



Bilag 3

Kortlægning og beskrivelse af turistbus-situationen i København

Dette bilag beskriver turistbus-situationen før COVID-19 og er en kort opsummering af:

- udpegning af områder med største fremkommelighedsproblemer og flest borgerklager på grund af turistbusserne i højsæsonen.
- de forskellige segmenter af turistbustransporter
- overflytningspotentialer og datagrundlag

Fakta om turismen

København har i de seneste 10 år oplevet stigende international anerkendelse og interesse som destination. Samtidig nåede turismen et omsætningsniveau på ca. 38 mia. kr. årligt og skabte i 2019 42.000 fuldtidsstillinger. En undersøgelse udarbejdet af WOCO fra 2018 viste, at 81% af københavnernes er åbne for flere turister i København.

Antallet af turismerelaterede overnatninger i København steg fra 4,3 mio. i 2008 til 9,6 mio. i 2019. Den stigende turisme har gavnet byen økonomisk, men har også lagt et pres på byens faciliteter og hverdagslivet. Især i visse områder af Indre By, hvor turistbusser og store grupper af besøgende skaber trængsel og trafikale udfordringer.

COVID19 påvirkning af turismen i København

Ligesom i resten af verden har COVID19 ramt turisme- og oplevelsesindustrien i København hårdt. Lukkede grænser og lufthavne har betydet tomme hoteller, lukkede restauranter, ingen krydstogtskibe, aflyste eller udskudte kongresser og kultur- og sportsbegivenheder samt tomme butiksgader. I 2020 forventes det nationale tab på turismeomsætningen at være på 31 mia. kr. 90% heraf (28 mia. kr.) er tabt alene i hovedstadsregionen. Dette svarer ifølge Wonderful Copenhagen til et tab på 33.000 arbejdspladser. Alene i København oplevede man i 2020 en nedgang på 65% i turistovernatninger ift. 2019.

Turismen i København gik dermed i foråret 2020 fra "overturisme" til "underturisme" pga. lukkede grænser og restriktioner for oplevelsesbranchen. Særligt fraværet af internationale gæster i København, som normalt udgør 2/3 af byens besøgende, har haft en negativ påvirkning på Københavns turismeomsætning, med et estimeret tab på 16,5 mia. kr. fra marts til august. Forventningen er dog, at turisterne gradvis vil komme tilbage til København startende med

22. april 2021

Sagsnummer
2021-0099790

Dokumentnummer
2021-0099790-6

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Mobilitet
Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

www.tmf.kk.dk

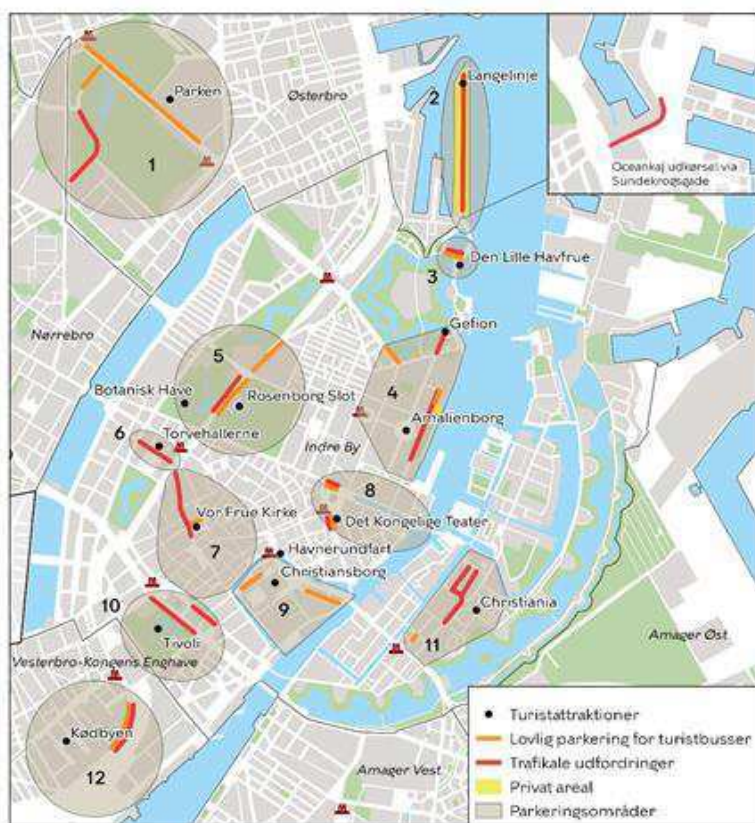
gæster fra nærmarkederne, Europa og til sidst også fra fjernmarkederne. Når turismen igen er tilbage på 2019-niveau, forventes det at trængslen og de trafikale gener fra turistbusserne er de samme som i 2019.

Trængsel fra turistbusser i 2019

Udfordringer med trængsel grundet for mange turistbusser opstår i sommerhalvåret på de samme strækninger og tæt på turistattraktioner.

Der er udpeget 12 lokationer som er særligt trafikalt udfordret i turistsæsonen af turistbusser, og som er udvalgt på baggrund af en gennemgang af:

- hvilke politikerspørgsmål, der har været omkring turister
- tidligere politikerbestilte budgetindspil
- antal borgerhenvendelser inkl. borgerklager
- handlingsplanen for turisttransport fra 2014



Generne fra turistbusser

De gener ved turistbusser, der er baggrunden for denne handlingsplan, handler især om trængsel og trafikfarlige situationer og om parkerings- og miljømæssige gener.

Trængsel og trafikfarlige situationer

De mest velbesøgte destinationer, hoteller og turistattraktioner ligger i Indre By. 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, og det skaber utrygge og irriterende situationer for gadernes øvrige trafikanter. I højsæsonen kan det også bidrage til trafikale flaskehalse på hovedfærdselsårer.

Parkeringsgener

Mange chauffører parkerer deres busser i forlængelse af de attraktioner, de besøger. Mange af de placeringer er ikke egnet til busparkering og derfor heller ikke tilladt. Flere af dem er placeret i tilknytning til travle og trafikerede veje i byen som f.eks. Bredgade.

Turistbustransport, forskellige segmenter

Der er overordnet 5 forskellige segmenter af turistbustransport, kendetegnet ved deres rute, klientel og antal:

- Sightseeing i Indre By og brokvartererne
- Udflugter ud af byen
- Dagture til byen
- Overførselstransport mellem hotel, krydstogtskib eller lufthavn og togstation
- Lokal gruppetransport

Sightseeing i Indre By og brokvartererne

Foruden de rutekørende busser er der i højsæsonen et stort antal turistbusser, der kører sightseeing, og det er ofte de samme attraktioner, der bliver besøgt. Disse turistbusser bruger parkerings- og holdepladserne i byen og især dem, der ligger tæt på attraktioner.

Udflugter ud af byen

Denne type kørsel bidrager til at sprede turisterne.

Dagture til byen

Busserne har et fast mål i byen som en konference, overførsel til krydstogt eller et museum. Busserne kommer fra hele Danmark, men også fra nærliggende lande, og de benytter stoppesteder i byen.

Overførselstransport mellem hotel, krydstogtskib eller lufthavn og togstation

De rejsende samles op ved togstationen eller i lufthavnen og skifter til bus. De har bagage med og bliver ofte i byen. Nogle hoteller i Indre By har egen parkering, men busserne bruger ofte byens holdepladser til afsætning.

Lokal gruppetransport

Skoleelever, børnehaverbørn, sportsklubber, personale osv. har et bestemt formål i byen og kommer fra Storkøbenhavn og omegn. Busserne bruger holdepladser og private parkeringspladser.

Ud fra dialog med branchen og de analyser, der er tilgængelige, skønnes det, at de turistsegmenter, der primært bruger ikke-rutekørende turistbusser, enten er turister, der køres til hoteller, eller krydstogts- og dagsturister, der bruger bussen som sightseeingtur.

Turistsegmenternes overflytningspotentialer

Turister i København har en lang række transportmidler tilgængelige, når de er ankommet til København. De trængselsproblemer med turistbusser, som opstår i højsæsonen i dag, er kendetegnet ved at opstå i Indre by, brokvartererne og Christianshavn. Det betyder at der er potentialer for overflytning til både kollektive transportformer, cykling og fodgængertrafik.

Samtidig vil der være en efterspørgsel på turistbusser fra turister, der er gangbesværede, kommer i grupper eller skal have meget bagage med. I handlingsplanen er der derfor både udviklet initiativer, der kan gøre det mere attraktivt, tilgængeligt og synligt at vælge en anden transportform for turister, ligesom der er udviklet initiativer som fokuserer på at gøre turistbussernes kørsel mere hensigtsmæssig.

Datagrundlaget for turisters valg af transportformer og ruter i København er i dag begrænset til bestemte turistsegmenter og ved en del af initiativerne vil der være behov for at undersøge turisternes valg yderligere.

Datagrundlaget for turisters valg af transportformer og ruter i København er i dag begrænset til bestemte turistsegmenter, og ved en del af initiativerne vil der være behov for at undersøge turisternes valg yderligere. De følgende afsnit er baseret på de trafiktællinger og rapporter, der har været tilgængelige og i dialog med aktører fra branchen.

Udenlandske turistbusser

Der er ikke noget overblik over, hvor mange af turistbusserne der kommer fra udlandet eller fra danske virksomheder, men branchen skønner, at over halvdelen er udenlandske.

I Oslo har kommunen lavet tællinger i 2019, der viser, at det i juli og august kun var henholdsvis 21 % og 15 % af turistbusserne, der var norske. Uanset hvad det nærmere størrelsesforhold er, så skaber andelen af udenlandske turistbusser nogle særlige udfordringer. Bl.a. fordi chaufførerne har dårligere kendskab til trafikken og parkeringsforholdene i København, men også fordi kommunikationen til turister, der kommer til byen i udenlandske turistbusser, har sværere ved at nå frem end kommunikationen til andre turistsegmenter. På workshopen med branchen deltog der tilsvarende ikke nogen repræsentanter for udenlandske turistbusselskaber. Dette forhold er der så vidt muligt taget højde for ved de initiativer, handlingsplanen fremhæver.

Gruppeturister

Gruppeturisme er et tværgående segment, der har det til fælles, at de kan være svære at overføre til andre transportmidler end turistbusser. Mængden af mennesker, der skal samme vej, er alene en udfordring, dels fordi der kan være begrænset kapacitet i andre transportmidler, dels også fordi det er lettere at samle og føre gruppen ved hjælp af en turistbus. Alt efter om det er skolebørn eller turister med anden kulturel baggrund, kan der være et stort trykbehov for at blive sammen som gruppe.

Afhængig af de konkrete grupper og typen af rute, de er på, er der begrænset potentiale for at få flere til at tage cyklen på sightseeingtur i større grupper. Der vurderes at være mulighed for, at flere turistgrupper går, fordi mange af attraktionerne ligger i gå-afstand af hinanden. Det kræver dog, at gå-ruten er interessant nok, og for branchen er det et problem, at det ikke er muligt at guide for lige så store gå-grupper som de grupper, der føres i turistbus. Der er bedre mulighed for, at flere grupper kan tage kollektiv transport og særligt metrolinjerne, der ligger nær de mest besøgte turistattraktioner. Til gengæld er billetkøbsprocessen mere besværlig for grupper, og den kollektive transport kan ikke altid konkurrere på pris med guidede turistbusture.

Dagsturister

Dagsturister er det turistsegment, der er allermindst viden om, udover at en del af dem skønnes at komme fra Danmark eller nærtliggende lande som Sverige.

Turistbuskørsel t/r hotel

70 % af de udenlandske og 75 % af de danske turister i København overnattede i 2017 på hotel under deres ophold. 3 % af udenlandske turister og 8 % af danske turister ankom til København med bus, men en del af de 66 % udenlandske og 5 % danske turister, der ankom med fly, antages også at have transporteret sig til hotel i turistbus.² Der vil være et stort behov for nemt at kunne tage bagage med på de ture, og turistbusser vil derfor fortsat være attraktive til de kørsler. Her vil det være kollektiv transport som f.eks. metronettet fra lufthavnen, der kan fragte turister med bagage til hoteller, men det vil ikke kunne dække hele behovet. Ved en eventuel regulering af turistbusmængden vil det være vigtigt at definere muligheder for turistbuskørsel til hoteller.

Krydstogtgæsternes valg af transportmidler

I 2019 ankom 940.000 krydstogtturister til København. Dette er en stigning på 200.000 på 5 år. Da krydstogtbranchen globalt set er i vækst, og da Østersøen er en attraktiv destination, forventes der en fortsat stigning i krydstogtturismen i København.

Krydstogtturisterne i København kan inddeles i to kategorier:

1) turnaround-gæster, hvor gæsterne enten starter eller slutter deres krydstogt i København og 2) transit-gæster, hvor krydstogtskibet ligger til kaj i København om morgenen og sejler videre om eftermiddagen/aften. Turnaround-krydstogter udgør ca. 45 % af alle krydstogter i København. Turnaround-skibene anvender hovedsagligt krydstogtterminalerne ved Oceankaj i Nordhavn, mens krydstogtkajen ved Langelinie bliver anvendt af transitskibe. Der er derfor også stor forskel på krydstogtgæsternes valg af transportmiddel. Cruise Copenhagen Network og Wonderful Copenhagen gennemførte i sæsonen 2019 en analyse, der bl.a. havde fokus på at afdække krydstogtgæsternes valg af transport.

Turnaround-gæsternes transport

95% af turnaroundgæsterne giver udtryk for, at de ikke har haft problemer med at finde transport til Oceankaj. Da turnaround-gæsterne netop enten starter eller slutter deres krydstogt i København, har de i højere grad brug for også at transportere deres bagage. Dette kan forklare, at 54% af gæsterne benytter taxi for at komme til Oceankaj, og

17% anvender shuttlebus. Kun 5% anvender offentlige bybusser, og 5% anvender turistbusser i rute.

Derudover viser undersøgelsen, at 8% af gæsterne besøger attraktioner uden for København, fx Malmø og Nordsjælland. De foretrukne attraktioner er dog Tivoli, Den Lille Havfrue, Nyhavn, Strøget og Amalienborg.

Vurderingen er, at turnaround-gæsternes valg af transport til og fra Oceankaj ikke har en betydelig effekt på andelen af turistbusser ved de mest populære turistattraktioner i byen. Der er dog et potentiale i at flytte langt flere gæster over i offentlig transport eller turistbusser i rute for at sikre en mere bæredygtig og hensigtsmæssig transport til og fra krydstogtterminalen.

Transit-gæsternes transport

80% af transit-gæsterne bruger 4 eller flere timer i byen. De mest besøgte attraktioner er Den lille havfrue, Amalienborg, Nyhavn, Strøget og Tivoli. En tredjedel af transitgæsterne færdes både til og fra Langelinie til fods. Dette skyldes naturligt den tætte placering på byens attraktioner. Derudover benytter en tredjedel turistbusser i rute. Under 10% benytter offentlig transport. Samlet set betyder valget af transportmiddel mellem krydstogtterminalen ved Langelinie og byen, at transporten sker relativt effektivt. Hvis turistbusserne i rute bliver omlagt til el, vil målsætningen om, at 75% af transit-gæsternes transport skal være bæredygtig, være nået.