

## Fælles anbefaling om fredeliggørelse af Churchillparken, Indre By

Pkt. 3 på dagsordenen for Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets møde den 13. april 2026 kl. 15.00

Vi anerkender behovet for bedre løsninger for trafikken omkring Churchillparken, Gefionspringvandet, Esplanaden og Nordre Toldbod. Det har erhvervet selv efterlyst i årevis. Det er den forkerte rækkefølge at lukke for den nuværende adgang for turistbusser, før der ligger en reel, samlet og finansieret plan for, hvordan transport af turister i København og dermed turistbuskørslen så skal fungere i praksis.

En sådan plan og finansiering er ikke på plads endnu. Kommunens handlingsplan for transport af turister rummer flere relevante initiativer, men de kræver finansiering. Og lige nu ved vi ganske enkelt ikke, om pengene bliver fundet i overførselssagen. Derfor giver det ikke mening at træffe en permanent beslutning om Churchillparken på nuværende tidspunkt, hvis de løsninger, der skal få området til at fungere bagefter, stadig ikke er finansieret.

Vores anbefaling er derfor:

- at sagen som minimum udsættes
- at den tidligere besluttede evaluering af 2025-løsningen gennemføres og ikke droppes
- at der ikke træffes beslutning om permanent lukning af Churchillparken for turistbusser, før der ligger en samlet og finansieret handlingsplan for transport af turister
- at Grønningen kun kan bruges som hovedløsning, hvis kapaciteten udvides, pladserne gøres helårsanvendelige, ulovlig parkering håndhæves, og området bygges om til hurtig og sikker af- og påsætning
- at hele pakken af hurtigtvirkende initiativer i handlingsplanen (kategori 2) finansieres og iværksættes nu
- at arbejdet med resten af planen, herunder særligt den langsigtede flowplan, anlæg af pladser i Bredgade og turistbusterminalen på Nørre Voldgade igangsættes og finansieres
- at det bliver langt mere tydeligt, hvordan busserne konkret skal køre, holde og komme væk igen fra pladserne på Grønningen og Esplanaden, samt hvordan til og frafrakørsel til krydstogtskibe skal foregå

Det, der ligger på bordet nu, er i praksis, at A.P. Møller Fondens projekt godkendes på skitseniveau, at kommunen senere overtager anlægget, og at den tidligere besluttede evaluering af 2025-løsningen droppes. Samtidig skriver forvaltningen selv, at forslaget vil skabe trafikale u hensigtsmæssigheder for buskørslen og lokalområdet.

Det efterlader et klart politisk indtryk af, at A.P. Møller Fonden betaler for at få flyttet turistbusserne væk fra sit eget nærområde, mens kommunen og resten af byen må overtage de problemer, som følger af en kronisk mangel på kapacitet og løsninger for transporten af turister i byen. Busserne forsvinder jo ikke, bare fordi de forsvinder fra Churchillparken. De bliver flyttet. Og når der ikke samtidig er anvist finansierede, holdbare og trafiksikre alternativer, så er der ikke tale om en løsning. Så er der tale om at flytte problemet.

Det er særligt uklart, hvad der konkret skal ske i stedet. Der lægges op til, at den nuværende sløjfe fra Esplanaden og Nordre Toldbod ind til Churchillparken brydes, og at de almindelige turistbusser i

praksis henvises til Grønningen. Samtidig fremgår det ikke tydeligt af materialet, hvordan turistbusserne konkret skal få adgang til de allerede varslede busafsætningspladser på Esplanaden, og hvordan de skal færdes i området, fordi der i materialet lægges op til en række indkørselsforbud.

Når Churchillparken lukkes, adgangen i området begrænses, og den konkrete skiltning først fastlægges senere, står et helt centralt spørgsmål tilbage. Nemlig hvordan busserne lovligt skal komme frem til pladserne på esplanaden, og hvordan skal de komme væk igen? Det står også uklart hvordan busserne der skal afhente krydstogtskæster i skitseforslaget på en trafiksikker og administrativ enkel måde.

Det samme gælder Grønningen. Det er ikke nok bare at pege på Grønningen og så lade som om, at problemet er løst. I dag er Grønningen en sæsonløsning i sommerhalvåret. Afstanden til Gefionspringvandet og Nordre Toldbod er samtidig betydelig. Pladserne er heller ikke indrettet som en egentlig hovedløsning for løbende af- og påsætning ved en af byens største turistmagneter. Hvis busserne i større omfang skal henvises dertil, kræver det noget helt andet end det, der ligger i dag. Det vil betyde, at der skal skabes flere pladser, helårsløsning, klare regler og en indretning, der faktisk er lavet til hurtig og sikker af- og påsætning og ikke som i dag, hvor det foregår på en cykelsti. Dertil kommer, at ulovlig parkering af personbiler allerede i dag reducerer kapaciteten betydeligt.

Hvis ikke Grønningen bygges om og styrkes markant, risikerer man at skabe en situation, der minder om Ingerslevsgade før Busterminalen blev etableret. Her var for mange busser samlet et sted, som ikke er indrettet til at håndtere dem ordentligt, med søgetrafik, uhensigtsmæssige stop og farlige situationer ved på- og afstigning direkte på cykelsti. Det er svært at se, hvorfor man politisk skulle gentage den type fejl et nyt sted i byen.

Hvis man politisk vil gennemføre fredeliggørelsen, bør det derfor være en klar forudsætning, at man samtidig finansierer de projekter i handlingsplanen, som skal få transport af turister i København og dermed turistbuskørslen til at hænge sammen i virkeligheden. Det gælder især den langsigtede flowplan for turistbusser i Indre By, hele kategori 2-pakken af hurtigtvirkende parkeringsinitiativer, finansiering, færdiggørelse og konkretisering af arbejdet med Toldbodgade inklusive åbning af Amaliehavens busparkering samt etablering af den allerede annoncerede busparkering ved Esplanaden og ændring af busparkeringen på Grønningen. Som næste skridt bør der etableres busparkering på Bredgade og etablering af en turistbusterminal på Nørre Voldgade.

Det er en politisk beslutning, om man vil have et fredeligere byrum foran A.P. Møller Fonden og Gefion Springvandet. Men det er også en politisk beslutning, om man vil sende regningen og problemerne videre til resten af byen uden en finansieret helhedsplan.

Med venlig hilsen

**Michael Nielsen**  
Adm. direktør

**Jesper Kronborg**  
Branchedirektør

**Lars Ramme Nielsen**  
Branchedirektør

**Klaus Bondam**  
Direktør

*Dansk PersonTransport*

*Dansk Erhverv  
Transport*

*Dansk Erhverv Turisme,  
Kultur & Oplevelse*

*Cruise Denmark -  
Copenhagen and beyond*