

Turistbus parkering og kørselslogistik i og omkring Frederiksstadens turistattraktioner

Nærværende notat er en juni 2025 opdateret version af det notat, som Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening udarbejdede i eftersommeren 2024 i samarbejde med WoCo, KCC og Stromma, og som har været genstand for dialog og møder med Teknik og Miljøforvaltningen og Borgmester Line Barfod, BR-politikere, beboere, virksomheder og beboerforeninger i Frederiksstaden og Indre By mfl.

Opdateringen af notatet kan også ses som en vidensbaseret indsigelse til Teknik og Miljøforvaltningen forslag om "Begrænsning af turistbusser ved Churchillparken" og en advarsel mod en hastebehandling af sagen i Borgerrepræsentationen. Turistbusserne vil søge andre steder hen i nærhed af Amalienborg og derved øge generne for beboere og lokalt erhvervsliv, forværre trafiksituationen i Frederiksstaden og skabe farlige situationer for børn og svage trafikanter. Desuden vurderes det, at forslaget vil være negativt for turistindustrien, Københavns økonomi og omdømme.

Notatopdateringen fastholder udgangspunktet om:

- at turisme er en naturlig del af en moderne hovedstad og væsentlig for Københavns og landets økonomi og omdømme;
- at turisme branchen gør hvad den kan for at udvikle og diversificere transportformer for turisterne, og at turistbusser i en overskuelig fremtid fortsat vil udgøre en ikke uvæsentlig del heraf, bl.a. for større grupper og for turister med nedsat mobilitet;
- at planlægningen af turistbussernes kørsel, af- og påsætning og parkering i og omkring Frederiksstaden prioriteres efter:
 - a) minimering af gener for beboere, børn og legeområder, udendørs cafe- og restauranter og tilsvarende byrum herunder friholdelse af boligområder som Sankt Annæ Plads og Marmorkirken, der begge er absolut uegnede for kørsel og parkering af turistbusser;
 - b) mulighed for at kunne foretage af- og påsætning af turister uden gene og fare for andre trafikanter og turisterne selv, og som er i gåafstand til turistattraktionerne og med hensigtsmæssige adgangsveje hertil;
 - c) optimering af turistbussernes kørselslogistik i forhold til trafikafvikling, trafiksikkerhed og miljømæssig påvirkning;
 - d) hensyntagen til parkeringspladser for beboere, erhvervsdrivende og besøgende;
 - e) erhvervs- og kontorområder samt åbne områder er at foretrække til turistbus parkering frem for boligområder og rekreative områder, specielt i weekender er kontorområder klart at foretrække.

Baseret på ovennævnte forudsætninger peger notatet på de tre steder i Frederiksstaden, som er mest velegnede til turistbusparkering, af- og påsætning:

1. Nordre Toldbod og Churchillparken i den nordlige ende af Frederiksstaden og i gåafstand til flere af de mest attraktive besøgssteder herunder Amalienborg kan uden større ændringer give plads til 14-18 turistbusparkeringspladser. Se foto bagest.
2. Niels Juels Gade, Frederiksholms Kanal og Kgs. Nytorv i den sydlige ende af Frederiksstaden og i gåafstand Nyhavn og attraktive besøgs- og indkøbssteder kan med få ændringer give plads til 12-14 busparkeringspladser. Som efter Nationalbankens ombygning kan flyttes til Havnegade.
3. Til at erstatte ca. halvdelen af de i sommerhalvåret 12-14 oprettede turistbusholdepladser på Grønningen, de nordligste der ligger for langt væk fra attraktionerne, oprettes et antal turistbusholdepladser i Bredgade, nord for Frederiksgade og i tidsrummet 10-14 uden for myldretiden. På stykket nord for Fredericiagade ud for Landsretten er der i forvejen stopforbud.

I perspektiv af ovennævnte og de bagvedliggende analyser, er det svært at forstå, at Teknik og Miljøudvalget den 16. juni 2025 på opfordring fra Maersk Fonden og uden demokratisk dialog med

områdets beboere og erhvervsliv har besluttet, at turistbusserne fremadrettet ikke mere må køre rundt om og stoppe ved Nordre Toldbod og Churchillparken.

Sankt Annæ Plads' beboere, børn, besøgende og erhvervsdrivende har i to år været stærkt generet af i perioder kaotiske og farlige trafiksituationer på Sankt Annæ Plads, der som byrum, park og legeplads for børn er aldeles uegnet til buskørsel og parkering. Garnisonskirken er i længere perioder af dagene blokeret af turistbusser og fortovene uden for kirken er blevet ødelagt af bussernes parkering. Det skal dog med, at den 14. juni 2025 er der opsat skilte med indkørsel forbud for turistbusser fra Bredgade til Sankt Annæ Plads, men ikke fra Holbergsgade-Toldbodgade trods opfordring hertil.

Beboere og erhvervsdrivende samt besøgende ved Grønningen er i oprør over, at hele den ene side af Grønningen er reserveret til turistbusparkeringspladser i sommerhalvåret. Det har hidtil også været en del af den overordnede plan, at der også skulle oprettes turistbusholdepladser på Esplanaden.

Ifald Teknik og Miljøudvalgets beslutning vedtages i Borgerrepræsentationen den 26. juni, vil det ikke alene genere turismen og ikke mindst cruiseturismen i København og omdømmet af København som turistby, det vil efter alt at dømme betyde, at turistbusserne vil søge andre og helt uegnede steder, typisk i bolig og byrumsområder, til af- og påsætning af turisterne. Det kan med rette frygtes, at Sankt Annæ Plads kaosset vil gentage sig.

Dette er en opfordring til, at Borgerrepræsentationen udskyder beslutningen om "Begrænsning af turistbusser ved Churchillparken", og at der i stedet besluttet nedsat en udredningsgruppe med deltagelse af branchen og Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening mfl., der får til opgave at kortlægge og undersøge problemer og løsninger.

Notat om turistbus parkering og kørselslogistik i Frederiksstaden (udarbejdet juli-okt. 2024)

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 hjemsøgt 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. Designmuset
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, Frihedsmuset 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

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

Det antages, at det årlige antal turister, der gruppe-besøger Frederiksstanden 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 Océankaj 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 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.

Nordre Toldbod en eftermiddag

