

Fra: kbh-trafik@politi.dk <kbh-trafik@politi.dk>

Sendt: 22. november 2023 13:34

Til: ,

Emne: SV: Anmodning om principiel godkendelse af dispositionsforslag - Toldbodgade.

Hej

Desværre kan Københavns Politi ikke give samtykke til den ensretning af Toldbodgade, som Københavns Kommune har anmodet om.

Københavns Politi har en stor bekymring for den trafikale afvikling i området, både for den almindelige færdsel, men også for beredskabets fremkommelighed. Ligeledes ser vi en trafikale sikkerhedsudfordring, som er beskrevet nedenfor.

Københavns Politi tager de fremsendte trafik- og krydsafviklingstal til efterretning, og vi hæfter os særligt ved, at der ses en forventet ekstrabelastning af Bredgade på + 19%.

Vores politimæssige vurdering er, at området omkring Kongens Nytorv, herunder Store Kongensgade, Bredgade og Toldbodgade, i mange år har været meget trafikalt belastet med en generel tung trafikafvikling. I spidsperioderne har denne trafikale belastning betydet, at trafikken stort set har været gået i stå. Dette har medført opstuvning af trafik på disse gader og ligeledes medført, at der i periferien af området er opstået trafikale udfordringer. Dette har kunnet ses på f.eks. Christians Brygge, Kalvebod Brygge og området omkring Oslo Plads.

Der er en stor pendlertrafik sydfra, der benytter området omkring Kongens Nytorv til at komme til deres arbejdspladser i indre by samt til de nye, store erhvervsjendomme i Nordhavnen. Her har muligheden for at vælge Toldbodgade som alternativ rute til Bredgade – særligt om morgenen – givet god mening.

I forbindelse med den nuværende opretning af Toldbodgade, hvor trafikken har været spærret i nordgående retning, er det den politimæssige vurdering, at trafikafviklingen – særligt nordgående – har været endnu mere belastet.

I det fremsendte materiale beskrives det, at trafikken foreslås afviklet via f.eks. Farimagsgade og Søgaderne. Dette vil medføre, at trafikken, der kommer sydfra, allerede skal forlade Kalvebod Brygge ved Bernstorffsgade og herefter finde ud på H. C. Andersens Boulevard. En kørselsrute, der allerede nu er svært fremkommelig.

I materialet beskrives yderligere, at krydset Kongens Nytorv/Bredgade vil blive yderligere belastet. Vi vurderer, at dette kan medføre en øget trafikale usikkerhed for særligt cyklister, der skal til og fra Nyhavn fra Kongens Nytorv. Lyssignalet, der fører trafikken mod Bredgade, er opbygget med et "depot" imellem to lyssignaler. Dette depot er ofte fyldt op, hvilket før det problematisk, dels at afvikle biltrafik, der kommer fra den sydlige del af Nyhavn mod Kongens Nytorv, men ligeledes gør det cykelkrydsningen i begge retninger besværlig, og vi oplever, at cyklister "krydser" imellem de holdende biler.

Det er vores oplevelse – særligt når der er megen aktivitet i Nyhavn – at fodgængere, der skal krydse for at komme til og fra Kongens Nytorv, må bevæge sig imellem biler, der har blokeret krydset, fordi de ikke kan fortsætte ad Bredgade, hvilket jo er trafikalt usikkert.

Med venlig hilsen

KØBENHAVNS **POLITI**

Færdselsafdelingen

Sektionen for vejsager og ATK
Gammel Køge Landevej 1
2500 Valby.

Fra: KNJ002@politi.dk <KNJ002@politi.dk>

Sendt: 7. december 2023 13:15

Til: ^

Emne: VS: Anmodning om principiel godkendelse af dispositionsforslag - Toldbodgade.

Til Københavns Kommune

I har i mail af 24/11-23 bedt Københavns Politi om at genoverveje afslaget af 22/11-23 på samtykke til ensretning af Toldbodgade, som ansøgt af kommunen.

Jeres henvendelse har været debatteret i herværende sektion og med ledelsen i Center for Færdsel og Trafik.

Københavns Politi har som hovedargumenter fremført, at det er vores politifaglige bekymringer, at en ensretning af Toldbodgade kan medføre, at:

-den i forvejen langsommelige trafikafvikling omkring Kgs. Nytorv og særligt videre ad Bredgade, vil blive endnu ringere og at trafikken i spidsperioder vil gå i stå.

Dette vil ligeledes få konsekvenser for trafikafviklingen bagud, hvor der vil ske en ophobning af køretøjer på Kgs. Nytorv og helt tilbage til Christians- og Kalvebod Brygge.

Ligeledes har vi en bekymring for beredskabets fremkommelighed ved ulykker eller hændelser i området.

-trafikken fra syd vil skulle finde nye veje at afvikle på. Vi fik nævnt i afslaget, at det fremgik af projekt materialet, at trafikken mod nord ville søge mod Farimagsgade og Søgaderne. Vi korrigerer dette til, at det er Københavns Politis egen trafikale vurdering.

-cyklisters og fodgængeres krydsninger ved Nyhavn vil i endnu højere grad blive vanskeliggjort, idet bilerne blokerer de lovlige krydsninger.

I vurderer, at bilisters blokeringer er et politimæssigt problem og henviser til Færdselslovens § 26, stk. 7. Dette er et gyldigt argument, men det er vores vurdering, at mange af de bilister, der bliver "fanget" i krydsene, ikke ender i disse situationer med vilje, men at de bliver ramt af, at trafikken længere fremme pludseligt går i stå.

Dette vil være problematisk for politiet at håndhæve.

I har yderligere spurgt til, hvor i Færdselsloven det er beskrevet, at politiet har hjemmel til at afgøre en sag med begrundelse i fremkommelighed.

Færdselsloven nævner ikke dette politimæssige hensyn.

Vi henviser til, at det er generelt anerkendt, at politiet i sine vurderinger skal tage hensyn til både trafiksikkerhed og trafikal fremkommelighed. Dette hensyn fremgår i øvrigt også af vejdirektoratets tilbagemelding til høringsparter af 1. september 2021 i forhold til ændring af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser, hvor justitsministeriet anfører: "at politiets rolle i forbindelse med fastsættelse af lokale hastighedsgrænser har til formål at sikre hensynet til færdselssikkerheden, trafikafviklingen og beredskabets fremkommelighed". Denne rolle mener vi også gør sig gældende i andre spørgsmål om trafikale ændringer, idet hensynet objektivt set er det samme.

Det er fortsat Københavns Politis vurdering, at en permanent ensretning af Toldbodgade vil medføre yderligere trafikafviklingsmæssige udfordringer i en sådan grad, at et samtykke ikke kan gives.

Med venlig hilsen



KØBENHAVNS **POLITI**

Færdselsafdelingen

Sektionen for vejsager og ATK
Gammel Køge Landevej 1
2500 Valby.

Fra: kbh-trafik@politi.dk <kbh-trafik@politi.dk>

Sendt: 21. marts 2024 12:49

Emne: SV: Anmodning om principiel godkendelse af dispositionsforslag - Toldbodgade.

Tak for din mail med rejsetidsopgørelser.

Københavns Politi fastholder, at der ikke kan gives samtykke til en ensretning af Toldbodgade.

Vi skal henvise til de tidligere fremførte argumenter om, at det er vores bekymring, at en permanent ensretning af Toldbodgade vil være medvirkende til, at trafikafviklingen i indre by, særligt i området omkring Kgs. Nytorv og Christians Brygge vil blive yderligere forringet.

Vi har set på de fremsendte rejsetider før og under den nuværende midlertidige ensretning af Toldbodgade og noterer, at de umiddelbare målinger af rejsetiderne kunne indikere, at den midlertidige ensretning har en ringe eller ingen negativ påvirkning.

Københavns Politi vurderer, at de målte rejsetider sandsynligvis er påvirkede af, at en del af den trafik, der tidligere kørte ad Toldbodgade mod nord og videre ad Grønningen nu afvikler andre steder i byen, sandsynligvis via blandt andet Bernstorffsgade og H. C. Andersens Boulevard.

Vi skal til sidst igen henvise til, at Vejdirektoratet selv anbefaler, at der i politiets trafikale vurderinger, skal tages hensyn til trafikafviklingen – herunder også for den motoriserede færdsel.

Med venlig hilsen

.

KØBENHAVNS POLITI

Center for Færdsel og Trafik

Afsnit Øvrige Færdselsopgaver,
Sektionen for Vejsager
Gammel Køge Landevej 1
2500 Valby.

Notat om turistbus parkering og kørselslogistik i Frederiksstaden

Nærværende notat har som formål at fremkomme med løsningsforslag på den for beboere, besøgende, erhvervsdrivende og miljøet generende og til tider meget kaotiske og farlige trafiksituation på Sankt Annæ Plads.

I sommerhalvåret 2024 har Sankt Annæ Plads i større perioder af dagen være hjem søgt af et meget stort antal turistbusser, der stopper og parkerer hvor der er plads og ikke er plads, og af hyppige kødannelser på op imod 20 minutter ved højresvinget til Bredgade. Problemerne på Sankt Annæ Plads er en direkte konsekvens af den midlertidige ensretning af Toldbodgade og nedlæggelsen af ca. 20 turistbus parkeringspladser langs med Amalienborg og for enden af Amaliehaven. Nævnte kaos og farlige situationer er dokumenteret på Frederiksstaden Beboer og Erhvervsforenings Facebook side.

Notatet har som forudsætning, at Sankt Annæ Plads er aldeles uegnet til buskørsel, stop og parkering, og at turistbusser i videst muligt omfang skal holdes ude af området Toldbodgade, Amaliegade og Sankt Annæ Plads. Notatet har også som forudsætning, at turister herunder cruiseturister skal have mulighed for at besøge Frederiksstaden og gerne forlade København med en indtryk af en venligsindet og moderne hovedstad.

Det vil indgå i overvejelserne om de konkrete løsningsforslag, om turistbussernes samlede kørsel rundt i Frederiksstaden kan reduceres og herved også have en positiv effekt på miljø og trængsel i Frederiksstaden, og om chaufførerne vil have mulighed for at passe deres arbejde i god orden, uden bekymring for parkeringsvagter, politi og vrede beboere og erhvervsdrivende mv.

Det er notatets primære sigte at udarbejde løsningsforslag, der kan have virkning fra foråret 2025 (grundet situationens alvor), og som kan udbygges herfra. Løsningsforslag, som har et længere tidsperspektiv, er listet bagest i notatet.

Notatet bygger på viden og erfaringer om trafiksituationen i Frederiksstaden, herunder om kørselslogistik, afsætnings- og parkeringsmuligheder for turistbusser i nærhed af de af turister mest besøgte steder og attraktioner i og omkring Frederiksstaden

Notatet har indsamlet viden og modtaget forslag fra en workshop med 100 deltagere ved medlemsmødet i Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening den 21. oktober 2024. Notatet har desuden haft mulighed for at teste forudsætninger og løsningsmuligheder ved det årlige møde i Cruise Denmark - Copenhagen and beyond, som blev afholdt den 7. november med deltagelse af branchens aktører såvel som politikere fra Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.

Notatet er udarbejdet efter dialog i gruppen af WoCo, KCC og Stromma.

Det er hensigten på et senere tidspunkt at udvide notatet til at omfatte Middelalderbyen og Indre By som helhed.

Notatet er struktureret således:

1. Oversigt over de mest besøgte turistattraktioner i Frederiksstaden og gruppering heraf i besøgssteder.
2. Antagelse om antal turister, der årligt gruppe-besøger Frederiksstaden i turistbus, og om antal busser, der derved kører rundt og har behov for at parkere i Frederiksstaden.
3. Teknik- og Miljøforvaltningens plan, som har foranlediget det nuværende kaos.
4. Konkrete løsningsforslag med sigte på 2025 og de nærmeste år herefter.
5. Liste over mulige langsigtede løsningsmuligheder.

1. Mest besøgte turistattraktioner¹

De mest besøgte attraktioner i Frederiksstaden er:

1. Amalienborg Slotsplads herunder Museum
2. Marmorkirken
3. MACA Museum
4. Nyhavn
5. Kanalrundfarten
6. Designmuseet
7. Frihedsmuseet
8. Gefionspringvandet og Langelinie

Turistattraktionerne kan grupperes efter, hvordan de nærhedsmæssigt passer sammen og herved kan defineres som besøgssteder:

- A. Gefionspringvandet og Langelinie, Frihedsmuseet og Designmuseet
- B. Amalienborg og Marmorkirken
- C. Nyhavn, Kanalrundfarten, MACA Museum, Kgs. Nytorv mv.

Det forudsættes, at hovedparten af turisterne kan og er villige til at gå frem og tilbage mellem to (A og B henholdsvis B og C), men ikke til alle tre besøgssteder. Det forudsættes desuden, at afsætning af turisterne ved et besøgssted og opsamling et andet besøgssted er undtagelsen. I øvrigt flugter det med, at tomkørsel af turistbusser skal forsøges undgået af såvel trafik som miljømæssige årsager.

2. Antal turister og turistbusser

Det antages, at det årlige antal turister, der gruppe-besøger Frederiksstaden i turistbus, er i størrelsesordenen 1-2 mio. turister. De gruppe-besøgende turisterne ankommer i helt overvejende grad fra cruises, fra gruppeture med fly og fra turistbus gruppeture fra det øvrige Danmark og EU.

Antallet af busture, der skal bruges til at køre 1-2 mio. turister om året, anslås at være 20.000-30.000, svarende til 100-150 turistbusser dagligt, der i sæsonen (200 dage) skal parkere for at sætte turister af og tage dem på igen, et eller flere steder i Frederiksstaden. 100-150 busser i Frederiksstaden inden for en typisk 4 timers periode fra kl. 10.00 til 14.00 betyder, at der er behov for i størrelsesordenen 25-30 turistbus parkeringspladser i Frederiksstaden for at klare en normal belastning, samt at pladserne skal være hensigtsmæssigt placeret i forhold til besøgsstederne for ikke at skabes kaos og/eller gene for trafik, beboere og erhvervsdrivende.

Turistbusserne kørselslogistik, herunder om de kommer ind til Frederiksstaden fra Nord (primært Oceankaj Cruise Terminal Nordhavn og Langelinie) eller kommer ind fra Sydvest (fx Lufthavnen, øvrige Danmark, Sverige, Tyskland mv.) henholdsvis om de fortsætter videre igennem Frederiksstaden er en væsentlig overvejelse for placering af turistbus-parkeringspladserne.

Notatet er opmærksom på, at et meget større antal turister end de 1-2 mio. i turistbusser, som notatet omhandler, årligt besøger Frederiksstaden. Nævnte turister transporteres sig individuelt rundt i, fx taxa, cykel, metro, gående, Hop On-Hop Off busser mv.

3. Teknik- og Miljøforvaltningens plan

Teknik og Miljøforvaltningens plan for turistbus-parkeringssteder i Frederiksstaden, som har skabt det nuværende kaos på Sankt Annæ Plads, er, at turistbusserne i stedet for de ca. 20 nedlagte pladser i

¹ Notatet har indsamlet data fra flere forskellige kilder, bl.a. Copenhagen Card.

Amaliehaven og Toldbodgade skal parkere på Grønningen i nordgående retning, hvor der i perioden april- september er oprettet 12-14 turistbus parkeringspladser (i stedet for et større antal bil-parkeringspladser). Ifølge TMF skal disse 12-14 pladser fremadrettet suppleres med et mindre antal turistbusholdepladser på Esplanaden. Tilsammen planlægger TMF at nedlægge i størrelsesordenen 75 bil-parkeringspladser på Grønningen og Esplanaden i sommerhalvåret, uanset gene for beboere og erhvervsliv.

Teknik og Miljøforvaltningen plan er baseret på manglende viden og data, og forkerte forudsætninger:

- Der er for få pladser, 12-14, mod behovet for det dobbelte antal.
- Pladserne er forkert placeret og for mange turister i for lang gåafstand til to af de tre besøgssteder i Frederiksstaden.
- Pladserne er trafik-logistikmæssigt forkert placeret og skaber trafikproblemer i sig selv

Trafik-logistikmæssigt er der noget helt forkert ved, at turistbusser, der kommer ind fra Nord, skal køre gennem St. Kongensgade og dreje til venstre ved lyssignalet ved Esplanaden og videre ad det smalle stykke af Esplanaden for at komme rundt til venstre i lyssignalet ved Grønningen for at holde på de anviste pladser langs med Kastellet. Alternativt komme ind via Grønningen, svinge til venstre ved lyssignalet ved Esplanaden og kører ned ad Esplanaden og vende rundt ved By & Havn og Churchills Plads for at komme tilbage gennem Esplanaden og svinge til højre Grønningen for derefter at parkere langs Kastellet.

Hvordan skal turistbusser komme videre efter opholdet på Grønningen? Skal de køre til Langelinie for at kunne vende rundt og svinger tilbage, holde ved lyssignalet ved Øster Port for derefter at køre (igen) ned ad St. Kongensgade til Kgs. Nytorv og Indre By? Eller er tanken, at turistbusserne efter opholdet på Grønningen skal svinge til venstre ad Øster Voldgade og køre rundt om Middelalderbyen, H.C. Andersens Boulevard og Stormgade for at komme til Kgs. Nytorv, Nyhavn og omegn?

For turistbusser, der kommer ind fra Sydøst, må TMFs plan forudsætte, at busserne kører rundt om Kgs. Nytorv og op ad Bredgade, mens turisterne passerer alle besøgssteder, og parkerer på Grønningen, hvorfra turisterne så skal gå tilbage gennem hele det område, som er passeret undervej. Realiteten er, at busserne forsøger at stoppe på Kgs. Nytorv, hvor der er få pladser, og derefter kører til Sankt Annæ Plads.

Teknik og Miljøforvaltningens nuværende plan har således – udover kaos, kødannelser og øget trafikal usikkerhed - skabt betydelige gener for beboere og besøgende på Sankt Annæ Plads samt en omfattende tomgangskørsel gennem Sankt Annæ Plads, Bredgade, Esplanaden, Amaliegade og Toldbodgade med unødigt forurening til følge.

4. Konkrete løsningsforslag med sigte på 2025 og de nærmeste år herefter.

Overvejelser om løsningsmuligheder:

- A. Der skal være turistbusparkeringspladser i begge ende af Frederiksstaden, placeret hensigtsmæssigt i forhold til 2 af 3 besøgssteder og i forhold til kørselslogistik.
- B. Turistbusparkeringspladserne skal kunne nås fra Nord henholdsvis fra Sydøst, og kunne tilgås uden for mange unødige svinge rundt manøvre, omvejskørsel mv.

Konkrete forslag til oprettelse af 25-30 turistbus-parkeringspladser i Frederiksstaden:

1. I den nordlige ende af Frederiksstaden og i gåafstand til to og for nogle turisters vedkommende til alle tre besøgssteder kan der oprettes 14-18 turistbusparkeringspladser ved Nordre Toldbod, ved By & Havn og Churchills Plads. (Herved løses samtidigt problemet med kørselslogistik og vendinger, idet busserne kører ind fra Esplanaden og ud igennem Churchills Plads og tilbage på Esplanaden – uanset om fortsættelsen er gennem St. Kongensgade til Kgs. Nytorv og Indre By eller nordpå ad Grønningen.

2. I den sydlige ende af Frederiksstaden og i gåafstand til Kgs. Nytorv og Nyhavnsområdet oprettes 12-14 busparkeringspladser i Havnegade, Niels Juels Gade og ved Kgs. Nytorv, hvor plads.
3. Ovenstående primære turistbus-parkeringspladser suppleres med et antal turistbusholdepladser i Bredgade, i tidsrummet 10-15.

Liste over mulige langsigtede løsningsmuligheder.

(fra medlemsmødet)

- a) Få så mange turister som muligt over i metrosystemet.
- b) Finde anden færdselsåre, hente folk med båd ude ved krydstogtskibene, sejlads ad inderhavnen (som i Amsterdam og Venedig) (kræver store investeringer).
- c) Opmærksomhed på og hensyn til krydstogsturister på 65+.
- d) Sørge for at få politisk opbakning, for det er en grundholdning til, hvad vi vil have af trafik. Vi skal passe på med at flytte problemer i byen. Plan 2021 for turistbusser var ingen turistbusser overhovedet i Frederiksstaden - kunne man følge op på denne plan.
- e) Kvoter for turistbusser for at imødekomme de ældre turister.
- f) Øge kommunikation om metro. Fortælle om, at det er bedre for turisterne, og om hvor fantastisk et metro-net vi har, og hvor nemt det er at komme til alle steder (Nordhavn linje udbygges, kommer tættere på - evt løsning med pendler-busser til at flytte folk over i metroen).
- g) Flytte busparkering under jorden som i fx Italien.
- h) Elektronisk skiltning med information om evt. ledige busholdepladser, som for bilparkering nogle steder, så u hensigtsmæssig (tom)kørsel undgås.