trafiktyper. Det handler om, at lokalisere knudepunkterne og parkeringsmuligheder i nærheden og medtage muligheden for alternativ parkering ved attraktionen.

Økonomi og ansvar

Der vil for TMF være tale om i omegnen af ½ mio. kr. pr. år til ny skiltning og afmærkning. Etablering af elektronisk skiltesystem til turistbusser vil koste 2 – 10 mio. kr.

Hvis p-vagter skal bruge mere tid på at vejlede busser end på kontrol, vil kommunen tabe indtægter fra p-afgifter. Op til 3 mio. kr. pr. år.

TMF er ansvarlig for trafikregulering gennem op- og nedtagning af skilte i forhold til efterspørgsel hen over året. Her vil være tale om en finansiering på 100.000 kr. pr. år. Branchen vil være ansvarlig for information af egne aktører om mulighederne i byen og de enkelte grundejere/attraktioner vil være ansvarlig for vedligeholdelsen af samarbejdet med brugerne og operatører.

1.3 Turistbusser og turisme skal på den politiske dagsorden

Ønske: Kommunale strategier, anlægsprojekter og drift skal tage stilling til og prioritere turistbustrafikken.

I de seneste år har betjeningen af byen med turistbusser lidt under et manglende fokus i mange anlægsprojekter. Det har vanskeliggjort arbejdet for busselskaberne, chaufførerne, turistførerne og turisterne.

Det erhvervspolitiske fokus skal genskabes, så det tabte kan vindes tilbage og bidrage til at skabe arbejdspladser i turisterhvervene og give turisterne et endnu bedre indtryk af København.

I København er der en politisk prioritering af den bløde trafik, særligt cyklister, men en italesættelse af turistbus som kollektiv trafik for turister og den miljømæssige gevinst efterspørges af turistbuserhvervet. Københavns Kommunes prioritering af fodgænger- og cykelarealer har konsekvenser for øvrige trafikanter herunder af- og påstigning for busser og flow i bustrafik. Der peges på områderne omkring Strøget og ved Nørreport.

”Ideel løsning”: Politisk bør behandles muligheden for at fjerne individuel trafik i et område (middelalderbyen eller mere). Herudover bør havnen indgå som et udpeget område til investering i afvikling af trafikken.

Økonomi og ansvar

TMF er ansvarlig for at bringe spørgsmålet ind i alle aktuelle anlægsprojekter forud for den politiske beslutning og bringe turistbusser og turisttrafik med ind i den overordnede kommunale planlægning.

1.4 Forum for turisttrafik

Ønske: Et tæt og kontinuerlig kommunikationsforum mellem kommunen og branchen til koordinering af trafikafviklingen, der kan tage højde for en fleksibel planlægning og sæsonvarierende trafikhåndtering.

Der skal etableres et fast forum i stil med de afholdte workshops, der blev nedsat i dette arbejde. De eksisterende trafikfora er fine til meget konkrete problemløsninger, men har indtil nu ikke

skabt et samlet netværk, som identificerer problemer og skaber mulighed for løsning på tværs af brancher, firmaer og forvaltninger.

Behov for løbende møder mellem interessenter, da der ikke findes permanente løsninger. Det kunne være 2 årlige møder mellem kommunen, busselskaber, cruiseoperatør, HORESAT mv. som alle kan bidrage med fakta og løsninger til samlet koordinering af turistbustrafikafviklingen.

”Ideel løsning”: Der skal være en database til rådighed, som relevante parter skal kunne få adgang til/melde interesse i, og som alle bruger.

Økonomi og ansvar

TMF vurderer, at det er en årlig udgift på ca. 50.000 til drift af et turisttrafikforum. Københavns Erhvervsservice skal også i fremtiden tage et medansvar for arbejdet med at skabe fora og synergi indenfor turistrelaterede erhverv. TMF fastholder og udbygger dette arbejdes nedsatte forum for bustrafik sammen med erhvervene, Movia, Politiet og Frederiksberg Kommune. Taxi tages med i dette arbejde.

Danske Busvognmænd har adgang til stort set alle busser i Danmark. Det må afklares, hvem der kan videregive information.

1.5 Koordinering og information om trafikale hændelser

Ønske: Bedre informationsstrømme mellem kommunen og branchen om aktuelle og forestående trafikale ændringer og udfordringer i byen.

Udbygning af samarbejdet om trafikafvikling og fremkommelighed, så oplysningerne flyder hurtigere ud til de enkelte busvognmænd, chauffører og turistførere.

Økonomi og ansvar

TMF kan stå for koordinering med aktører og politi. TMF har allerede iværksat et særligt arbejde for fremkommelighed og information om trafik. Busvognmændene er ansvarlige for at videreformidle viden fra myndighederne til aktørerne.

Krydstogtterminalen skal være i tæt kontakt til TMF om forventet trafik og spidsbelastning.

1.6 Dokumentere behov og løsninger med fakta

Ønske: Branchen skal arbejde med at indsamle data til brug for dokumentationen af behov og effekter ved problemer og løsninger. Forvaltningen skal efterspørge relevante data inden en beslutning træffes eller et problem løftet til politisk behandling.

Økonomi og ansvar

Branchen må finde midler og kræfter til at indsamle og offentliggøre data som forvaltningerne bør efterspørge og anvende som grundlag i vores arbejde

1.7 Natparkering af turistbusser på besøg i København

Turistbusser, der kommer med grupperejser til København, har ofte brug for parkering om natten og i andre perioder, hvor bussen ikke anvendes til transport af selskabet.

I dag er der ikke den slags muligheder i København. Det kan skabes sammen med natparkering af lastbiler, med enkle faciliteter til chaufføren.

Økonomi og ansvar

TMF vil skulle bruge 0,1 mio. kr. pr. år til ændret skiltning og oplysning på hjemmeside. Forvaltningen er ansvarlig for trafikregulering og information og branchen er ansvarlig for at bringe information og private løsninger med i indsatsen.

1.8 Sammenhængende information om Byens Nye Anlæg

Turisterne og turistførerne savner sammenhængende information af, hvad der er nyt i byen, hvor det ligger og hvordan betingelserne er for at komme der hen med en turistbus.

Økonomi og ansvar

I TMF vil information på engelsk om nye anlæg koste ½ mio. kr. pr. år og forvaltningen vil være ansvarlig for koordinering af information om nye private og offentlige anlæg.

1.9 HOP ON HOP OF busserne

Ønske: Bedre regulering og afvikling af busser på rutetilladelse (fra Trafikstyrelsen) rundt i byen.

Det er inden for de sidste par sæsoner oplevet, at det voksende antal busser på begrænset plads giver udfordringer. De konkurrerende selskaber skaber dårlige situationer for turisterne på grund af selskabernes ulovlige og aggressive optræden ude på fortovene.

Kommunen må sammen med Trafikstyrelsen skabe et samarbejde og en fornuftig regulering. Sanktionsmulighederne skal være utvetydige og håndhæves. Også flertallet af busselskaberne ønsker dette.

Økonomi og ansvar

I TMF ligger økonomien i den daglige drift og forvaltningens ansvar er koordinering og regulering, mens branchen må udvise selvdisciplin og samarbejde.

2 Indsatser der kan gennemføres i nær fremtid

Branchens ønskede prioritering af indsatser, der som udgangspunkt vil kræve politisk beslutning før implementering kan udføres.

2.1 Havnetunnel

Ønske: Beslutning om og efterfølgende anlæg af en havnetunnel til forbindelse af Nordhavnen og Amager.

Trafikflowet gennem byen er en sammenblanding af gennemkørsel, målrettet søgning samt afvikling af personflowet gennem byen. Den påvirker både håndtering og afviklingen af turisterne til og fra krydstogtterminalen og lufthavnen samt turisterne til og fra Indre By.

Etablering af en havnetunnel vil fjerne meget unødigt trafik i/gennem city og give bedre plads til den målrettede trafik også for turisterne. Desuden vil det skabe bedre/mere effektive muligheder for afviklingen af turistbustrafikken til og fra Indre By. Derfor ses det som en løsning på problemet med flere og flere turistbusser

Økonomi og ansvar

Det vil koste flere mia. kr. og må afklares politisk i aftale mellem kommunen og staten. ØKF og TMF vil være ansvarlig for analyser og oplæg til politisk beslutning i kommunen.

2.2 Fremme af trafik med miljørigtige busser

Ønske: At udvikle turistbustrafikken med fokus på at fremme en renere og mere miljøvenlig trafik også på turistbusområdet.

Der kan peges på flere forskellige virkemidler som f.eks. særlige fordele for busser, der anvender el, gas eller brint som drivvirkemiddel i og omkring turistattraktioner.

Det er vigtigt med et samarbejde om indføring af nye busser, der anvender nye miljørigtige drivmidler, hvor igangsætning af forsøg og spredning af erfaring i branchen kan bidrage til at fremme denne udvikling. Der eksisterer et markedspotentiale i at omlægge flere busser til nye drivmidler, i fht. biogas er der tale om en moderne og velafprøvet teknologi, en veludbygget infrastruktur i form af naturgasnet, som kan anvendes i forbindelse med opbygning af tankstationer, prisen på naturgas/biogas er pt. konkurrencedygtig med dieselpriser. Barrierer: lovgivning, miljørigtige busser er en investering og skal kunne anvendes andre steder end i København uden for turistsæson (april-september).

Økonomi og ansvar

Indsatsen er ikke et spørgsmål om kommunal finansiering, da finansieringen kommer fra branchen selv. Branchen må stå for finansiering og investering i bedre busser m.v. og kommunen (TMF og ØKF) kan skabe grundlag for politisk opbakning og udbud.

2.3 Cykelstier, der ikke generer turistbusserne

Ønske: Bedre udformning/markering af cykelsti v/hoteller/stoppesteder.

Der opstår farlige trafikale situationer, når bussernes passagerer skal krydse cykelstien.

Som løsninger peges på skiltning og afstribning, markering på cykelstien ved afsætningspladser/stoppesteder på cykelsti, riller/bump, skilte på cykelsti med advarsler til cyklisterne og som sikring af turisterne. Oplysning til chauffører og busselskaber om at advare passagerer inden der stiges ud.

”Utopis løsning”: TV – kampagner der opfordre til, at cykler skal være bedre til at holde tilbage og vise hensyn overfor fodgængere.

Økonomi og ansvar

Finansiering af kampagner over for turister, så de kan begå sig mellem de mange cykler i København vil koste TMF/ØKF 0,1 mio kr. pr. år.

2.4 Kommunale anlægsprojekter, der inddrager brug af turistbusser

Ønske: Prioriter turistbusser på lige fod med kollektiv trafik også i kommunale anlægsprojekter.

Konkrete fysiske projekter har ikke øje for turistbusservice og konsekvenser for branchen. Det medfører en reduktion af plads til bussernes håndtering af turisterne trods et stigende behov.

I de kommunale anlægsprojekter bør der foretages vurdering af konsekvensen for turistbusserne og deres behov.

”Ideel løsning”: Overordnet målsætning og strategi hvor turistbusserne prioriteres.

Økonomi og ansvar

Finansieringen skal skabes i de enkelte projekter i TMF og alle interessenter skal arbejde for at skabe politisk forståelse og vilje.

3 Indsatser der kan gennemføres på lang sigt

Branchens ønskede prioritering af indsatser, der er afhængig af teknisk, strategisk og politisk forarbejdning, før der kan tages stilling til eventuel efterfølgende implementering.

3.1 Busterminal i centrum af København

Ønske: Løsning på, at byen i dag ikke kan tilbyde turister, der ankommer med bus, et centralt ankomststed.

Det gælder både rutetrafik/fjernbustrafik, hvor turister vælger at besøge København med bus. Det gælder også de turistbusser, der fragter turister rundt i byen, gennem byen og til byens mange destinationer og som har forskellige behov for en centralt terminal med faciliteter. Faciliteter som afsætning og opsamling for passagerer med endt rejsemål/ påbegyndt rejse i København, information/service til turisterne og mulighed for koblingen til/mellem busserne og øvrig trafik.

Det kunne også betegnes som en sightseeing terminal, for turister, som vælger at bruge den frihed turistbustrafikken tilbyder. En terminal med synlighed og plads til alle selskaber.

Der nævnes flere bud på en placering af en terminal, som i højere eller mindre grad må betragtes som muligheder, men som på nuværende tidspunkt ikke er belyst: F.eks. Kødbyen, Postterminalen Bernstorffsgade/Tietgensgade eller ved Glyptoteket, Ny Ellebjerg station, Ørestad Station, Ny Nørreport. På overdækning af banegraven bag Hovedbanegården/ ved Vesterport station og Vester Farimagsgade.

En terminal kan drives for/af/med Kommunen i samarbejde med de pågældende selskaber.

Økonomi og ansvar

Etablering af en åben kommunal terminalfunktion på Nørre Voldgade i forlængelse af det nye busdepot vil f.eks. koste mere end 10 mio. kr. i en sted- og tidssvarende udførelse. Placering og bygning af terminalfunktion i centrum vil ligge hos TMF/ØKF.

3.2 Langtidsparkering med støttefaciliteter for busser

Turistbusser kan i dag ikke vente/parkere ½ - 1 dag ved turistattraktioner i byen. Grupperejser til København har f.eks. behovet.

Langtidsparkeringerne skal gerne være tæt på centrum og kan være midlertidig (sæsonbestemt). Indretning f.eks. til 100 busser på en gang med mindst 3 timers parkeringsmulighed, restauranter, toilet til chauffør og cafeteria. Forslag til administration: 50 kr/pr. døgn. Vagter sender busserne af sted.

Mulig placering ved Otto Buses Vej/ tankstation/Bane Danmark – Nordhavn – Valbyhallen – Grøndalscentret – Bella Center – Lodsepladsvej - A.F. Vandrehjemmet - Godsbanearer syd for Tivoli hotel – Refshaleøen.

”Ideel løsning”: Stor asfaltplads med tankstation, toiletter og cafeteria, med god information og direkte transport til centrum.

Økonomi og ansvar

Branchen vil være ansvarlig for etablering af parkering til overnattende busser med en omkostning på omkring 5 mio. kr. og skabe ordnede forhold for overnattende turistbusser.

3.3 Stærk infrastruktur som støtter krydstogtturismen

Følgende tiltag påpeges som forbedring og sikring af adgangen til og fra krydstogtterminal: Intelligent skiltning til skibe i havnen, bredere vej ved Nordhavn med busbaner med tilladelse for turistbusser, sikring af fodgængere fra Krydstogtterminal til Nordhavn, optimering af Linie 26 (MOVIA), hvor der kan skabes midlertidig salgssted af billetter og justering af busafgange i forhold til anløbstider.

Der er tale om f.eks. 800.000 cruiseturister i maj-sep. 2012 og weekender, hvor "Cruisebusser" i høj grad benyttes til at håndtere disse turister.

Udfordringen er passagerer med bagage. De har i dag ikke tilgængelige alternativer for at komme til og fra terminalen. Branchen må arbejde på alternativer, f.eks. håndteringen af indtjekning af bagage til lufthavnen, opbevaring af bagage i forbindelse med besøg i Indre By.

"Ideel løsning": Nye/åbne/lempede regler omkring sejlads uden for havnen (ny kaj ved Frihavn, lufthavn og centrum).

Økonomi og ansvar

ØKF og TMF kan etablere god kollektiv trafikbetjening og fremkommelighed til krydstogtterminalen. Udgiften hertil skal som udgangspunkt dække en udvidet køreplan af eksisterende buslinje 26 i ØKF. TMF kan i driften optimere fremkommeligheden ud fra Nordhavnen for turistbusserne ved større fleksibilitet i trafikafviklingen ved Kalkbrænderihavnsgade samt optimering af henvisningsskilte for fodgængere i området.

TMF og ØKF må udarbejde analyse og grundlag for politisk beslutning og branchen må bearbejde og fremhæve behovet for ændrede sejladsregler og stå for bygning af anlægsmuligheder samt etablere samarbejder om særlige passagergrupper.

3.4 Elbustog på gaderne som kører til grupperejser på opkald

Ønske: Et alternativ/ en erstatning for dieselbusser (CO₂/støj), der kan have stor kapacitet (50 stk.).

Busser er for decentralt styret, el-bustog muliggør central styring af individuelle løsninger. Der skal findes en udbuds- og samarbejdsform.

Økonomi og ansvar

Branchen skal stå for projektudvikling og finansiering. TMF står for formidling og godkendelser mellem kommunen, trafikstyrelsen og operatør af systemet.

3.5 Færre turistbusser i byen

Ønske: Udbredelse af alternative transportformer for turisterne.

Udvidelse i turisterhvervet og København som turistmål giver flere og flere turistbusser i København. Dette udfordrer trafikafvikling og turistbranchens fremkommelighed. For at undgå forringelse af fremkommeligheden bør arbejdes med alternative strategier for transporten af turister i byen.

Strategi og løsninger med flere spor som er bæredygtige i forhold til transport af turister. Cykler/metro/flere elbusser evt. brintbusser, havnebusser på nye drivmidler. Sæt pilotforsøg i gang og samle op på erfaringer, udarbejde business cases og mere samarbejde om indkredsning af områder.

Konkret kunne det være, at arbejde for, at Bus 11A, som i dag består af 11 små elbusser, indgår som hop on hop off transport omkring seværdigheder i byen.

Samtidig arbejdes med en overordnet strategi for afviklingen af ”cross town” trafik, med en sikring af strukturen på tværs af byen og indretningen/brugen af byens infrastruktur og branchens trafikmønstre for at optimere busbrugen.

Koblingen mellem den kollektive transport og turistbusserne er også en del af løsningen. forholdet udbud/ejerskab bør belyses nærmere og det skal gøres billigt for turister at benytte den kollektive transport.

Økonomi og ansvar

Alle har interesse i at løse problemet. Branchen er delvis ansvarlig for løsning og finansiering mens kommunen, TMF og ØKF også delvist bør finansiere af f.eks. forsøgsordninger.

3.6 Bedre brug af vandet til turisttransport

Ønske: At bruge vandvejen til transport af turister til Indre By.

Der peges på en stor mulighed i at anvende havnen til transport af turisterne i højere grad end i dag, hvor havnebus til Langelinie og Krydstogtterminal kunne afvikle en del af den trafik, der i dag foregår med turistbus gennem og til centrum. Turisttrafik i havnen bør foregå miljørigtigt, f.eks. med elbåde. Af hensyn til afviklingen og optimering af turisttrafikken bør arbejdes med hurtigbåde.

Økonomi og ansvar

Der ligger et teknisk udviklingsarbejde i dette initiativ samt et investeringsbehov, som erhvervet, for den største del, må løfte.