



## Bilag 5 Samling af hørings svar

Hørings svar BDP Cruise(Best Destination Partner)	Side 2
Hørings svar Cruise Denmark-Copenhagen and Beyond	Side 4
Hørings svar Dansk Erhverv	Side 8
Hørings svar Dansk Persontransport	Side 11
Hørings svar Dansk Industri	Side 20
Hørings svar Enticon	Side 23
Hørings svar Strömma	Side 25



## **Hørings svar BDP Cruise (Best Destination Partner)**

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Njalsgade 13  
2300 København S

Sendt pr. mail til [vejaendring@kk.dk](mailto:vejaendring@kk.dk)

København, 6. februar, 2026

### Høringssvar vedrørende fredeliggørelse af Churchillparken.

BDP arbejder med krydstogt og turisme i København og har et dagligt fokus på logistikken omkring gæster og busafvikling i byen.

En fredeliggørelse ved Churchillparken og Gefionspringvandet kan få betydelige konsekvenser for afvikling, sikkerhed og trængsel, hvis løsningen ikke tager højde for de faktiske driftsforhold. En totallukning for busser gennem porten ved Nordre Toldbod og Churchillparken vil efter vores vurdering være meget uhensigtsmæssig og vil kunne skabe nye flaskehalse og flere vanskelige manøvrer, som i sidste ende kan være til skade for turister og den samlede oplevelse i området.

Turismen spiller en væsentlig rolle for København og bidrager både til byens økonomi, beskæftigelse og den samlede oplevelse af byen. For mange besøgende er turistbussen mere end blot et transportmiddel – den er en integreret del af oplevelsen – og deres eneste mulighed for at komme rundt i byen. En stor del af kørslen foregår som guidede ture i et roligt tempo, hvor guiden fortæller undervejs, og hvor stoppene følger et fastlagt program.

Sløjfen omkring Nordre Toldbod og Churchill parken har en enorm værdi for hele fortællingen om Københavns historie: Der fortælles om Frederiksstaden med Amalienborg – Maersk - De Royale Pavilloner med fortællingen om hvordan den danske Prins Carl blev konge af Norge - Batteri Sixtus og Holmen med Mastekranen - Refshale Øen og det gamle B&W – Kongeskibet – Trekroner - Porten med Merkur & Neptun, der symboliserer Københavns navn - Gefion springvandet og fortællingen om gudinden Gefion der pløjede Sjælland ud af Sverige - den engelske kirke Sct. Alban og ikke mindst Churchill Parken, Frihedsmuseet og den vigtige historie om Danmarks frihedskamp.

Det er en stor og vigtig del af mange busture, da mange af disse temaer danner grobund for gæsternes forståelse for København, Danmark og Skandinavien samt vigtige aspekter i den danske historie.

En løsning hvor området foran Gefion Springvandet lukkes helt for trafik vil skabe nye udfordringer med bakkende / vendende busser på Nordre Toldbod. I så fald har man bare flyttet problemet og reelt set ikke skabt en ny og holdbar løsning.

Vi har det seneste par år været henvist til Grønningen, når der skal parkeres i forhold til besøg på Amalienborg Slotsplads og området generelt. Men det vil være et stort tab for gæsternes oplevelse af København, ikke at kunne runde Toldboden og Gefion. Derfor synes vi at det er essentielt, at det fortsat er muligt at køre sløjfen i langsomt tempo, men uden stop.

Hvis kommunen vælger at gå videre med begrænsninger i området, bør der samtidig skabes reel kapacitet andre steder, så problemerne ikke blot flyttes. I den forbindelse bør genåbning af Amaliehaven for turistbusser indgå som en konkret mulighed i den samlede løsning.

Vi står gerne til rådighed for yderligere uddybning og spørgsmål – og inviterer gerne på en guidet bustur for at give et indtryk af en turist/krydstogtgæsts oplevelse af København.

Med venlig hilsen,



Peter Ottesen Lundqvist

Director of Cruise Department  
BDP – Best Destination Partner  
Herluf Trolles Gade 9, 2nd fl., DK-1052 Copenhagen K – Denmark  
Phone: +45 33 45 45 10 Direct: +45 33 45 45 09 Mbl: +45 42 96 31 31  
Email: [pl@bdp.dk](mailto:pl@bdp.dk) Web: [www.bdp.dk](http://www.bdp.dk)



## **Hørings svar Cruise Denmark – Copenhagen and Beyond**

6.02.2026

Til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen,  
Københavns Kommune  
vejaendring@kk.dk

### Høringssvar – Fredeliggørelse af Churchillparken

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond er et nationalt partnernetværk for krydstogtturismen, der samler havne, destinationer, turoperatører og skibsagenter samt lokale partnere i København, herunder transportaktører og attraktioner mm. På vegne af netværket takker vi for muligheden for at bidrage til den politiske behandling af fredeliggørelse af Churchillparken.

Dette høringssvar læses i forlængelse af vores høringssvar til '[Handlingsplan for transport af turistbusser 2025](#)', hvor vi redegjorde for principper for busfremkommelighed og behovet for realistiske, driftsmæssigt bæredygtige løsninger i området. Der henvises i øvrigt til de konkrete forslag, vi indsendte i forbindelse med den proces.

Høringssvaret vedrører gæstegang for organiserede ture fra krydstogtskibe. Ændringer i busadgang vil få væsentlige konsekvenser for afhentning og afsætning - særligt for skibe, der anløber Nordre Toldbod, hvor kapaciteten i forvejen er begrænset.

#### **1) Balanceret fredeliggørelse – uden at miste gæstegang**

Vi deler ambitionen om at skabe attraktive, grønne og trygge byrum. Men en model, der reelt afskærer busser fra at passere området omkring Churchillparken, vil få betydelige konsekvenser for afviklingen af organiserede ture. Kort, sikker af- og påstigning ved centrale attraktioner er afgørende for gæsteoplevelsen og byens tiltrækningskraft – især for ældre og gangbesværede gæster. Selvom der ikke lægges op til en fuldstændig lukning af området, vil de foreslåede ændringer i praksis primært ramme turistbusserne. Fortsat adgang for andre køretøjer – fx til kirken og øvrige matrikler – betyder, at det særligt er busflowet, der begrænses. Det påvirker sikkerhed, drift og gæstegang.

#### **2) Undgå yderligere pres på Grønningen og nye flaskehalse**

Der er i dag alene tilladt gennemkørsel forbi Gefionspringvandet, og hurtig afsætning har kunnet ske ved pavillonerne på Toldboden. Parkering og af-/påstigning ligger i praksis på Grønningen, der allerede er under pres. Yderligere begrænsninger i Churchillparken vil forskyde endnu mere belastning til Grønningen – og risikere uregulerede, utrygge af- og påstigningssituationer i nærområderne. Erfaringer viser desuden, at når busser mister muligheden for at vende eller afvikle trafik i en defineret sløjfe, opstår der flaskehalse. En lukning af sløjfen ved Gefion vil øge risikoen for, at busser må bakke eller foretage u hensigtsmæssige manøvrer på Nordre Toldbod og Esplanaden, hvor der færdes mange cyklister og gående.

### **3) Bevar gæstegang via Nordre Toldbod**

Nordre Toldbod spiller en vigtig rolle i byens krydstogtøkosystem og bør opretholdes med kontrolleret, funktionel busadgang. Diversitet og forbrug: Mindre ekspeditions- og luksusskibe anløber Nordre Toldbod. Disse gæster er ofte relativt pengestærke og bidrager betydeligt til byens oplevelsesøkonomi og diversitet i gæstesammensætningen. Skånsom placering: Anløbet ligger ikke i umiddelbar nærhed af beboelse, hvilket reducerer potentielle nabogener og gør det til en mere hensigtsmæssig lokation end flere alternative muligheder.

### **4) Bevar områdets kultur- og fortælleleværdi**

Korridoren omkring Kastellet, Gefionspringvandet, St. Alban's (Den Engelske Kirke), Amalienborg og Toldboden udgør et unikt, sammenhængende kultur- og fortællelandskab om monarki, forsvar, søfart og byudvikling. For guidede ture er adgang til kort og sikker afsætning i nærheden af attraktionerne afgørende. Længere gangafstande udvander fortællingen og ekskluderer mobilitetssvage gæster, hvilket i praksis kan tvinge operatører til at fjerne fx Amalienborg fra deres programmer.

### **5) Risiko ved total nedlukning uden alternativer**

En løsrevet begrænsning risikerer at føre til:

- Flere taxier/Uber → øget trængsel og dårligere trafikafvikling
- Øget pres mod Frederiksstaden → risiko for konflikter i et i forvejen presset byrum
- Yderligere pres på en allerede utilstrækkelig parkerings- og korttidskapacitet i Indre By

## **Anbefalinger**

### **1) Helhedsvurdering før permanente ændringer**

Eventuelle ændringer i Churchillparken bør indarbejdes i en samlet, fagligt underbygget løsning i sammenhæng med Handlingsplan for turistbusser 2025. Permanente begrænsninger bør først gennemføres, når der er etableret reel alternativ kapacitet andre steder i byen. Ellers flytter man blot problemerne og øger risikoen for tomkørsel og utryghed.

### **2) En realistisk kompromisløsning ved Gefionspringvandet**

Vi anbefaler en model, hvor:

- kørearealet indsnævres for at skabe mere ophold, grønt og tryghed
- busser fortsat kan passere i lav hastighed og som ensrettet gennemkørsel uden stop
- Hop On Hop Off-stoppestedet flyttes til Frihedsmuseet

Dette reducerer busaktiviteten markant ved springvandet, men bevarer en sikker, forudsigelig og driftssikker trafikafvikling – i modsætning til løsninger, hvor busser skal ind og ud samme sted.

### **3) Tidsafgrænset adgang for organiserede ture**

Tillad tidsafgrænset busadgang til hurtig af- og påstigning i nærheden af Churchillparken og Amalienborg – f.eks. ved pavillonerne på Toldboden i forbindelse med skibsanløb.

#### **4) Erstatningskapacitet i nærområdet**

Hvis der indføres begrænsninger ét sted, bør kommunen identificere og åbne nye løsninger et andet sted. Vi foreslår, at Toldbodgade og Amaliehaven bringes i spil som kontrolleret sløjfeløsning med mulighed for vendinger og kortvarig af- og påstigning uden yderligere pres på Grønningen.

#### **5) Genetablering af begrænset buskapacitet i Amaliehaven**

Åbning af parkeringsarealet over for Museum of Copenhagen (MOCH) kan skabe en nær-løsning for korttidsophold og vendinger.

#### **6) Ensretning omkring By & Havns kontor**

En ensretning vil eliminere u hensigtsmæssige og trafiksikkerhedsmæssigt problematiske vendinger ved Den Engelske Kirke. Det vil samtidig gøre eventuelle buspladser ved Esplanaden praktisk anvendelige.

#### **7) Midlertidige forsøgsordninger før permanente beslutninger**

Vi anbefaler, at eventuelle ændringer testes som midlertidige forsøg med klare tidsrum, opsyn, trafiktællinger og fælles evaluering med branchen – før permanente beslutninger træffes.

#### **Afsluttende bemærkning**

Vi støtter en fredeliggørelse, der går hånd i hånd med mobilitet, sikkerhed og tilgængelighed. Med de foreslåede tiltag kan København både beskytte sine byrum og fastholde en høj kvalitet i gæsteoplevelsen – samt styrke sin position som international krydstogtdestination.

Vi står til rådighed for videre dialog, testforløb og fælles udvikling af løsninger.

Med venlig hilsen

**Cruise Denmark – Copenhagen and beyond**

**v. direktør Klaus Bondam**

[klb@woco.dk](mailto:klb@woco.dk)



## **Hørings svar Dansk Erhverv**



Teknik- og Miljøforvaltningen  
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold  
Islands Brygge 37, 2  
2300 København S

6. februar 2026

## Høringssvar vedrørende fredeliggørelse af Churchillparken

Dansk Erhverv afgiver hermed høringssvar i forbindelse med Københavns Kommunes overvejelser om fredeliggørelse af Churchillparken.

Dansk Erhverv repræsenterer turistbusvirksomheder såvel som turisme- og oplevelsesvirksomheder i og omkring København. Vores bemærkninger baserer sig derfor både på hensyn til byrum, erhverv og turisme samt på praktiske drifts- og trafikikkerhedsmæssige erfaringer fra branchen.

Dansk Erhverv finder det problematisk, at der lægges op til vidtgående og permanente begrænsninger i bustrafikken gennem Churchillparken, uden at der samtidig foreligger realistiske og funktionsdygtige alternativer. Der mangler fortsat kapacitet i området, og fraværet af en samlet og politisk vedtaget plan for turist- og bustrafik betyder, at en isoleret lukning af Churchillparken vil føre til øget tomkørsel, mere trængsel og dårligere afvikling i spidsbelastningsperioder. Det gælder særligt i perioder med høj aktivitet i området, herunder ved større arrangementer og krydstogtanløb. Det er vanskeligt at se, hvordan dette kan forenes med kommunens ansvar for både fremkommelighed, trafikikkerhed og en velfungerende by.

Dansk Erhverv finder endvidere, at en løsning, hvor gennemkørende bustrafik helt udelukkes fra Churchillparken og forbindelsen til Nordre Toldbod, vil have betydelige og problematiske konsekvenser for trafikafviklingen i området. Forslaget risikerer at forringe den daglige drift af turistbusser og Hop-On Hop-Off-kørsel og vil efter vores vurdering ikke løse de reelle udfordringer, men i stedet flytte dem til nærliggende gader og kryds.

Den eksisterende sløjfe gennem Churchillparken og Nordre Toldbod fungerer i dag som en nødvendig del af trafikafviklingen for busser i området. Når denne sløjfe fjernes, vil busser uundgåeligt blive presset ud i vendinger, bakmanøvrer og omvejskørsel i et byrum, der ikke er indrettet til det. Det er ikke et hypotetisk scenarie, men en direkte og forudsigelig driftskonsekvens. En lukning vil medføre øget pres på Esplanaden og Nordre Toldbod samt flere situationer, hvor busser tvinges til at foretage vanskelige manøvrer. Dette reducerer trafikikkerheden og øger risikoen for konflikter med gående og cyklister. En løsning, der medfører flere tunge køretøjer i uhensigtsmæssige manøvrer i tætte byrum, vil samlet set svække trafikikkerheden i området.

Det er en grundlæggende driftspræmis, at busser ikke blot skal kunne ankomme til området, men også forlade det igen på en sikker og forudsigelig måde. Når funktionelle vendemuligheder og sammenhængende ruter fjernes, opstår der øjeblikkeligt behov for cirkulationskørsel og uforudsigelige manøvrer i det omkringliggende gadenet.

Turismen spiller fortsat en væsentlig rolle for beskæftigelse og erhvervsaktivitet i København. Effektiv og sikker afvikling af turisttransport er en vigtig forudsætning for, at byen kan fungere som international destination. En betydelig del af bustrafikken i området er planlagt og booket lang tid i forvejen med faste tidsvinduer og koordinerede forløb, som ikke kan omlægges fleksibelt med kort

varsel uden at skabe pres og u hensigtsmæssige situationer andre steder i byen. Adgang til krydstogtskibe samt velfungerende og dedikerede holde- og afviklingsmuligheder for turistbusser er derfor en del af byens nødvendige infrastruktur.

Dansk Erhverv afviser ikke ændringer i området, men understreger behovet for en løsning, der tager højde for både byrum og drift. Da der fortsat skal være adgang til ejendomme, institutioner og kirken i området, vil Churchillparken også fremover rumme trafik. Spørgsmålet er derfor ikke, om der er trafik, men om den nødvendige trafik afvikles kontrolleret og sikkert – eller om den spredes mere uforudsigeligt i det omkringliggende gadenet.

Det er muligt markant at reducere bussernes visuelle og fysiske dominans ved Gefion Springvandet uden at afskære gennemkørsel. En indsnævring af kørearealet og en indretning med tydeligt park- og opholdspræg, kombineret med ensrettet gennemkørsel i lav hastighed og uden stop eller ophold, vil kunne give området en mere rolig karakter, samtidig med at man undgår at skabe nye trafiksikkerhedsproblemer andre steder. En omlægning af Hop-On Hop-Off-stoppestedet væk fra selve springvandet vil i den sammenhæng være et væsentligt bidrag. Sådanne løsninger forudsætter samtidig klar afmærkning og konsekvent håndhævelse for at fungere efter hensigten.

Såfremt kommunen alligevel vælger at lukke forbindelsen gennem porten mellem Nordre Toldbod og Churchillparken, finder Dansk Erhverv det afgørende, at der samtidig udpeges ny og konkret kapacitet i nærområdet. Uden sådanne alternativer er det ikke realistisk at opretholde en sikker og driftssikker løsning for bustrafikken. Det bør derfor fremgå klart af beslutningsgrundlaget, hvordan områder som Toldbodgade og Amaliehaven konkret kan bringes i spil til afvikling, vending og eventuelt kortvarigt ophold, og at en lukning ikke gennemføres, før disse løsninger fungerer i praksis.

Dansk Erhverv opfordrer til, at ændringerne i Churchillparken ikke gennemføres som et enkeltstående greb, men indgår i en samlet politisk prioritering af turist- og bustrafikken i København. Permanente restriktioner bør først indføres, når der foreligger en politisk vedtaget og finansieret helhedsplan, og når den nødvendige kapacitet er etableret. Uden en sådan rækkefølge risikerer man løsninger, der lokalt fremstår attraktive, men som samlet set forringer trafiksikkerheden, fremkommeligheden og vilkårene for byens erhvervs- og turismeliv.

Det bemærkes afslutningsvis, at udfordringerne ikke alene vedrører turistbusser, men også anden nødvendig tung erhvervstrafik, herunder varelevering og servicekørsel, som ligeledes har behov for forudsigelige og sikre manøvrer i området.

Dansk Erhverv står til rådighed for yderligere dialog og bidrager gerne med konkrete driftsdata og erfaringer, der kan kvalificere den videre politiske behandling.

Med venlig hilsen

Teddy Becher  
Chefkonsulent  
Dansk Erhverv



## Hørings svar Dansk Persontransport



KØBENHAVNS KOMMUNE  
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen  
Njalsgade 13  
2300 København S

Dansk PersonTransport  
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv  
DK-1364 København K

+45 7022 7099  
info@danskpersontransport.dk  
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til [vejaendring@kk.dk](mailto:vejaendring@kk.dk).

København, 6. februar 2026

## Hørings svar til høring om fredeliggørelse af Churchillparken

### Opsummering

Vi forstår ønsket om at skabe et grønnere og mere fredeligt byrum ved Gefionspringvandet til gavn for både københavnere og turisterne. Den ambition vil vi gerne bidrage konstruktivt til at få til at lykkes.

Men vi bliver nødt til at sige det helt tydeligt: En fuld lukning af gennemkørsel via Churchillparken og porten mellem Nordre Toldbod og Churchillparken vil i praksis skabe store driftsproblemer og øge trafikikkerhedsrisikoen markant. Når busser mister sløjfen og den funktionelle gennemkørsel, presses de ud i vendinger, bakmanøvre og omvejskørsel i et område, der ikke er indrettet til det. Det fjerner ikke udfordringen. Det flytter den og gør den værre, især for gående og cyklister.

Samtidig er timingen skæv, hvis dette gennemføres som et isoleret indgreb, før den samlede Handlingsplan for transport af turister er politisk forankret, før der er afsat midler til at gennemføre den, og før der er etableret reel kapacitet og funktionelle alternativer.

Derfor er vores anbefaling:

1. Kommunen bør arbejde videre med en løsning, hvor området ved springvandet fredeliggøres markant, men hvor der fortsat kan være ensrettet lavhastighedsgennemkørsel for bus uden stop og ophold.
2. Hvis kommunen fastholder en fuld lukning, bør ikrafttræden først ske, når der er etableret en dokumenteret vendeløsning og reel erstatningskapacitet i området.
3. Løsningen bør kobles til Handlingsplan for transport af turister, så vi undgår endnu et enkeltgreb, der flytter problemer, skaber unødige kørsel og øger risikoen for farlige situationer.

## **Hørings svar**

Tak for muligheden for at komme med bemærkninger til høringen om fredeliggørelse af Churchillparken.

Vi har forståelse for, at det er en svær opgave at løse i et område med mange hensyn, og vi er glade for den dialog, vi har haft med forvaltningen undervejs. Dialogen har gjort os klogere på kommunens handlingsrum. Vi har blandt andet fået oplyst, at trafikken ikke kan fjernes helt foran springvandet, fordi der fortsat skal være adgang til matriklerne i området og til kirken, og at der også fremadrettet vil være et stort antal personbilsparkepladser i Churchillparken.

Det er en vigtig præmis, fordi det betyder, at området ikke kan gøres trafikfrit i praksis. Spørgsmålet er derfor ikke, om der er trafik, men om man indretter trafikken klogt og sikkert, eller om man ender med at flytte udfordringerne rundt og samtidig gøre dem mere risikable til skade for lettere trafikanter, gående, turister og trafikflowet.

## **Turismen er vigtig for København, og en turistbus er ikke bare en bus**

Turismen betyder meget for København, både for byens omsætning, arbejdspladser og den samlede oplevelse af byen. For mange gæster er turistbussen ikke bare transport fra A til B, men en del af selve oplevelsen. En stor del af kørslen består af guidede ture i et roligt tempo, hvor guiden fortæller undervejs, og hvor stoppene ligger fast i et program.

Når turistbusser omtales som én samlet størrelse, bliver diskussionen hurtigt misvisende. En turistbus dækker over mange forskellige opgaver: krydstogtgæster, rundrejser, events og konferencer, hotel- og transferkørsel, skole- og foreningskørsel, seniorgrupper og borgere med særlige behov, udflytterbørnehaver og meget mere. Behovene er forskellige, men de flyder sammen i gadebilledet. Og mange ture er planlagt og booket langt frem i tiden, ofte med faste tidsvinduer og store grupper.

I området ved Nordre Toldbod er busserne derfor ikke til stede, fordi nogen ønsker at fylde i byrummet. De er der, fordi logistikken omkring udflugter og afvikling, herunder ved krydstogtanløb, kræver driftssikre løsninger. Der ligger allerede planlagte og solgte krydstogtanløb ved Nordre Toldbod langt frem, og den afvikling kan ikke bare flyttes rundt med kort varsel uden at skabe pres andre steder i byen. I den sammenhæng er sløjfen gennem Churchillparken i dag en afgørende del af afviklingen, fordi den er den mest driftssikre og også mest sikre måde for busser at komme rundt i området på.



### **Handlingsplanen er den rigtige ramme, men den skal være vedtaget og finansieret**

Vi vil i den forbindelse også henvise til vores høringssvar til udkastet til Handlingsplan for transport af turister, som vi tidligere har fremsendt til Københavns Kommune. Her pegede vi især på tre hovedlinjer:

1. For det første, at kapacitet og drift skal leveres før restriktioner, ellers flytter man problemerne rundt og forlænger den unødige kørsel.
2. For det andet, at nye løsninger skal give reel nettokapacitet og kræver tydelig håndhævelse, ellers undergraves de i praksis.
3. For det tredje, at byen skal have sammenhængende, enkle ruter og forudsigelige steder at sætte af og hente, fordi det er sådan, man reducerer tomkørsel og konflikter.

Noget af trafikken i området kan godt reduceres over tid, men det kræver først og fremmest politisk vilje til at vedtage, finansiere og gennemføre Handlingsplan for transport af turister, så der reelt bliver etableret kapacitet, ruter og løsninger, der fungerer i praksis. Ellers ender vi med at fjerne funktionelle muligheder ét sted ad gangen, og så vokser den unødige kørsel bare.

### **Fuld lukning vil skade trafiksikkerheden og afviklingen af trafikken**

Hvis porten mellem Nordre Toldbod og Churchillparken lukkes helt for busser, flytter man presset til andre gader og kryds og skaber flere situationer, hvor store busser tvinges ud i vanskelige vendinger eller bakmanøvrer. Det reducerer trafiksikkerheden og øger risikoen for konflikter med gående og cyklister.

I dag kører busserne i praksis oftest i en sløjfe i området, hvor de kommer ind på Nordre Toldbod via Esplanaden og ud gennem Churchillparken. Det fungerer, fordi det begrænser bussernes manøvrer på Nordre Toldbod og giver et mere stabilt flow. Hvis busser fremover både skal køre ind og ud via Esplanaden, vil det føre til et stort antal manøvrer, herunder trepunktsvendinger og bakmanøvrer, og der vil hurtigt opstå flaskehalse ved indgangene til Nordre Toldbod, hvor vejbanen i forvejen er begrænset.

Det er også vigtigt at forstå en helt simpel driftspræmis: Busser kører ikke kun ind til et sted. De skal også ud igen. Hvis en bus kan komme ind ad en rute, vil den i praksis ofte skulle ud samme vej eller via en tilsvarende robust rute. Det kræver, at der findes et sted, hvor busserne kan vende i kontrollerede rammer. Når den mulighed fjernes, opstår problemerne med det samme som vendinger, bakmanøvre og blokeringer i et byrum, der ikke er indrettet til det.



Samtidig vil en lukning uden funktionsdygtige alternativer forstærke et problem, vi allerede ser alt for meget af i København: unødigt cirkulationskørsel. Busser cirkulerer rundt for at finde egnede pladser, og busser kører også unødige omveje med gæster, fordi det er svært at sætte af og hente på en sikker og forudsigelig måde. I en del tilfælde ender man i praksis med helt at undgå at sætte gæster af, fordi der ikke kan findes en egnet plads, eller fordi det er så vanskeligt at finde et sted at samle dem op igen, at man i stedet bliver kørende. Det giver et større kørselsbehov end nødvendigt og er dårligt for oplevelsen, for trængslen og for bylivet.

Vi bemærker også, at der er beslutninger og forventninger om at etablere busparkering i området, herunder på Esplanaden. De busser skal også have en realistisk vendemulighed. Det er væsentligt at forstå, fordi en lukning af sløjfen ikke fjerner behovet for at vende og afvikle busser, men blot flytter det til steder, der ikke kan bære det.

### **Løsningsforslag: Fredeliggørelse med driftssikkert flow**

Vores forslag tager udgangspunkt i den præmis, kommunen selv har peget på, nemlig at trafikken ikke kan fjernes helt foran springvandet, fordi der fortsat skal være adgang til matriklerne og til kirken.

Når der altså under alle omstændigheder vil være trafik, giver det mening at indrette området, så det opleves som park og ophold tæt ved springvandet, og så den nødvendige trafik afvikles roligt og sikkert. Konkret foreslår vi, at kørebanen indsnævres foran Gefionspringvandet, og at der frigøres mere plads til gående, cyklister og ophold. Det kan for eksempel ske med bredere gangarealer, mere tydelige opholdszoner, beplantning og en fysisk udformning, der naturligt sænker hastigheden og gør området mere parkagtigt for både københavnere og turister.

Samtidig foreslår vi, at bustrafikken gøres ensrettet i lav hastighed gennem området, netop fordi ensretning giver et stabilt flow og fjerner behovet for vending og bakning under pres. Det er det, der i praksis gør løsningen mere trafiksikker. Der bør være et klart stop-, standsnings- og opholdsforbud for busser ved selve springvandet, understøttet af tydelig afmærkning og konsekvent håndhævelse, så busser ikke "driver" og stopper uformelt.

Hop On Hop Off-stoppestedet kan flyttes til Frihedsmuseet, så busaktiviteten ved springvandet reduceres markant. Hvis det sker, bør der samtidig udpeges nye taxipladser ved den nye placering, så man ikke flytter konfliktpunkterne med over.

Vi vil samtidig opfordre til tilbageholdenhed med at flytte Hop On Hop Off-stoppesteder rundt som enkeltstående greb. Hop On Hop Off er rutekørsel med rute og stoppesteder, og ændringer er i praksis en bekostelig affære, fordi de rammer drift, planlægning og



passagerinformation. Det er også derfor, Folketinget i denne folketingsperiode har åbnet for op til 10-årige rutetilladelser til nulemissionsbusser, netop for at understøtte investeringer og stabilitet i driften. Og reguleringsmæssigt er Hop On Hop Off rutekørsel på linje med den øvrige kollektive bustrafik.

Som inspiration til løsningsforslaget kan man fx kigge på Østerågade i Aalborg, hvor man arbejder med en løsning, der kombinerer busadgang med et byrum, der tydeligt prioriterer gående og ophold. Grundideen er den samme som her: Tydelig indretning og kontrolleret gennemkørsel kan skabe ro og bedre byrum, uden at man bygger et drift- og sikkerhedsproblem ind i området.

### **Alternativ løsning, hvis man alligevel ønsker lukning**

Hvis kommunen vælger at gå videre med et forbud mod busser gennem porten og gennem Churchillparken, er det afgørende, at der etableres en reel og driftssikker erstatningsløsning, før forbuddet træder i kraft. Ellers flytter man presset direkte over på Nordre Toldbod og Esplanaden, og man får flere situationer med uhensigtsmæssige vendinger og bakmanøvrer.

Den mest oplagte løsning er at bringe Amaliehaven i spil, så busser fremover ikke skal køre ned på Nordre Toldbod for at vende, men i stedet kan afvikles via Amaliegade og Toldbodgade, hvor der etableres en sløjfe ved Amaliehaven. Pointen er, at busserne får et sted at vende i et kontrolleret forløb, mulighed for et meget kort ophold hvis nødvendigt, og derefter kan køre ud af byen igen uden at skulle ned i et blindt pres ved Nordre Toldbod.

Løsningen skal dimensioneres til store turistbusser, være tydeligt skiltet og indrettet, så den er enkel at bruge i praksis, også for udenlandske chauffører, og den skal have klare rammer for hvor længe man må holde. Hvis kommunen ønsker at ændre afviklingen så markant, bør det samtidig fremgå tydeligt af beslutningsgrundlaget, at der leveres ny kapacitet og vendemulighed, og at man ikke gennemfører en lukning, før den alternative sløjfe fungerer i praksis.

Denne løsning vil dog ikke løse de udfordringer, som de busser, som stadig vil være nødt til at køre til Nordre Toldbod vil møde, men det vil begrænse antallet af busser markant.

### **Afsluttende bemærkninger**

Vi deler ambitionen om et grønnere og mere fredeligt byrum ved Gefionspringvandet. Men vi kan ikke støtte en løsning, der i praksis skubber busser ud i farlige manøvrer og øger den unødige kørsel i byen, fordi der ikke er etableret driftssikre alternativer.





Hvis kommunen ønsker at reducere trafikken i området over tid, kræver det først og fremmest politisk vilje til at vedtage, finansiere og gennemføre Handlingsplan for transport af turister, så kapacitet og drift leveres, før der indføres permanente restriktioner. Ellers ender vi med endnu en enkel løsning, der ser pæn ud på papiret, men flytter problemerne og gør dem større i praksis. Det er også vigtigt at understrege, at der ikke alene er busser i området, men også øvrig tung trafik i form af varelevering, renovationskørsel og øvrige lastbiler, som har samme udfordringer som busserne.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre dialog og bidrager gerne med konkrete input, eksempler fra hverdagen og supplerende materiale, så vi sammen kan lande en løsning, der både er et løft af byrummet og fungerer sikkert i virkeligheden uden at sætte trafiksikkerheden over styr.

**Med venlig hilsen**

**Jens Hvid Bang**

Kommunikations- og sektorchef

**Dansk PersonTransport**

Nørre Farimagsgade 11, 3.tv

DK-1364 København K

Tlf: +45 51355271

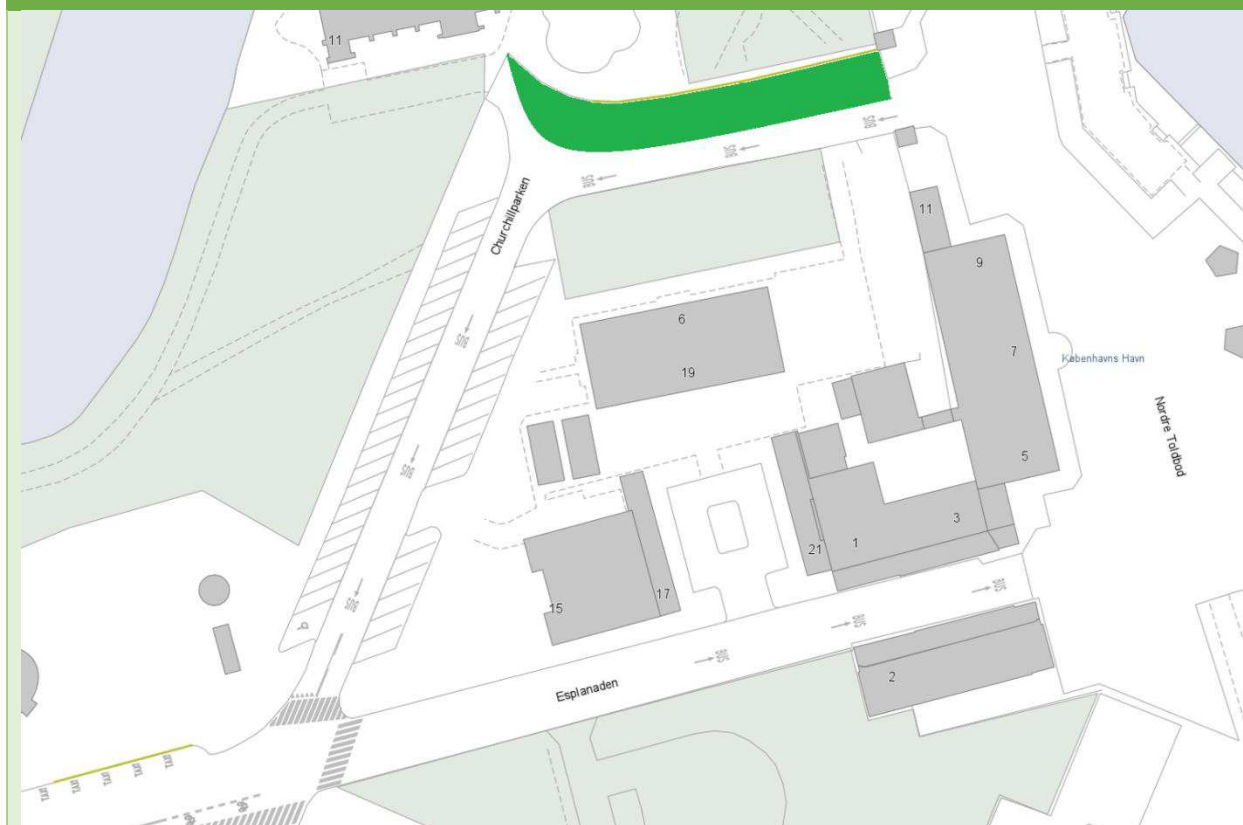
Mail: [jhb@dpt-dk.org](mailto:jhb@dpt-dk.org)

**Dansk PersonTransport**



Bilag:

Figur 1: Visualisering af løsningsforslag: Fredeliggørelse med driftssikkert flow



*Simpel skitse af vores løsningsforslag, hvor turistbussers kørsel ensrettes, og der frigøres et større grønt areal foran Gefionspringvandet. Samtidig bevares adgang til matriklerne omkring Churchillparken og den engelske kirke. I løsningen kan busser ikke længere køre ned ad Churchillparken fra Esplanaden, men kan fortsat betjene området via sløjfen i Churchillparken gennem porten ved Nordre Toldbod, hvor vejen er indsnævret. Vi foreslår desuden et tydeligt totalforbud mod standsning, parkering og ophold ved Churchillparken, og at Hop On Hop Off-busser omlægges til stop ved Frihedsmuseet, hvor der samtidig etableres nye taxiparkeringspladser.*

Figur 2: Visualisering af alternativ løsning ved lukning af porten/Churchillparken



*Simpel visualisering af en alternativ løsning, hvis der etableres forbud mod buskørsel gennem Churchillparken. Der etableres en driftssikker erstatningsløjfe via Amaliegade og Toldbodgade (markeret med grønt), hvor turistbusser gives adgang til at køre i begge retninger frem til Amaliehaven. Her indrettes en vendemulighed, så busser kan vende kontrolleret og foretage et kort ophold efter klare rammer, før de kører ud af området igen. Løsningen vil ikke løse de problemer, som busser der er nødsaget til at køre til Nordre Toldbod vil støde på, men det vil minimere antallet af busser ved Nordre Toldbod/Churchillparken markant.*





## **Hørings svar Dansk Industri**

Til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen,  
Københavns Kommune  
[vejaendring@kk.dk](mailto:vejaendring@kk.dk)

## Hørings svar vedr. fredeliggørelse af Churchillparken

Dansk Industri (DI) takker for dialogen med Københavns Kommune om de foreslåede trafikale ændringer omkring Churchillparken. DI anerkender ønsket om at styrke byrumskvaliteterne og skabe et grønnere og mere opholdspræget område, men finder det afgørende, at løsningerne baseres på helhedstænkning og tager højde for den samlede turisttransport i Indre By – herunder særligt Hop On-Hop Off-bussernes funktion.

DI forstår, at der ikke lægges op til en generel lukning for al trafik i området, men at der arbejdes med en lukning ved porten mellem Nordre Toldbod og Churchillparken. Samtidig skal der fortsat være adgang til kirken og øvrige matrikler ved Gefion Springvandet. I praksis vil ændringerne dog i høj grad begrænse bl.a. Hop-On Hop-Off-bussernes mulighed for at betjene området, selvom anden kørende trafik fortsat vil være til stede.

Hop-On Hop-Off-busser er ikke almindelig gennemkørende tung trafik, men en integreret del af den kollektive turistbetjening i København. Ruter og stoppesteder er fastlagt gennem godkendte tilladelser og indgår i en sammenhængende betjening af centrale attraktioner som Amalienborg, Marmorkirken og området omkring Kastellet.

Hvis busserne ikke længere kan anvende den eksisterende sløjfe, vil det medføre flaskehalse på Nordre Toldbod og ved Esplanaden samt øget behov for vending og bakning. Det forringer trafiksikkerheden, øger risikoen for konflikter med gående og cyklister og svækker driftsstabiliteten. Erfaringer fra andre dele af Indre By viser, at begrænsninger uden etablering af alternativ kapacitet typisk fører til problemflytning, mere tomkørsel og uhensigtsmæssige manøvrer – uden at den samlede belastning reduceres.

## Behov for helhedstænkning, stabilitet og forudsigelighed

DI vil understrege behovet for, at trafikale ændringer i området tænkes sammen med kommunens samlede og langsigtede handlingsplan for turisttransport. Gentagne eller ensidige ændringer af ruter og stoppesteder skaber usikkerhed for operatørerne og vanskeliggør langsigtede investeringer – herunder investeringer i mere miljøvenlige køretøjer. Stabilitet og forudsigelighed i tilladelser og infrastruktur er en forudsætning for en bæredygtig omstilling af turisttransporten.

DI finder det derfor uhensigtsmæssigt at gennemføre permanente begrænsninger, før den samlede handlingsplan er endeligt vedtaget, og før der er etableret realistiske og driftssikre alternativer.

## Forslag til en balanceret løsning

DI anbefaler en løsning, hvor byrumshensyn kombineres med en driftssikker trafikafvikling:

H. C. Andersens Boulevard 18  
1553 København V  
Danmark

(+45) 3377 3377  
di@di.dk  
di.dk

- Kørebanen foran Gefion Springvandet kan indsnævres for at give mere plads til ophold, gående og cyklister.
- Hop-On Hop-Off-busser m.v. bør fortsat kunne passere området som ensrettet gennemkørsel i lav hastighed.
- Der bør ikke etableres stop eller ophold ved selve springvandet.
- Eksisterende Hop-On Hop-Off-stoppested flyttes til Frihedsmuseet, hvor betjeningen kan ske mere hensigtsmæssigt.

Denne tilgang reducerer markant busaktiviteten ved springvandet, samtidig med at der undgås nye trafiksikkerhedsproblemer og driftsmæssige udfordringer andre steder.

### **Hvis der begrænses ét sted, skal der åbnes et andet**

Hvis adgangen gennem porten mellem Nordre Toldbod og Churchillparken lukkes, bør kommunen samtidig pege på ny kapacitet i nærområdet. Toldbodgade og Amaliehaven kan her bringes i spil som en samlet løsning med mulighed for vending og kortvarigt ophold. Uden etablering af alternativ kapacitet er det vanskeligt at se, hvordan Hop-On Hop-Off-trafikken kan afvikles sikkert og effektivt.

### **Afsluttende bemærkninger**

DI opfordrer til, at ændringerne omkring Gefion Springvandet og Nordre Toldbod indgår som en del af en samlet, langsigtet og politisk forankret løsning for turisttransporten i Indre By. Kun gennem helhedstænkning kan man sikre attraktive byrum, høj trafiksikkerhed og en velfungerende, bæredygtig Hop-On Hop-Off-betjening til gavn for både byen, erhvervslivet og turisterne.



## Hørings svar Enticon

**København, 6-2-2026**

Høringssvar – Fredeliggørelse af Churchillparken

Kære alle,

Enticon opererer inden for sightseeing og Hop-On Hop-Off-tjenester i København gennem Red Sightseeing Copenhagen. Vi er en aktiv aktør inden for organiseret turisttransport og arbejder dagligt for at sikre en struktureret, sikker og effektiv betjening af besøgende i tæt samspil med byens infrastruktur og centrale seværdigheder.

Tak for muligheden for at indsende bemærkninger til forslaget om fredeliggørelse af Churchillparken.

Forslaget om at begrænse den gennemkørende trafik i Churchillparken, kombineret med at hverken Churchillparken eller Nordre Toldbod fremover kan anvendes til gennemkørende trafik i området, vil have en direkte og væsentlig indvirkning på driften af vores Hop-On Hop-Off-busser.

Hop-On Hop-Off-driften er afhængig af sammenhængende cirkulationsruter og stoppesteder placeret i umiddelbar nærhed af centrale seværdigheder. Når gennemkørende trafik i området forhindres, brydes rutesammenhængen, rejsetiden forlænges, og den operationelle effektivitet reduceres, hvilket samlet set påvirker driftssikkerheden og den samlede oplevelse for de besøgende.

Selvom det noteres, at det eksisterende Hop-On Hop-Off-stoppested foreslås flyttet til en placering nær Churchillparken, kan nærhed ikke erstatte direkte tilgængelighed. En flytning af stoppestedet væk fra selve attraktionen reducerer tilgængeligheden for ældre, borgere med handicap og børnefamilier, særligt for krydstogtpassagerer med begrænset tid i land.

Som tidligere anerkendt i dialogen med kommunen drives Hop-On Hop-Off-busser på en måde, der i praksis kan sammenlignes med almindelig bybusdrift, med kun kortvarige stop for af- og påstigning og uden langtidsparkering. Denne transportform har derfor en begrænset påvirkning og bør indgå som en del af en afbalanceret og bæredygtig mobilitetsløsning for byen.

Vi hilser kommunens åbenhed for dialog velkommen og deltager gerne i en videre dialog om at finde realistiske og gennemførlige løsninger, der både understøtter udviklingen af byrummet og den fortsatte drift af en effektiv og velorganiseret turisttransport.

Med venlig hilsen

Ioanna Petroulia

Enticon / Red Sightseeing Copenhagen





## Hørings svar Strømme

Til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen, Københavns Kommune

[vejaendring@kk.dk](mailto:vejaendring@kk.dk)

6. februar 2026

### **Høringssvar vedr. fredeliggørelse af Churchillparken**

Indledningsvis er det vigtigt at understrege, at Hop On Hop Off-busser ikke kan sidestilles med traditionelle turist busser. Hop On Hop Off-busser udgør derimod en integreret del af den kollektive turisttransport i København, med faste stoppesteder ligesom den lokale kollektive rutekørsel.

### **Fremkommeligheden til de mest besøgte attraktioner bør prioriteres.**

Som central aktør inden for turisttransport med drift af både turbåde og Hop On Hop Off-busser har Stromma et indgående kendskab til mobilitet, gæstestrømme og kapacitetsbehov i hovedstaden.

Stromma støtter kommunens ambition om at skabe en mere sammenhængende og bæredygtig turistmobilitet, men finder det afgørende, at kommunens tiltag i højere grad afspejler de faktiske transportbehov og den logistiske virkelighed frem for politiske hensyn. I Frederiksstaden alene ankommer anslået 1–2 millioner gruppeturister årligt med turistbus, svarende til 20.000–30.000 busture og 100–150 busser dagligt i højsæsonen. Dette omfang medfører et behov for cirka 25–30 parkeringspladser for at kunne håndtere en normal belastning uden at skabe trængsel. Turisterne besøger typisk tre hovedområder:

- Gefionspringvandet, Den Lille Havfrue, Langelinie og nærliggende museer
- Amalienborg og Marmorkirken
- Nyhavn og området omkring Kongens Nytorv

De fleste turister bevæger sig mellem disse områder. Dette understreger behovet for strategisk placerede afsætnings- og opsamlingspunkter, i lige netop disse tre områder, samt en planlægning, der tager udgangspunkt i realistiske gæstestrømme. Efter vores vurdering vil det foreslåede tiltag i praksis medføre en væsentlig begrænsning af Hop On Hop Off-bussernes mulighed for at betjene området. Rutenet og stoppesteder er fastlagt på baggrund af gældende tilladelser og indgår i en samlet transportløsning, der forbinder nogle af hovedstadens mest besøgte attraktioner, herunder Amalienborg, Marmorkirken og området ved Kastellet. Herfra understøtter Hop On Hop Off-bussernes en bredere geografisk fordeling af turister i byen.

### **Gefion-området og Churchillparken som logistisk knudepunkt.**

Området omkring Nordre Toldbod, Gefionspringvandet og Churchillparken rummer muligheder for en mere hensigtsmæssig trafikafvikling.

Ensretning af kørslen samt etablering af afsætnings- og korttidsparkeringspladser vil kunne forbedre kapaciteten og samtidig sikre kort afstand til centrale attraktioner.

Bedre koordinering kan desuden forhindre, at busser cirkulerer i området for at finde ledige pladser. Det vil reducere tomkørsel og bidrage positivt til både miljø og trafiksikkerhed.

### **Hop On Hop Off-bussernes betydning.**

Hop On Hop Off-busser udgør et centralt tilbud og fungerer som et væsentligt supplement til byens øvrige transportmuligheder. De giver let adgang til seværdigheder, der ellers kan være vanskelige at nå. Busserne spiller desuden en vigtig rolle i transportkæden for krydstogtgæster, som har behov for pålidelig transport til metro, lufthavn, hoteller og attraktioner. Stromma driver, som det eneste busselskab samtidig ruter, der fordeler turister uden for Middelalderbyen, herunder til Frederiksberg og Valby og Amager/Reffen, hvilket bidrager til en mere balanceret geografisk spredning af turismen.

En velfungerende infrastruktur med dedikerede holdepladser og stabile adgangsveje er derfor afgørende for Københavns position som international destination. Busserne giver samtidig turister mulighed for at fokusere på oplevelserne i trygge rammer uden at skulle navigere i tæt og kompleks bytrafik. En reduktion af stoppesteder for Hop On Hop Off-busser ved de største seværdigheder vil medføre en ophobning af turister i Indre By, særligt i Nyhavn.

### **Hvorfor metro og almindelige busser ikke kan løfte opgaven alene.**

Selvom den kollektive trafik er en vigtig del af byens mobilitet, kan den ikke stå alene i håndteringen af større turiststrømme. Mange turister rejser i organiserede grupper, hvilket stiller krav til samlet transport med direkte adgang til attraktionerne. Metro og Movias busser imødekommer ikke turisternes behov. F.eks. ved Københavns største krydstogtkaj findes ingen metro. Det bør samtidig anerkendes, at turister er en sammensat gruppe med forskellige mobilitetsbehov, og at ikke alle kan benytte de samme transportformer. Det er derfor urealistisk at forvente, at metro og lokale busser alene kan transportere store grupper mellem krydstogtkajer, hoteller og seværdigheder.

## **Afsluttende bemærkninger.**

For at realisere ambitionen om en velfungerende turisttransport til og fra Churchillparken anbefales det at:

- sikre fremkommelighed til de mest besøgte attraktioner
- udnytte de logistiske muligheder omkring Gefion og Churchillparken
- anerkende Hop On Hop Off-busser som en integreret del af byens transportstruktur
- planlægge transporten med udgangspunkt i faktiske kapacitetsbehov

Turisme er en væsentlig drivkraft for Københavns økonomi og internationale omdømme. En realistisk transportplan er derfor ikke blot et trafikspørgsmål, men et strategisk valg for byens fortsatte udvikling.

Stromma Danmark stiller sig gerne til rådighed for videre dialog og bidrager gerne med data og brancheindsigt i det videre arbejde.

Med venlig hilsen / best regards

**Haakon Bertelsen**

Head of quality

**STROMMA Danmark A/S**

[Canal Tours](#) × [Hop On - Hop Off](#) × [Copenhagen City Sightseeing](#) ×  
[Copenhagen Excursions](#) × [Copenhagen Train Tours](#) × [Rundan Malmö](#) ×  
[Baadfarten](#) × [Copenhagen City Pass](#)

Toldbodgade 39, DK-1433 Copenhagen K, Denmark

tel: +45 3296 3000

dir.tel: +45 3266 0012


Mob: +45 2217 3245

[haakon.bertelsen@stromma.dk](mailto:haakon.bertelsen@stromma.dk)

**STROMMA operates in:** Amsterdam, Utrecht, Copenhagen, Aarhus, Stockholm, Gothenburg, Uppsala, Malmö, Helsinki, Oslo, Stavanger, Bergen, Ålesund, Geiranger and Berlin



 [Like us on Facebook](#)

 [Follow us on Instagram](#)