



Bilag 4 Hvidbog

Opsamling på høringssvar fra den offentlige høring af udkast til Handlingsplan for transport af turister 2026

Indhold

INDHOLD	2
INDLEDNING	4
SAMMENFATNING	5
Oversigt over indsendte høringssvar:	5
Tematisk kategorisering af høringssvar	6
Forvaltningens overordnede kommentarer	8
RESUME AF DE INDKOMNE HØRINGSSVAR OG FORVALTNINGENS BEMÆRKNINGER	9
Kategori 1: Langsigtede initiativer	9
Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By (initiativ 1)	9
Styrkelse af turisternes brug af andre transportmidler (initiativ 2)	10
Kategori 2: Konkrete parkeringsinitiativer, der forventeligt kan ibrugtages på kort sigt (2026/27)	13
Tidsbegrænset parkering (kategori 2 og 3)	14
Øster Voldgade (initiativ 8)	16
Gunnar Nu Hansens Plads (initiativ 9)	16
Ved Stranden (initiativ 10)	17
Nørre Farimagsgade ved Vesterport (initiativ 11)	17
Bispebjerg Bakke (initiativ 12)	18
Evaluering af tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken (tidligere initiativ 14 indgår nu under initiativ 1)	18
Kategori 3: Konkrete initiativer, der kræver en foranalyse	19
Bredgade (initiativ 15)	19
Folke Bernadottes Allé (initiativ 16)	20
Raffinaderivej (initiativ 17)	20
Turistbusterminal på Nørre Voldgade (initiativ 18)	21
Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstaden/Nyboder (initiativ 19)	21
Kategori 4: Initiativer der omhandler kampagner, samarbejder og dialogbaserede tiltag	22
Informationskampagne for vognmænd og chauffører (initiativ 20)	22
Informationskampagner overfor turister (initiativ 21)	23
Etablering af et trepartssamarbejde for turismehåndtering og udvikling (initiativ 22)	23
Øvrige kommentarer og forslag til initiativer	24
Minibusser og elbusser	24

Bredere fokus i planen og internationale erfaringer	24
Natparkering	25
Hensyn til ældre	25
Underjordisk busparkering.....	25
Behovsanalyser og kapacitetsvurdering.....	25
Andre typer busser: Partybusser, Hop On-Hop Off busser og natbusser.....	26
Håndhævelse.....	27
Flexparkering og fleksible løsninger	27
Specifikke lokaliteter ved Kongens Nytorv, Havnegade og Børsen	27
Kapacitetsudvidelser lokaliteter.....	28
Kanalrundfarter	28
Vindebrogade	29
Finansiering.....	29
Høringssvar der ikke omhandler transport af turister	29

Indledning

På baggrund af en otte ugers høringsperiode for udkastet til Handlingsplan for transport af turister, er der i alt indkommet 30 høringssvar fra forskellige aktører, herunder borgere, lokaludvalg, turistbranchen og øvrige interessenter. Denne hvidbog indeholder høringssvarene, samt Klima-, Miljø- Teknikforvaltningens respons til høringssvarene.

Den otte uger lange høringsperiode begyndte d. 13. oktober 2025 og sluttede d. 8. december 2025.

Sammenfatning

Den offentlige høring viser, at der er interesse for emnet transport af turister. Der er indkommet 30 høringssvar, fordelt på 5 borgere, 5 lokaludvalg, 8 aktører fra turismebranchen og 12 øvrige aktører, som fremgår af nedenstående oversigt.

Oversigt over indsendte høringssvar:

Nr.	Indsendt af	Virksomhed /organisation	På vegne af
1	Borger		
2	Virksomhed / organisation / turismebranche	Cruise Denmark - Copenhagen and Beyond	
3	Borger		
4	Borger		
5	Lokaludvalg	Østerbro Lokaludvalg	
6	Borger		
7	Virksomhed / organisation	Gammelholm Beboerforening	
8	Virksomhed / organisation	E/F Langelinie Allé 3-9	Sdr. Frihavnsudvalget
9	Borger		
10	Virksomhed / organisation	Stræderne og Strøgets Beboerforening	
11	Virksomhed / organisation	Nørre Kvarters Beboerforening	
12	Borger	Rundetårn Kvarters Beboer Forening	
13	Myndighed	By-, Land- og Kirkeministeriet	
14	Virksomhed / organisation	Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening	
15	Virksomhed / organisation	Handicaprådet	
16	Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	
17	Virksomhed / organisation / turismebranche	Metroselskabet	
18	Virksomhed / organisation / turismebranche	Movia	
19	Virksomhed / organisation / turismebranche	Stromma	
20	Virksomhed / organisation / turismebranche	Turistførerforeningen	
21	Virksomhed / organisation	Ungerådet	
22	Lokaludvalg	Vanløse Lokaludvalg	
23	Virksomhed / organisation	Københavns Ældreråd	
24	Lokaludvalg	Amager Øst Lokaludvalg	
25	Virksomhed / organisation / turismebranche	DI Transport	

26	Virksomhed / organisation / turismebranche	Dansk PersonTransport	
27	Myndighed	Københavns Politi	
28	Lokaludvalg	Christianshavns Lokaludvalg	
29	Myndighed	Kultur- og Fritidsforvaltningen (KKF)	
30	Virksomhed / organisation / turismebranche	Dansk Erhverv	

Tematisk kategorisering af høringsvar

Nedenstående er en oversigt over høringsvarenes fordeling ift. planens nævnte initiativer. Bemærk at nummeringen af initiativerne, der omtales her i hvidbogen, følger nummereringen af initiativer i den tilpassede handlingsplan.

Initiativ	Indsendt af	Antal
Styrkelse af turisternes brug af andre transportmidler (initiativ 2)	Høringssvar 1, 2, 3, 7, 10, 12, 13, 16, 18, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30	16
Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstad/Nyboder (initiativ 19)	Høringssvar 2, 7, 10, 12, 13, 14, 16, 19, 21, 25, 26, 30	12
Etablering af et trepartssamarbejde for turismehåndtering og udvikling (initiativ 22)	Høringssvar 2, 7, 10, 14, 16, 20, 25, 30	8
Bredgade (initiativ 15)	Høringssvar 2, 7, 16, 19, 20, 25, 27	7
Turistbusterminal på Nørre Voldgade (initiativ 18)	Høringssvar 2, 4, 10, 16, 18, 20, 25	7
Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By (initiativ 1)	Høringssvar 2, 7, 12, 16, 25, 26, 30	7
Informationskampagne for vognmænd og chauffører (initiativ 20)	Høringssvar 2, 14, 18, 25, 26, 30	6
Ved Stranden (initiativ 10)	Høringssvar 2, 10, 12, 16, 19	5
Folke Bernadottes Allé (initiativ 16)	Høringssvar 2, 5, 25, 27	4
Sjælør Boulevard (initiativ 5)	Høringssvar 2, 18, 25	3
Langelinie, vest for Langelinie Allé (initiativ 7)	Høringssvar 2, 5, 8	3
Evalueringsprojekt ved Gefionspringvandet/Churchillparken (tidligere initiativ 14 - initiativet indgår nu under initiativ 1)	Høringssvar 2, 14, 16, 26	4
Nørre Farimagsgade ved Vesterport (initiativ 11)	Høringssvar 16, 18, 19	3
Informationskampagner overfor turister (initiativ 21)	Høringssvar 2, 10, 25	3
Øster Voldgade (initiativ 8)	Høringssvar 16, 18	2

Raffinaderivej (initiativ 17)	Høringssvar 21, 24	2
Øster Farimagsgade (initiativ 3)	Høringssvar 2, 18	2
Gunnar Nu Hansens Plads (initiativ 9)	Høringssvar 21	1
Bispebjerg Bakke (initiativ 12)	Høringssvar 25	1
Kampmannsgade på dæmningen (initiativ 4)	Høringssvar 16	1

Nedenfor er sammenfattet et samlet overblik over de væsentligste synspunkter og input fra borgere, lokaludvalg, interessenter fra turismebranchen samt øvrige aktører.

Borgere

- Borgernes høringssvar udtrykker generel opbakning til, at der udarbejdes en samlet plan for transport af turister.
- Der peges på behovet for at reducere gener fra turistbusser, herunder trængsel, støj og påvirkning af byrum.
- Flere borgere fremhæver vigtigheden af at prioritere bæredygtige transportformer og offentlig transport.

Lokaludvalg

- Lokaludvalgene støtter samlet set handlingsplanens overordnede intention om at sprede turisttransporten ud geografisk på tværs af byen.
- Der efterspørges strammere regulering af turistbusser og reduktion af lokale gener i boligområder.
- Lokaludvalgene lægger vægt på bevarelse af eksisterende bilparkeringspladser.
- Indre By Lokaludvalg peger på særlige udfordringer med trængsel og parkering af turistbusser i Indre By, herunder omkring Marmorkirken i Frederiksstad.
- Flere lokaludvalg ønsker øget fokus på miljø og bæredygtighed, herunder håndhævelse af tomgangsregulativet.
- Flere lokaludvalg og beboerforeninger støtter forslaget om en forbudszone i Middelalderbyen.

Interessenter fra turismebranchen

- Turismebranchen er generelt positiv over for initiativer, der styrker transporten af turister.
- Branchen støtter etableringen af flere busparkeringspladser og en mere sammenhængende planlægning af turisttransport.
- Flere aktører opfordrer til et tættere samarbejde mellem Københavns Kommune og trafiksselskaber for at styrke brugen af alternative transportformer.

- Enkelte aktører, herunder Cruise Denmark og DI Transport, er imod forslaget om en forbudszone i Middelalderbyen.

Øvrige interessenter

- Øvrige interessenter, herunder politiet, Handicaprådet, Ungerådet og Ældrerådet, har bidraget med perspektiver på trafiksikkerhed, tilgængelighed og hensyn til sårbare grupper.
- Flere peger på udfordringer med parkering og trængsel, særligt i Indre By.
- Der er fokus på behovet for klare rammer og håndhævelse af regler, herunder tomgangsregulativet.
- Samlet set er der opbakning til en mere koordineret og langsigtet tilgang til håndtering af turisttransport.

Forvaltningens overordnede kommentarer

Forvaltningen vurderer, at handlingsplanen og de foreslåede initiativer i høj grad håndterer de overordnede udfordringer som borgere og lokaludvalg peger på, omkring spredning af turister og effektivisering af turisttransport i København.

I forhold til flere af høringssvarenes ønske om større inddragelse i udarbejdelse af planen, bemærker forvaltningen, at tidlig inddragelse af relevante interessenter overordnet set er en integreret del af planen og de forskellige initiativer.

Forvaltningen har forståelse for de kritiske høringssvar, der ønsker alle turistbusser helt ud af Indre By og Middelalderbyen, og arbejder på at lave busparkering decentralt i flere bydele. Københavns Kommune har i Kommuneplan 2024 en målsætning om at fremme bæredygtig turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion. Dog har busparkering samtidig til formål at løse parkerings- og afsætningsmuligheder, der kan etableres relativt tæt på turistattraktioner samt steder med behov for af- og påstigning, hvilket afspejles i flere af planens initiativer. De centrale parkeringspladser er derfor primært af- og pålæsning med korttidsparkering under 3 timer. Forvaltningen bemærker desuden, at implementering/anlæg af alle initiativerne i planen forudsætter politisk godkendelse og finansiering.

Vedrørende Hop On-Hop Off busser, som syv af høringssvarene henviser til, er det centralt at pointere at Københavns Kommune ikke er myndighed for busser i rute. Det er Færdselsstyrelsen, som er myndighed for rutetilladelser, hvorfor indsætter målrettet Hop On-Hop Off busser derfor ikke er inkluderet i planen.

Resume af de indkomne høringssvar og forvaltningens bemærkninger

Hvidbogen er struktureret ud fra handlingsplanens konkrete initiativer, så hvert høringssvar der relaterer sig til et initiativ følges op med forvaltningens kommentarer. Initiativer fremsat her i hvidbogen følger nummereringen af den tilpassede handlingsplan.

Kategori 1: Langsigtede initiativer

Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By (initiativ 1)

Nr. 2, 7, 12, 16, 25, 26, 30

Cruise Denmark (2), Dansk Person Transport (26) og Dansk Erhverv (30) ser positivt på udarbejdelsen af en langsigtet plan for turistbussernes flow og ønsker, at planen udarbejdes i dialog med relevante interessenter, samt at de afdækker reelle behov for korttids-, langtids- og natparkering. Høringssvaret kommer med en række løsningsforslag til punktet, herunder at centrale gader og attraktioner holdes åbne for buskørsel og af- og påstigning, samt at der sikres et effektivt flow ved Middelalderbyen.

- **Forvaltningens svar:** Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen noterer høringssvarets forslag til løsninger. Konkrete indsatser vil blive behandlet i en langsigtet plan for turistbussernes flow, som vil blive udarbejdet i dialog med relevante interessenter, hvis initiativet vedtages politisk, og der afsættes finansiering ved kommende budgetforhandlinger.

Gammelholm Beboerforening (7) ønsker større borgerinddragelse i den langsigtede plan for turistbussernes flow.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen forstår Gammelholm Beboerforenings ønske om tidlig borgerinddragelse. Det er en integreret del af handlingsplanen, at der arbejdes med tidlig inddragelse gennem lokaludvalg, turistbranchen og andre relevante aktører.

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (12) mener overordnet, at erhvervs- og kontorområder samt åbne områder er at foretrække til turistbusparkering, at af- og påsætninger skal ske sikkert og hensigtsmæssigt ift. turistattraktioner, samt at intelligent trafikstyring anvendes til at undgå tomgangskørsel og til at optimere turistbussernes kørsel.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen er enig, i at åbne områder er at foretrække til turistparkering. Det er dog ikke altid muligt at finde åbne områder – særligt omkring tæt bebyggede områder f.eks. nær Indre By.

Indre By Lokaludvalg (16) bakker op om, at der laves en langsigtet plan for turisttransport (16) og efter spørger en samlet plan for turistbusser i København, der er tilpasset trafikken og forholdene i Indre By

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at der, som en del af den langsigtede plan i initiativ 1, vil der blive kigget på, hvordan det kan sikres, at turistbusser benytter ruter, der er egnet til netop den type trafik, der findes i Indre By.

DI Transport (25) og Dansk Erhverv (30) anbefaler, at elektrificeringen af turistbusser indtænkes fra begyndelsen af flowplanen, samt at der tages hensyn til ladebehovet, som allerede er nationalt kortlagt af Vejdirektoratet.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bakker op om øget elektrificering af turistbusser. I den opdaterede handlingsplan fremgår nu, at muligheden for eldrevne minibusser vil blive undersøgt som en del af Kategori 1 - Initiativ 2. Behovet for ladeinfrastruktur ved langtids- og natparkering kan afdækkes i forbindelse med en langsigtet flowplan, hvor der udpeges et strategisk rutenet, herunder parkeringsmuligheder, som langtids- og natparkering.

Styrkelse af turisternes brug af andre transportmidler (initiativ 2)

Nr. 1, 2, 3, 7, 10, 12, 13, 16, 18, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30

Størstedelen af høringssvarene, der kommenterer på initiativ 2, er positivt stemt over for at styrke turisternes brug af andre transportmidler (høringssvar 1, 3, 7, 10, 12, 16, 23, 25).

Høringssvar 1 fra en borger ønsker, at turistbustrafik begrænses mest muligt ved etablering af parkering tæt ved metrostationer, der fører ind til byen. Rundetårn Kvarters Beboer Forening (12) ønsker, at turistbusser til transport af turister kører i pendulfart til den nærmeste offentlige station, herunder Østerport og Nørreport station. Indre By Lokaludvalg (16) spørger til begrundelsen for, at turister skal transporteres i turistbusser og ikke kan benytte de transportmidler, som andre benytter, samt hvad forvaltningen vil gøre for, at flere turister skal vælge offentlig transport fremfor turistbusser.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at det er et centralt element i handleplanen at opnå en større spredning af turister samt overflytning af turister til alternative transportformer, som efterspørges i høringssvarene. Initiativ 2 i handlingsplanen har til formål at undersøge, hvordan turisternes (herunder krydstogtturisternes) brug af offentlig transport kan styrkes fx gennem shuttlebus-services til metrostationer. Initiativet vil blive udarbejdet i samarbejde med bl.a. krydstogtbranchen og andre relevante aktører. Initiativ 21 har desuden til formål at styrke indsatsen for at fremme anvendelsen af offentlig transport gennem informationskampagner overfor turister.

Cruise Denmark (2) påpeger at mange krydstogtgæster er uvante med offentlig transport, herunder online billetkøb, og har begrænset mobilitet grundet alder og handicap. DI Transport (25) og Dansk Erhverv (30) støtter initiativet, men ønsker ligeledes, at det ikke må ske på bekostning af turistgrupper som ældre og internationale gæster, der har behov for direkte og komfortabel transport. Cruise Denmark (2), DI Transport (25), Dansk Person Transport (26) og Dansk Erhverv (30) påpeger desuden, at kapaciteten for den offentlige bustransport er utilstrækkelig ifm. krydstogtanløb, hvor der typisk skal transporteres 3.000 gæster. Svaret understreger, at en begrænsning af turistbusser risikerer at øge taxa-trafikken. Cruise Denmark kommer med en række løsningsforslag til punktet, herunder at der bygges en tunnel fra Oceankaj til lufthavnen, havnebusforbindelse til Ofelia Plads, Langelinie og Oceankaj, cykeludlejning på Oceankaj, Busterminal ved Nørreport/Øster Voldgade, design af optimalt trafikflow fra M4 metroendestation til Oceankajs krydstogtterminaler, herunder gode gåruter og shuttlebusser ved anløb, flersproget information om offentlig transport og fysiske billetautomater. Desuden udtrykker svaret ønske om, at kollektiv trafik og minibusser bruges som supplement og ikke erstatning for større grupper. De ønsker initiativer, der tilskynder brugen af Metro fra Oceankaj, når M4's forlængelse er færdig i 2030.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen noterer de mange løsningsforslag, hvoraf mange af dem hører under handlingsplanens initiativ 2. Initiativ 2 har til formål at undersøge, hvordan transport af turister kan effektiviseres ved at styrke brugen af offentlig transport, gang og cykel, i samarbejde med bl.a. turistbranchen. Forvaltningen er opmærksom på den begrænsede ka-

pacitet i den offentlige transport, men formålet med handlingsplanen er netop at fordele turisterne bedre ud på de mange transportmuligheder, hvor flest går og cykler, flere bruger kollektiv trafik, og færrest bruger turistbus og bil. Forvaltningen anerkender ønsket om en tunnel, men dette løsningsforslag ligger udenfor dette projekts rammer.

- *Forvaltningen anerkender desuden ønsket om øget cykeludlejning ved Oceankaj. Dette vil der blive arbejdet videre med under Kategori 4 Initiativ 22, som omhandler etablering af treparts-samarbejde for udvikling indenfor turisme, hvis det godkendes politisk og der afsættes midler til initiativet.*

Flere høringssvar (3, 16, 23) støtter initiativet, men påpeger, at særligt turister på cykel kan være til fare og gene, og at information om bl.a. færdselsreglerne til turister på cykel derfor er særligt vigtigt. I høringssvar 3 oplever borgeren, at elcykler flyder i gadebilledet. Indre By Lokaludvalg (16) ønsker ligeledes, at turisters brug af offentlig transport prioriteres i planen, at der stilles krav til turisters udlejning af cykler, herunder oplysning om de gældende regler, samt at elcykler til turister forbydes. Lokaludvalget ønsker en langsigtet plan for, hvordan cykelturismen håndteres i Indre By, da der er problemer med udlejningscykler, der efterlades uhensigtsmæssigt, og cykelturister, der ikke kender og følger færdselsreglerne. De foreslår geofencing, tydeligt markerede parkeringszoner, beboerinddragelse og kommunikation, samt øget håndhævelse.

Østerbro Lokaludvalg (5) og Sdr. Frihavnsudvalget (8) mener, at der mangler miljøfokus i handlingsplanen.

- **Forvaltningens svar:** *Forvaltningen hilser en langsigtet plan for cykelturismen velkommen, men det ligger udenfor handlingsplanens afgrænsning. Initiativ 21 omhandler informationskampagner overfor turister, og inkluderer bedre information til turister på cykel.*

Forvaltningen bemærker, at der ikke er lovhjemmel til, at kommunen kan forbyde elcykler til turister. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen er opmærksom på problemer med udlejningscykler, som efterlades uhensigtsmæssigt og er til gene. Siden marts 2024 har Københavns Kommune stillet krav om at operatørerne benytter geofencing. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen arbejder løbende på at styrke rammerne for- og kontrollen med udlejningscykler inden for de nuværende lovgivningsmæssige rammer, som giver begrænset mulighed for regulering. I modsætning til el-løbehjul kan Københavns Kommune ikke begrænse antallet af udlejningscykler eller bestemme, hvor de må parkeres. Som borger kan man også altid anvende app'en Giv et praj, hvis man ser udlejningscykler parkeret uhensigtsmæssigt. Forvaltningen modtager disse praj og videresender straks til operatøren, så denne kan få bragt orden i forholdet. Hvis udlejningsfirmaet ikke retter sig efter forvaltningens påbud, vil forvaltningen som kommunal myndighed kunne påbegynde en fjernelsessag eller gå til en politianmeldelse.

Gammelholm Beboerforening (10) foreslår initiativer, der kan styrke turisters brug af offentlig transport, herunder hotelbookinger med billet til kollektiv transport inkluderet og gratis billet til offentlig transport ved længerevarende hotelophold, samt finansiering af kollektiv transport gennem turistskat, roadpricing, og afgifter på turistbusser. Gammelholm Beboerforening ønsker desuden en sammenkobling af handlingsplanen med eksisterende mål for transport i København.

- **Forvaltningens svar:** *Forvaltningen anerkender initiativerne, men bemærker at de ligger udover rammen for denne handlingsplan. Desuden har Københavns Kommune ikke lovhjemmel til at fastsætte takster for kollektiv transport og turistskat. Det er de offentlige trafikselskaber som fastsætter takster og priser for brugen af offentlig transport. Indførelse af en turistskat vil*

kræve en lovændring, da en kommune som lokal myndighed i Danmark ikke har mulighed for at indføre en turistskat, og dette ville skulle besluttes på regeringsniveau. I initiativ 22 kan kommunen, branchen og borgere gennem et trepartssamarbejde drøfte mulighederne og igangsætte kampagner o.l.

By-, Land- og Kirkeministeriet (13) gør særligt opmærksom på, at beboere og erhvervsdrivende i dele af Indre By – fx omkring Marmorkirken i Frederiksstaden – oplever udfordringer med parkering og trængsel i forbindelse med turistbusser.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen er opmærksom på problemstillingen og bemærker, at handlingsplanen har til formål at sprede turister mere ud geografisk. Initiativ 15 undersøger, om der kan være en eller flere pladser på Bredgade, som vil kunne aflaste øvrige gader i Frederiksstaden.

Movia (18) oplever en vækst i turisternes brug af offentlig transport, sammen med den mere generelle stigning i turisme. Movia har iværksat målrettede kommunikationstiltag over for turister og krydstogtgæster, som har forbedret adgangen til kollektiv transport og øget billetsalg, og som viser, at det er muligt at få flere turister til at benytte sig af den eksisterende kollektive transport i København. Movia opfordrer til, at Københavns Kommune forsætter sit samarbejde med de offentlige trafikselskaber og organisationer for at øge andelen af turister i den kollektive transport, samt stiller sig til rådighed for et opfølgende møde eller deltagelse i undersøgelser af barrierer for turisternes anvendelse af kollektiv transport. Movia opfordrer til, at Københavns Kommune drager fordel af DOT's samarbejde på tværs af trafikselskaberne til at styrke turismeindsatsen, herunder ved at: Etablere afsætningspladser ved centrale metrostationer, herunder M4, undersøge om den eksisterende fjernbusterminal kan understøtte adgange til København for turistselskaber, inddrage turister som en særskilt målgruppe i analyser for at øge antallet af metropassagerer og generelt for at understøtte Københavns Kommunes målsætning om en turmiddelfordeling på 25% for kollektive rejser.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen ser positivt på Movias initiativer til at forbedre turisternes adgang til offentlig transport og tilslutter sig, at samarbejdet med trafikselskaber, herunder gennem målrettede kommunikationsindsatser, er vigtigt. Initiativ 2 har sigte på at styrke turisternes brug af offentlig transport gennem samarbejder med centrale aktører, herunder de offentlige trafikselskaber, mens initiativ 21 og 22 omhandler, henholdsvis, informationskampagner over for turister, samt etablering af et trepartssamarbejde for turismehåndtering og udvikling. Forvaltningen er enige i at samarbejdet med trafikselskaber er vigtigt

Vanløse Lokaludvalg (22) foreslår, at betalingsmetoder forenkles for at gøre det nemmere for turister at anvende kollektiv transport, fx ved at indføre direkte brug af kreditkort ved check ind og check ud i busser og tog, som det ses i andre større europæiske byer.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen hilser forslaget velkommen, men bemærker, at forslaget ligger uden for handlingsplanens ramme.

Christianshavn Lokaludvalg (28) opfordrer forvaltningen til at opdatere indsatsen under Kategori 1: Initiativ 2 "Langsigtede initiativer for transport af turister". Lokaludvalget bemærker, at det er utilstrækkeligt at basere sig på initiativer fra handlingsplanen fra 2021, da turismen dengang var påvirket af coronapandemien.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at den opdaterede Handlingsplan for transport af turister i alt indeholder 22 initiativer, hvoraf kun syv initiativer er fra handlingsplanen fra 2021. Forvaltningen bemærker også, at Initiativ 2 er blevet opdateret på baggrund af hø-

ringen, og at det nu er præciseret, at Initiativ 2 undersøger udfordringer med turisttrafik i Indre By.

Kultur- og Fritidsforvaltningen (29) ønsker, at Copenhagen Visitor Service og The Copenhagen App (TCA) beskrives mere udførligt i planen – herunder hvordan gæsteservice bidrager til at påvirke mobilitetsvalg og sikre god spredning af turisme.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at planens initiativer på nuværende tidspunkt er overordnet beskrevet. Under initiativ 2 vil der blive arbejdet med hvordan Copenhagen Visitor Service kan bidrage til at påvirke mobilitetsvalg og sikre god spredning af turisme.

Kategori 2: Konkrete parkeringsinitiativer, der forventeligt kan ibrugtages på kort sigt (2026/27)

Høringssvar 1 fra en borger forholder sig negativt til initiativer om mere busparkering, da der samtidig nedlægges bilparkering til byens beboere.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen forstår bekymringen om nedlæggelse af parkeringspladser. For de konkrete parkeringsinitiativer, der forventeligt kan ibrugtages på kort sigt (2026), er det Klima- Miljø- og Teknikudvalget og Borgerrepræsentationen, der træffer en politisk beslutning om, hvorvidt der skal konverteres bilparkering til busparkering. For projekter, der kræver en foranalyse, vil der selvstændigt i hvert projekt skulle træffes en politisk beslutning om evt. nedlæggelse af parkering. I foranalysen vil forvaltningens vurdering af, om initiativet har uhensigtsmæssige konsekvenser for bl.a. bilparkering, blive fremlagt. Forvaltningen minder om, at både de konkrete parkeringsinitiativer og initiativer der kræver en foranalyse kræves at Borgerrepræsentationen afsætter finansiering ved budgetforhandlingerne – forventeligt Budget26.

Dansk Erhverv (30) vurderer at udviklingen i parkeringsmuligheder i Indre By har skabt en markant underkapacitet til turistbusser, hvilket er årsagen til øget cirkulation i Indre By. Derfor påpeges det at der skal oprettes en ekstra parkeringskapacitet uden at eksisterende kapacitet nedlægges. Dansk Erhverv påpeger derfor at de konkrete parkeringsinitiativer der kan ibrugtages i 2026, bør have højeste prioritet, da disse projekter kan være med til at undersøge behovet for parkering til turistbusser.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender ønsket om flere busparkeringspladser i Indre By. For de konkrete parkeringsinitiativer, der forventeligt kan ibrugtages på kort sigt (2026), er det Klima- Miljø- og Teknikudvalget og Borgerrepræsentationen, der træffer en politisk beslutning om, hvorvidt der skal konverteres bilparkering til busparkering. Derudover vil en vurdering af anvendelsen af parkering og parkeringskapaciteten i Indre By blive undersøgt under Initiativ 1 Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By frem til 2030.

Handicaprådet (15) understreger vigtigheden af, at initiativerne om busparkering ikke anlægges på bekostning af handicapparkeringspladser.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bakker op om, at handicapparkeringspladser ikke bør omdannes til busparkering. Dog vil den endelige beslutning ligge i de anlægsprojekter, der hver skal til politisk godkendelse i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget.

Indre By Lokaludvalg (16) og Ældrerådet (23) efterspørger et kort i handlingsplanen, der viser, hvor de enkelte holdepladser kan være, for at give et bedre overblik. Indre By Lokaludvalg (16) er imod busparkering, herunder tidsbegrænset parkering, i Indre By i myldretiden.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at den nøjagtige placering af holdepladserne er udpeget gennem en screening. Forvaltningen tager bemærkningen om parkering i myldretid til efterretning og bemærker, at busserne tilbydes længere parkering uden for myldretiden. Med planen arbejdes der for at skabe mere decentral parkering, også i myldretiden.

Movia (18) påpeger, at parkeringsinitiativerne kan påvirke den strategiske busdrift, både i forhold til fremkommelighed og regularitet, og Movia deltager derfor gerne i den konkrete planlægning, især på strækningerne: Øster Voldgade (linje 23), Nørre Farimagsgade ved Vesterport (linje 17, 37), Øster Farimagsgade v. Kommunehospitalet (linje 14), Sjælør Boulevard (linje 1A, 8A).

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning og bemærker, at Movia vil blive inddraget i den konkrete planlægning af parkeringsinitiativerne for at sikre, at initiativerne ikke vil påvirke den strategiske busdrift negativt.

Ungerådet (21) mener, at de fleste parkeringslokationer ser fine ud, så længe de ikke går på kompromis med byens træer, cykelstier, eller fortove.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at det som en del af alle parkeringsinitiativerne vil blive evalueret, om initiativet har konsekvenser for byens træer og den øvrige trafikafvikling.

Amager Øst Lokaludvalg (24) mener overordnet, at det er vigtigt, at busser har mulighed for at køre ind og sætte turister af i Indre By, samtidig med, at der sker en fordeling af turistparkering ud over hele byen. DI Transport (25), Dansk Person Transport (26) og Dansk Erhverv (30) ønsker, at der etableres mere turistbusparkering, da der er blevet nedlagt buskapacitet over de sidste mange år. De støtter en hurtig implementering af tiltagene, herunder midlertidige løsninger, allerede fra 2026. DI Transport gør opmærksom på, at der bør tages højde for store events og sæsonudsving i de midlertidige løsninger.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen tager bemærkningerne til efterretning og bemærker, at formålet med flere af initiativerne under kategori 2 netop er, at de skal etableres hurtigt, så de kan tages i brug fra sommerturistsæsonen 2026. Forvaltningen noterer sig og er enig i, at der med fordel kan planlægges ift. store event og sæsonudsving i byen. De konkrete busparkeringspladser under kategori 2 er ikke planlagt med sæsonbestemt reservation til turistbusserne, men Klima- Miljø- og Teknikudvalget har (jf. politisk handlerum) mulighed for at indføre sæsonbestemt reservation af p-pladserne.

Københavns Politi (27) bemærker overordnet, at parkering bør ske på en sådan måde, at turistbusser kan parkere langs kantstenen eller i en lomme i kørebanen. Hvis parkeringspladserne planlægges anlagt i almindelige parkeringsbaner eller langs kantstenen uden afmærkning, så busserne skal standse på den almindelige kørebane og dermed hindre anden trafiks fremkommelighed under parkeringsmanøvren, vil dette erfaringsvis give ophobning af trafik bagud.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at anlæg af parkeringsinitiativerne forudsætter politiets godkendelse i de konkrete anlægsprojekter.

Tidsbegrænset parkering (kategori 2 og 3)

Nr. 1, 2, 16, 25

Høringssvar 1 fra en borger forholder sig negativt til initiativerne i kategori 2 og 3 omkring 15-minutters parkering, fordi det antages at skabe øget trafik samt støj- og forureningsgener.

Cruise Denmark (2) og DI Transport (25) bemærker, at korttidsparkering i centrale områder er vigtigt, men påpeger, at 15-minutters parkering øger tomkørsel og trængsel, belaster miljøet og udfordrer kø-rehivletimer for chauffører. Cruise Denmark foreslår, at korttidsparkering i centrale områder forlænges til 2-3 timer.

Cruise Denmark (2) ser positivt på initiativerne omkring langtidsparkering.

Indre By Lokaludvalg (16) ønsker ikke, at der er mulighed for tidsbegrænset parkering i Middelalder-byen, men mener dog, at af- og påstigning være muligt.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender, at der kan være forskellige ønsker ift. tidsbegrænsning. Tidsbegrænsningen er for de fleste projekter op til tre timers parkering. Særligt i indre København kan der være et behov for korttidsparkering for at sikre et flow i anvendelse af p-pladserne. Omvendt kan initiativerne til langtids- og natparkering etableres uden for Indre By. Der vil blive foretaget en screening af parkeringsinitiativerne i kategori 2, som vil tage hensyn til de ovennævnte bekymringer, herunder påvirkning på transport af turister, trafikal kapacitet og miljøet. By. Screeningen vil tillige også afklare, hvilke initiativer, der kan etableres inden for egen ramme, og hvilke initiativer, der kræver at der bliver afsat midler ved kommende budgetforhandlinger.

De tidsbegrænsede parkeringsinitiativer under kategori 3 vurderes at være mere komplekse og vil derfor kræve en foranalyse, hvor det bl.a. undersøges, om projektet løser udfordringer med transport af turister tilstrækkeligt, uden at have negative konsekvenser for bl.a. trafikafvikling. Anlæg af parkeringsinitiativerne under kategori 3 afhænger desuden af, at de bliver finansieret ved kommende budgetforhandlinger.

Øster Farimagsgade (initiativ 3)

Nr. 2, 18

Cruise Denmark (2) foreslår at sætte parkeringstiden ned fra 3 timer til 60 minutter på Nørre og Øster Farimagsgade. Movia (18) påpeger, at trafik til og fra parkeringspladserne kan skabe forsinkelser og irregularitet for den kollektive bustransport, og de deltager derfor gerne i den konkrete planlægning på vejstrækningen.

Forvaltningens svar: Forvaltningen er enig i, at parkering skal udføres, så det tager hensyn til flow i trafikken. Hvis anvendelse med en tidsbegrænsning på 3 timer ikke efterlever hensigten, og der ikke er stor nok udskiftning, er forvaltningen åbne for løbende at ændre tidsbegrænsningen. Der er fastholdt en tidsbegrænsning på 3 timer mens forvaltningen løbende følger anvendelsen.

Kampmannsgade på dæmningen (initiativ 4)

Nr. 16

Indre By Lokaludvalg (16) påpeger at søerne er et roligt og fredet område og 4-6 buspladser, hvor busserne kan holde i 3 timer, vil derfor virke meget voldsomt.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningens har et forslag til at placere 2 busparkeringspladser ved Kampmannsgade for at tilbyde parkeringsmuligheder, der aflaster i Indre By, og spreder parkeringsmuligheder i flere bydele. Der planlægges efter at etablere 2 busparkeringspladser med plads til to busser ved Kampmannsgade, da der i forvejen er etableret parkering til biler her.

Sjælør Boulevard (initiativ 5)

Nr. 2, 18, 25

Cruise Denmark (2) påpeger at parkering på Sjælør Boulevard kan bruges til langtidsparkering og aflaste centrale områder, men at lokationen er mindre relevant da den ligger langt fra indre by. DI Transport (25) bemærker, at Sjælør Boulevard bør bruges som natparkering og buffer – ikke som erstatning for pladser, hvor behovet er størst. Movia (18) påpeger, at trafik til og fra parkeringspladserne kan skabe forsinkelser og irregularitet for den kollektive bustransport, og de deltager derfor gerne i den konkrete planlægning på vejstrækningen.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen forstår ønsket om etablering af parkering tæt på de større turistattraktioner, men bemærker at planen har til formål at bidrage til en spredning af turester, samt decentral langtidsparkering, for at skabe bedre flow, mindre omvejskørsel og færre gener for lokalmiljøet, samt den øvrige trafik.

Langelinie, vest for Langelinie Allé (initiativ 7 og 14)

Nr. 2, 5, 8

Østerbro lokaludvalg (5) støtter forslaget under forudsætning af, at der tænkes på den ubenyttede grund for enden af alléen (NV-hjørne). Sdr. Frihavnsudvalget (8) støtter ligeledes forslaget om at benytte pladsen for enden af Langelinie Allé som midlertidig tidsbegrænset P-plads for turistbusser. Begge høringssvar påpeger at indkørslen skal ske fra Langelinievej. Årsagen er, da der er forbud mod buskørsel på alléen.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at der planlægges busparkering ved den ubenyttede grund for enden af alléen (NV-hjørne), hvilket ligger i tråd med Østerbro Lokaludvalgs forslag.

Cruise Denmark (2) ønsker mere specifikke regler for korttidsparkering på Langelinie, som håndhævelse af disse særligt ift. taxa /Uber. På længere sigt foreslår de en ensretning af Langelinie Allé (mod nord) og Langelinievej (mod syd) for at aflaste trafik.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender udfordringer med den øvrige tidsbegrænsning ved Langelinie. Ensretning af Langelinie ligger udover initiativet formål med at etablere mere parkering, men vil overordnet indgå i initiativ 1, hvor en overordnet flowplan for turistbussers rute og parkeringsforhold vurderes. Forvaltningen bemærker også at håndhævelse af tidsbegrænsning foretages af parkeringsvagter og politiet.

Øster Voldgade (initiativ 8)

Nr. 16, 18

Indre By Lokaludvalg (16) påpeger at der kan være buskørsel i myldretiden ved Øster Voldgade, da initiativet foreslår 2-3 holdepladser med 15-minutters parkering mellem kl. 9 og 18. Movia (18) påpeger, at trafik til og fra parkeringspladserne kan skabe forsinkelser og irregularitet for den kollektive bustransport, og de deltager derfor gerne i den konkrete planlægning på vejstrækningen.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen er enig i, initiativet ved Øster Voldgade er placeret ved en lokation, hvor trafiksikkerhed og fremkommelighed skal analyseres inden projektet kan realiseres. Initiativet ved Øster Voldgade er flyttet til initiativer der kræver foranalyse (kategori 3).

Gunnar Nu Hansens Plads (initiativ 9)

Nr. 21

Ungerådet (21) er imod parkeringsinitiativet ved Gunnar Nu Hansens Plads, da turistbusser i konstant flow vil være til fare for børn og unges rekreative brug af pladsen.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen er enig i, initiativet ved Gunnar Nu Hansens Plads er placeret ved en lokation, hvor mange hensyn til bl.a. parkerede biler og busser. Initiativet ved Gunnar Nu Hansens Plads er flyttet til initiativer der kræver foranalyse (kategori 3).

Ved Stranden (initiativ 10)

Nr. 2, 10, 12, 16, 19

Cruise Denmark (2) ønsker flere busholdepladser ved Ved Stranden, samt bevaring af indkørslen som den er nu, herunder tydelige regler for indkørsel og ærindekørsel. Stromma (19) bakker ligeledes op om busparkering Ved Stranden, men ønsker at disse placeres så tæt så muligt på Holmens Kirke, samt at Hop On-Hop Off bussernes stoppested forbliver hvor det er nu. De påpeger at en nedlæggelse af stoppestedet risikerer at flytte turister til Nyhavn.

Stræderne og Strøgets Beboerforening (10), Rundetårn Kvarters Beboer Forening (12) og Indre By Lokaludvalg (16) er imod forslaget om turistparkering Ved Stranden, da beboere er generet af turistbusserne (10) og da initiativet blot flytter problemet (12). De påpeger at det strider imod forslaget om en forbudszone i Middelalderbyen og at kørsel over Højbro Plads særligt udgør et problem, grundet turistbussernes størrelse.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender bemærkningerne om busparkering Ved Stranden og tager dette med videre i det kommende arbejde, hvis planen ved vedtages politisk. I forhold til ønsket om mere busparkering, gør forvaltningen dog opmærksom på, at området omkring Ved Stranden er et sted med mange aktører og anvendelser af byens rum, som skal analyseres i en foranalyse, før der kan tages stilling til mere busparkering her.

Nørre Farimagsgade ved Vesterport (initiativ 11)

Nr. 16, 18, 19

Indre By Lokaludvalg (16) ønsker at det specificeres, hvorfor man vurderer, at der kan være 3-4 pladser med parkering i tre timer ved Vesterport St. Movia (18) påpeger, at trafik til og fra parkeringspladserne kan skabe forsinkelser og irregularitet for den kollektive bustransport, og de deltager derfor gerne i den konkrete planlægning på vejstrækningen.

Stromma (19) er bekymrede for at turistbusser på Nørre Farimagsgade ved Vesterport vil blokere for Hop On Hop Off ruterne, da området anvendes som udligningspunkt i driften.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen vurderer at initiativet ved Nørre Farimagsgade kræver en foranalyse med en teknisk vurdering af trafikafvikling, lokalmiljøet og behovet for antal p-pladser og tidsbegrænsning. Derfor er initiativet flyttet til kategori 3 med initiativer der kræver foranalyse.

Bispebjerg Bakke (initiativ 12)

Nr. 25

DI Transport (25) bemærker, at Bispebjerg Bakke bør bruges som natparkering og buffer – ikke som erstatning for pladser, hvor behovet er størst.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen forstår ønsket om etablering af parkering tæt på de større turistattraktioner, men bemærker at planen har til formål at bidrage til en spredning af turer, samt decentral langtidsparkering, for at skabe bedre flow, mindre omvejskørsel og færre gener for lokalmiljøet, samt den øvrige trafik.

Evaluerings af tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken (tidligere initiativ 14 indgår nu under initiativ 1)

Nr. 2, 14, 16, 26

Cruise Denmark (2) påpeger at tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken har reduceret Grønningen til den eneste mulighed for på- og afstigning ved Amalienborg, hvorfra gåturen er for lang for mange krydstogtgæster. Desuden tvinges busser til at stoppe ulovligt da Grønningen om eftermiddagen er fyldt med parkerede personbiler. Derfor forslår høringsvaret at forlænge parkeringstiden ved Grønningen til kl. 19.

Cruise Danmark (2) ønsker en anden løsning på parkeringssituationen ved krydstogtanløb på Nordre Toldbod, da Grønningen ikke vurderes som en brugbar løsning.

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (14) er imod det allerede igangsatte initiativ fra Handlingsplan 2021 om omdannelse af Toldbodgade og etablering af busparkering på Esplanaden og Grønningen. I et vedhæftet notat, påpeger foreningen for at det faktiske behov overstiger de etablerede parkeringspladser og for at de planlagte pladser er placeret forkert i forhold til turistattraktioner og trafiklogistik. Foreningen anbefaler, at kørsel rundt om Nordre Toldbod og Churchillparken ensrettes, og at der etableres en begrænset mængde afsætnings- og korttidsparkering på Nordre Toldbod (evt. kun for elbusser).

Indre By Lokaludvalg (16) undrer sig over, at der har været dialog med Dansk Person Transport om området ved Gefion springvandet og Churchillparken, men at der ikke har været dialog med Indre By Lokaludvalg om dette område.

Dansk Persontransport (26) påpeger, at initiativet ved Churchillparken/Gefionspringvandet har flyttet og forstørret problemerne.

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (14) foreslår at afsætnings- og parkeringspladser for turistbusser omkring Frederiksstadens turistattraktioner kunne placeres i Nord ved Nordre Toldbod, ved By & Havn og Churchills Plads, og i Syd ved Nationalbanken, i Niels Juels Gade og Havnegade.

Stromma (19) foreslår at gaderne omkring Nordre Toldbod – herunder AP Møller Allé og Gefionsgade – ensrettes for at reducere tilbagevendende trafikpropper og sikre mere stabil trafikafvikling.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen noterer og anerkender de fremsatte bekymringer vedrørende trængsel, parkering og afvikling af turistbusser i området omkring Gefionspringvandet og Churchillparken. Området omkring Gefionspringvandet og Churchillparken er samtidig et område, hvor der over en længere periode har været flere aktiviteter og projekter, og som samtidig udgør en af kommunens største turistattraktioner, hvilket stiller særlige krav til koordinering og håndtering af trafikale forhold.

Det er forvaltningens vurdering, at handlingsplanens initiativer om trepartssamarbejde og den langsigtede plan for turistbussernes flow i Indre By samlet set kan bidrage til at imødegå disse udfordringer. Samtidig vurderes det, at den videre håndtering af forholdene i området må ses i sammenhæng med det kommende større anlægsprojekt, som forventes forelagt til politisk behandling i foråret 2026, og at endelige løsninger derfor må afvente dette projekt. Derfor er der en evaluering af tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken' udgået som selvstændigt initiativ, da der planlægges et nyt projekt her, og derudover er det nu tilføjet specifikt under initiativ 1 Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By frem til 2030, at der under dette initiativ skal fremsættes løsninger på de trafikale udfordringer i Indre By.

Kategori 3: Konkrete initiativer, der kræver en foranalyse

Bredgade (initiativ 15)

Nr. 2, 7, 16, 19, 20, 25, 27

Cruise Denmark (2) og DI Transport (25) bemærker at Bredgade har potentiale som busparkering tæt ved Amalienborg, men at der kan opstå flaskehalse i myldretiden (Høringssvar 2). Høringssvaret foreslår at cykelstien evt. flyttes over i venstre side. Cruise Denmark (2), Turistførerforeningen (20) og DI Transport (25) ønsker at parkering i Amaliehaven genåbnes, evt. med el-buskrav og at busparkering evt. begrænses til 9.00-15.00 (Høringssvar 2). Turistførerforeningen (20) påpeger at lukningen af parkeringspladsen og toiletter ved Amaliehaven har skabt store logistiske problemer for guider, chauffører og deres gæster, samt tiltagende trafikudfordringer i nærheden.

- **Forvaltningens svar:** Flere høringsparter peger på, at Bredgade har potentiale som turistbusparkering tæt ved Amalienborg, men også risiko for flaskehalse i myldretiden samt behov for justeringer af vejprofilet, fx cykelstiens placering. Forvaltningen er enig i, at der kan opstå kapacitetsudfordringer. Derfor indgår en foranalyse i initiativerne i kategori 3, som skal belyse trafikale konsekvenser, kapacitet, sikkerhed og mulige løsninger.
- Ønsket om at genåbne busparkering i Amaliehaven bemærkes. Det blev imidlertid politisk besluttet den 22. juni 2023 som led i *Fredeliggørelse af Toldbodgade* at nedlægge busparkeringspladsen og omdanne arealet til bilparkering med ladestandere. Eventuelle ændringer forudsætter derfor en ny politisk beslutning.
- Turistbusparkeringen er som led i den samlede omlægning flyttet til Esplanaden og Grønningsengen med henblik på at reducere belastningen i Toldbodgade og området omkring Amalienborg.

Gammelholm Beboerforening (7) og Indre By Lokaludvalg (16) finder parkeringsinitiativet på Bredgade problematisk, da konvertering af parkeringspladser vil forværre parkerings- og trafikforholdene på Gammelholm, samt cykelforholdene på Bredgade.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at der laves en foranalyse, som belyser initiativets konsekvenser i forhold til trafikale kapacitet, parkering, sikkerhed mm. herunder sikkerhed for cyklister samt udstigningsforhold for buspassagerer. En samling af cykelsti i den ene side kunne være en mulighed, men dette forudsætter en konsekvensanalyse samt en ny politisk beslutning.

Stromma (19) er bekymrede for ikke at kunne opretholde deres stop for Hop On-Hop Off busserne ved Marmorkirken. Alternativt ønsker de etablering af holdepladser ved Bredgade.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at der, i forbindelse med initiativ 15 om busparkering på Bredgade, vil blive foretaget en foranalyse, der bl.a. vil blive udført med inddragelse af relevante parter, herunder turistbranchen. Busselskaberne ansøger Færdselsstyrelsen om rutetilladelse, hvorefter ansøgningen sendes i høring hos Københavns Kommune. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen vurderer blandt andet de vejtekniske, trafikale, trafiksikkerhedsmæssige forhold og evt. andre forhold, der kan tale imod en rutetilladelse, fx indblik i lejligheder. Forvaltningen har tidligere undersøgt, om hop on hop off busserne kunne have et stoppested i Bredgade. Forvaltningen har ikke arbejdet videre med denne løsning, fordi løsningen på daværende tidspunkt vurderedes at ville give for store trafikale gener for den øvrige trafik.

Københavns Politi (27) påpeger, at Bredgade i dag er højt trafikalt belastet med en årsdøgntrafik (ÅDT) på 11100 (2024), og at Bredgade har tilladt parkering i venstre side på visse tider af dagen. Ved indsnævring til ét spor eller ved anlæggelse af busperron, kan det derfor medføre ophobning af trafik bagud mod Kgs. Nytorv. I høringssvaret påpeger Københavns Politi (27) desuden, at parkering i højre side ikke vil kunne lade sig gøre uden stor påvirkning af den generelle fremkommelighed på strækningen.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at anlæg af parkeringsinitiativerne forudsætter trafikteknisk og vejgeometrisk foranalyse samt politisk og politimyndighedens godkendelse.

Folke Bernadottes Allé (initiativ 16)

Nr. 2, 5, 25, 27

Cruise Denmark (2), Østerbro Lokaludvalg (5) og DI Transport (25) støtter initiativet om busparkering på Folke Bernadottes Allé. Cruise Denmark (2) gør opmærksom på kapacitet og sikkerhedsforhold. Københavns Politi (27) bemærker at ÅDT på Folke Bernadottes Allé er opgjort til 20100 (2024) og at alléen har to spor i nordgående retning på de første ca. 150 meter efter Oslo Plads. Det er Københavns Politis vurdering, at en eventuel turistbusparkering kun vil kunne anlægges på den del af strækningen med to spor. Parkering af turistbusser på strækningen vil givet medføre en dårligere afvikling af trafikken i krydset ved Oslos plads, hvor der allerede i dag er udfordringer med trafikafvikling.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at der i forbindelse med initiativ 16 vil blive foretaget en foranalyse, der bl.a. tager hensyn til de nævnte bekymringspunkter. Desuden forudsætter anlæg af parkeringsinitiativerne politiets godkendelse.

Raffinaderivej (initiativ 17)

Nr. 21, 24

Ungerådet (21) bemærker til initiativet om langtidsparkering på Raffinaderivej at flytningen af cykelstien kun bør ske hvis der tages hensyn til cykelfremkommelighed og sikkerhed - ved at der bruges en grøn rabat som bufferzone ligesom den nuværende gør, samt at projektet ikke samlet set reducerer grønne områder.

Amager Øst Lokaludvalg (24) støtter ikke forslaget, da busparkering kan komprimere den nyetablerede cykelsti på Raffinaderivej og da der skal etableres Metro ved Kløvermarken, hvilket i forbindelse med arbejds kørsel vil øge trafikbelastningen på Raffinaderivej. Høringssvaret understreger desuden at Raffinaderivej i forvejen er plaget af tung trafik, som er stigende. Lokaludvalget undres desuden over at der kan etableres busparkering på en lokation, hvor forvaltningen, i forbindelse med etablering af cykelstien, oplyste at der ikke må plantes træer pga. fredning af udsigten ind over byens tårne. Lokaludvalget fore-

slår alternativt, at der kan etableres busparkering på Amager Strandvej, hvis den forlænges i forbindelse med planer om udvikling af Kløvermarken.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen noterer høringssvarenes bekymringer om hensyn til cykel-fremkommelighed, trafiksikkerhed, grønne elementer og den samlede trafikbelastning på Raffinaderivej, herunder i forbindelse med kommende metroarbejder. Disse forhold samt eventuelle landskabelige bindinger og alternative placeringer vil der tages stilling til i foranalysen for initiativet, hvis der afsættes midler hertil.

Turistbusterminal på Nørre Voldgade (initiativ 18)

Nr. 2, 4, 10, 16, 18, 20, 25

Stræderne og Strøgets Beboerforening (10), Cruise Denmark (2), Turistførerforeningen (20), Indre By Lokaludvalg (16) og DI Transport (25) støtter initiativet om en turistbusterminal på Nørre Voldgade. Indre By Lokaludvalg påpeger at løsningen skal være tilpasset en Nørre Voldgade, hvor der også er plads til grønne tiltag og byliv.

Høringssvar 4 fra en borger forholder sig negativt til forslaget da borgeren mener at Nørre Voldgade allerede er en af byens mest trafikbelastede strækninger, og at initiativet vil skabe øget trafik, tomgangskørsel, samt lyd- og luftforurening til gene for lokalmiljøet.

Movia (18) påpeger at en turistbusterminal vil skabe en stigning i turistbusser i området, som i dag er tæt trafikeret. Movia er derfor særligt opmærksom på, hvordan en eventuel busterminal ved Nørre Voldgade/Nørreport St. vil påvirke busdriften, og anbefaler, at erfaringerne fra den nyetablerede busterminal ved Dybbølsbro Station inddrages i planlægningen, samt der udvises hensyn til fremkommeligheden på dette helt centrale sted for den kollektive bustrafik i København.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen værdsætter både den støtte og de bekymringer, der er fremsat i forhold til en turistbusterminal. Initiativet indgår som et projekt, der kræver en foranalyse for at kunne vurdere, om det har den ønskede effekt på transport af turister, og samtidig identificere eventuelle uensigtsmæssige konsekvenser for lokalmiljøet. Jeres input vedrørende dette initiativ vil således indgå i denne foranalyse, som vil belyse både fordele og ulemper ved etableringen af en turistbusterminal. Det vil i sidste ende være op til de politiske beslutningstagere at afgøre den videre proces for den eventuelle realisering af initiativet.

Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstaden/Nyboder (initiativ 19)

Nr. 2, 7, 10, 12, 13, 14, 16, 19, 21, 25, 26, 30

Cruise Denmark (2), DI Transport (25) og Dansk Person Transport (26), at en forbudszone vil være problematisk, da den vil begrænse adgangen for ældre, grupperejser, og udflytterbørnehaver og risikerer at skubbe både krydstogtgæster og grupperejser til andre destinationer. Dansk Erhverv (30) påpeger, at turistbusser udfylder i dag en nødvendig funktion, som hverken metro, cykler eller gående kan erstatte.

Stromma (19) ønsker, at Bredgade og Store Kongensgade holdes åbne for buskørsel, da de udgør en kritisk del af transport fra krydstogtkajerne. Stromma er bekymrede for at planen kan begrænse buskørsel omkring de mest besøgte turistattraktioner og centrale gader såsom H.C. Andersens Boulevard, Stormgade, Holmens Kanal, området omkring Christiansborg, Kongens Nytorv, Bredgade og Gothersgade. Stromma ønsker desuden at planen indeholder et forslag til effektiv afvikling af bustrafik omkring

Middelalderbyen. Hertil ønsker Stromma at forhold omkring af- og påstigning, køre-/hviletid og driftsforhold bør indgå eksplicit i den endelige handlingsplan.

Ungerådet (21) støtter forslaget om en forbudszone. Gammelholm Beboerforening (7) støtter forbudszonen, men mener at zonen bør udvides til Gammelholm. Stræderne og Strøgets Beboerforening (10) og Indre By Lokaludvalg (16) støtter i høj grad en forbudszone i Middelalderbyen, da det er et stort ønske for beboerne, at gaderne friholdes for turistbusser og Hop On-Hop Off busser (10). Indre By Lokaludvalg (16) ønsker ikke at turistbusser skal køre i myldretiden i Indre By. Dertil ønskes at turistbusser skal være tilpasset Middelalderbyens smalle gade, ved fx at nedsætte den gældende vægtgrænse. Rundetårn Kvarters Beboerforening (12) påpeger, at manglende parkeringsmuligheder for turistbusser medfører unødvendig kørsel, samt at turistbusser skaber udfordringer med trængsel og sikkerhed, særligt på Frue Plads, Nørregade ved Bispetorvet, Nørregade ved hjørnet af Sankt Peders Stræde og Kongens Nytorv foran Det Kongelige Teater.

Stræderne og Strøgets Beboerforening (10) er imod initiativet om "licens til hotelkørsel", men støtter at hotelkørsel skal foregå med mindre (el) shuttle busser. Rundetårn Kvarters Beboerforening (12) mener ligeledes, at hotelkørsel ikke bør være omfattet i planen.

By-, Land- og Kirkeministeriet (13) bakker op om initiativet med en foranalyse af en mulig forbudszone for parkering af turistbusser i Indre By.

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (14) støtter op om forslaget, og gør opmærksom på behovet for afsætnings- og korttidsparkering i den nordlige ende af Frederiksstadens og i området omkring Kgs. Nytorv, Niels Juels Gade, Frederiksholm Kanel, Havnegade. Desuden ønsker de at inkludere Bredgade i overvejelserne, uden for myldretiderne.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender de forskelligrettede ønsker og synspunkter vedrørende etablering af en forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstadens/Nyboder. Det bemærkes, at forvaltningen ikke har hjemmel til at give rutetilladelser eller begrænse Hop On-Hop Off-busser, idet Københavns Kommune ikke er myndighed på dette område, og at myndigheden for rutetilladelser ligger hos Færdselsstyrelsen. En eventuel etablering af en forbudszone beror derfor på en politisk beslutning, og et sådant initiativ vil skulle undersøges nærmere, herunder gennem en foranalyse, der inddrager relevante aktører.
- Forvaltningen bemærker, at initiativerne i planen under kategori 2 og 3 vil blive vurderet igen, henholdsvis, screeninger og foranalyser som bl.a. har til formål at vurdere om initiativerne har den ønskede effekt på transport af turister, samt med hensyn til lokale forhold, trafikal kapacitet og trafikafvikling. Hensigten med handlingsplanen er bl.a. at løse udfordringer med turistbusser i Indre By.

Planen har netop til formål at løse parkerings- og afsætningsmuligheder, der kan etableres relativt tæt på turistattraktioner samt steder med behov for af- og påstigning. Initiativerne i Indre By drejer sig derfor primært om af- og pålæsning med korttidsparkering under 3 timer. Omvendt kan initiativerne til langtidsparkering etableres uden for Indre By.

Kategori 4: Initiativer der omhandler kampagner, samarbejder og dialogbaserede tiltag

Informationskampagne for vognmænd og chauffører (initiativ 20)

Nr. 2, 14, 18, 25, 26, 30

Cruise Denmark (2) støtter en informationskampagne for vognmænd og chauffører, og ønsker at den er på flere sprog.

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (14) anbefaler, at der kan opsættes elektronisk skiltning med information om evt. ledige busholdepladser, som for bilparkering nogle steder, så u hensigtsmæssig (tom)kørsel undgås. Hertil foreslår høringssvaret, at der udvikles en app baseret informations- og logistikløsning, som alle turistbusser, der kører rundt i Indre By skal abonnere på.

Movia (18), DI Transport (25), Dansk Persontransport (26) og Dansk Erhverv (30) anbefaler, at der udvikles bedre information om parkeringsforhold på digitale korttjenester, så chauffører nemt kan finde korrekte afsætnings- og parkeringsmuligheder. DI Transport (25), Dansk Persontransport (26) og Dansk Erhverv (30) opfordrer til, at anvendelsen af parkeringspladser optimeres via digitale datadrevne realtidsløsninger, der viser ledig kapacitet, samt at al skiltning, regulering og adgangsinformation bør foreligge på både dansk og engelsk. Desuden anbefaler DI Transport (25), Dansk Person Transport (26) og Dansk Erhverv (30) digitale kort og parkeringssensorer, som kommunen arbejder med at implementere i Middelalderbyen. Dansk Person Transport foreslår, at KK Kort kunne opdateres med et særskilt bus-lag, da det på nuværende tidspunkt ikke skelner mellem lastbil- og busparkering.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen noterer sig opbakningen og de fremsendte forslag om bedre information til vognmænd og chauffører, herunder flersproget informationsmateriale, digitale korttjenester. Forslaget om udvikling af en fælles app- eller abonnementsbaseret logistikløsning vurderes at ligge uden for projektets og Kommunens handlerum, mens øvrige input om kommunikation til vognmænd og chauffører tages med i det videre arbejde. Forvaltningen skal dog bemærke, at realisering af initiativet afhænger af, at der bliver finansieret midler ved kommende budgetforhandlinger samt godkendelse af Klima-, Miljø- og Teknikudvalget.

Informationskampagner overfor turister (initiativ 21)

Nr. 2, 10, 25

Cruise Denmark (2), Stræderne og Strøgets Beboerforening (10) og DI Transport (25) udtrykker støtte til en informationskampagne for turister. Stræderne og Strøgets Beboerforening (10) anbefaler, at der udarbejdes en langsigtet plan for, hvordan cykelturismen håndteres i Indre By. DI Transport (25) ønsker, at informationskampagner til turister bør indeholde vejledning om samspil mellem alternative transportformer og busser, f.eks. shuttlebus og bagageløsninger.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender, at cykelturisme hænger sammen med transport af turister. Derfor vil forvaltningen arbejde for, at cyklisme integreres i transport af turister under Initiativ 2, som omhandler turisters brug af andre transportformer herunder turister til fods og på cykel. Derudover arbejder Kategori 4 med øget dialog og kommunikation og informationskampagner henvendt turister.

Etablering af et trepartssamarbejde for turismehåndtering og udvikling (initiativ 22)

Nr. 2, 7, 10, 14, 16, 20, 25, 30

Cruise Denmark (2), Gammelholm Beboerforening (7), Stræderne og Strøgets Beboerforening (10), Indre By Lokaludvalg (16), Turistførerforeningen (20), DI Transport (25) og Dansk Erhverv (30) giver

udtryk for støtte til et tre-parts samarbejde mellem kommune, branche og borgere. Flere parter ønsker at bidrage til det videre arbejde. Der er fokus på tidlig borgerinddragelse, høj mødefrekvens, forbedret koordinering og kapacitetsudnyttelse af turisttransport samt formaliseret dialog med klare procedurer for opfølgning

- **Forvaltningens svar:** *Forvaltningen værdsætter den brede støtte til et tre-parts samarbejde mellem kommune, branche og borgere og er enige i, at tidlig borgerinddragelse og en dialog med branchen er centrale elementer i den videre proces.*

Øvrige kommentarer og forslag til initiativer

Minibusser og elbusser

Nr. 2, 5, 8, 7, 10, 12, 15, 19, 23

Flere høringsvar påpeger at mindre shuttlebusser kan medvirke til at løse problemer med trængsel med de store turistbusser (2, 7, 10, 12, 15), fx i stil med City Shuttles brugt i Middelalderbyen 2009-2010 (Høringsvar 10).

Handicaprådet (23) påpeger at det er afgørende, at både større og mindre busser er tilgængelige for kørestolsbrugere, herunder ved at inkludere liftbusser.

Stromma (19) henviser til at erfaringer fra CityCirkel-projektet (2009-2012) viser, at minibusser ikke er et relevant tiltag, og at dette bør tages med i vurderingen af initiativet, da det tidligere projekt blev nedlagt grundet lav passagerbelægning og høje driftsomkostninger. DI Transport (25), bemærker at minibusser ikke bør være hovedløsningen, da det vil give øget trafik.

Ældrerådet (23) ønsker at det som en del af planen undersøges, hvor meget turistbusser forurener, samt at muligheden for i stedet at benytte mindre elbusser undersøges. Christianshavn Lokaludvalg (28) ønsker at turistbusserne bør være eldrevne for at understøtte kommunens klimamål og mindske luft- og støjforurening. Cruise Denmark (2) ønsker at brugen af elektriske rejsebusser understøttes på sigt, da det kan være med til at øge accepten af turistbusser i Indre By.

- **Forvaltningens svar:** *Forvaltningen tager bemærkningerne til efterretning, og gør opmærksom på at iværksættelse af initiativet afhænger af politisk vedtagelse og at der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger. Derefter vil forvaltningen arbejde videre med at undersøge muligheden for øget brug af minibusser, herunder erfaringer fra tidligere initiativer. Forvaltningen bemærker desuden, at mulighederne for øget brug af eldrevne minibusser undersøges videre under 'Initiativ 2 Styrke turisters brug af andre transportformer'*

Bredere fokus i planen og internationale erfaringer

Nr. 10, 12, 29

Stræderne og Strøgets Beboerforening (10), Rundetårn Kvarters Beboer Forening (12) og Kultur- og Fritidsforvaltningen (29) anbefaler at forvaltningen undersøger, erfaringer fra andre storbyer med at løse udfordringer med transport af turister fx Amsterdam og Barcelona.

Kultur- og Fritidsforvaltningen (29) anbefaler desuden, at der tages kontakt til Økonomiforvaltningens kontor for Vækst og Erhverv om best practice-eksempler, som i forbindelse med afdækning af turismeskat har haft dialog med europæiske hovedstæder om håndtering af turistbusser. Kultur- og Fritidsforvaltningen anbefaler derudover, at handlingsplanen henviser til det EU-støttede projekt CULTIGEN, som København Kommune er en del af, samt CULTIGENs tilgang til borgerinddragelse.

Kultur- og Fritidsforvaltningen (29) vurderer, at handlingsplanen kan styrkes med et fokus på det politiske handlerum, best practice-eksempler, turisters brug af metro og grøn mobilitet. Det vil samtidig understøtte en mere helhedsorienteret rammesætning af planen som en samlet handleplan for turisters transport – ikke alene parkering for turistbusser.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen har noteret forslaget om at undersøge erfaringer fra andre storbyer med henblik på at optimere håndteringen af turisttransport.

Natparkering

Turistførerforeningen (20) gør opmærksom på at der mangler flere natparkeringspladser i nærheden af områder med mange hoteller, der kan benyttes af udenlandske busser med gæster, der overnatter på hotel i København.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender behovet natparkering og bemærker, at der i planen er to initiativer om langtids- og natparkering. En af udfordringerne med langtids- og natparkering i centrale bydele er dog, at det fjerner bilparkeringsmuligheder, hvor det særligt er i aften og nattetimerne der er høje belægningsgrader og efterspørgsel på parkeringspladser.

Hensyn til ældre

I et notat vedlagt høringssvaret, bemærker Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (14), at de ønsker, at der tages hensyn til ældre krydstogtturister med henblik på langsigtede løsningsmuligheder for transport af turister, fx med kvoter for turistbusser.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender forslaget om særskilt skat til turister, men forslaget ligger uden for handlingsplanens ramme.

Underjordisk busparkering

I et notat vedlagt høringssvaret, foreslår Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (14) at flytte busparkering under jorden som i fx Italien.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender forslaget om underjordisk parkering til turistbusser, men forslaget ligger uden for handlingsplanens ramme, da der ikke er fokus på underjordisk parkering til busser pga. høje anlægsomkostninger.

Behovsanalyser og kapacitetsvurdering

Nr. 12, 16, 25Runde Tårn Kvarters Beboerforening undres over manglende behovsanalyser i handlingsplanen, herunder antal transport, passagerer, samt analyser af turisters ønske om transportdestinatio-

ner, herunder afhængig af årstiden. DI Transport (25) gør ligeledes opmærksom på at planens initiativer bør tage højde for vækst i turismen og sæsonmæssige udsving i behovet.

Indre By Lokaludvalg (16) spørger hvor mange typer af turismetransport er der, og hvad ved forvaltningen om hvordan de fordeler sig på det samlede antal af turister, samt hvilke typer turister der foretrækker hvilken form for turisttransport? (herunder cykler, taxier, lejebiler, turistbusser, Hop-on/Hop-off busser, offentlig transport og gang).

DI Transport (25) bemærker at anvendelsen af parkeringstiltagene løbene bør monitoreres især ved højtider, events og krydstogtsankomster.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender at det kunne være nyttigt at have mere data på fordelingen af turister på transporttyper, samt deres præferencer, men det er ikke noget forvaltningen har data på. I forbindelse med udarbejdelsen af planen vil turistbranchen blive inddraget, som har indsigt i hvordan turister transporterer sig.

Andre typer busser: Partybusser, Hop On-Hop Off busser og natbusser

Nr. 2, 5, 8, 10, 14, 16

Østerbro Lokaludvalg (5) og Sdr. Frihavnsudvalget (8) foreslår at alle turistbusser bør være omfattet af de samme nulemissionsregler, som gælder for Movias busnet i Kbh. De to høringssvar ønsker desuden at Hop On-Hop Off busserne og partybusser, omfattes af de samme miljøregler, da Hop On-Hop Off busserne udgør en stor del af turisttrafikken og eftersom partybusserne er til gene for beboere.

Ældrerådet (23) undrer sig over at Hop On-Hop Off busserne ikke er inkluderet i planen.

Frederiksstadens Beboerforening (14) mener ligeledes at Hop On-Hop Off busserne og partybusser bør indgå i planen i forhold til overvejelser om optimering og kapacitetsudnyttelse, da de er til stor gene og bør holdes ude af Indre By, særligt omkring Sankt Anne Plads og Marmorkirken.

Stromma (19) ønsker ligeledes at Hop On-Hop Off busserne inkluderes i planen, da de er bekymrede for at planen kan have konsekvenser for busser i rutedrift og deres afsætningsmuligheder. Cruise Denmark (2) ønsker ligeledes at vilkårene for busser i rutedrift fastholdes.

Flere høringssvar (5, 8, 10, 16) ønsker at begrænse Hop On-Hop Off bussernes færdsel, særligt i Indre By/Middelalderbyen, da busserne er til gene for byens beboere samt bløde trafikanter. Stræderne og Strøgets Beboerforening (10) gør særligt opmærksom på gener på Nørregade, Nytorv, Slutterigade og Lavendelstræde, samt ulovlig gennemkørsel gennem Slutterigade. Selvom det er Færdselsstyrelsen der udsteder tilladelse til busserne, opfordrer Stræderne og Strøgets Beboerforening til at Københavns Kommune gør brug af sin høringsret for at adressere sin holdning til busserne.

Indre by lokaludvalg ønsker at alle former for turisttransport, herunder turistbusser i rutekørsel og natbusser, indrettet til overnatning, inkluderes i planen.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen skal gøre opmærksom på, at regulering af busruter, herunder tilladelser, køretøjstyper og emissionskrav, som udgangspunkt administreres af Færdselsstyrelsen. Planen omfatter danske og udenlandske turistbusser med destination i København, mens busser i fast rute - lokalbusser, fjernbusser og Hop On-Hop Off busser - ikke er omfattet af planen, da Færdselsstyrelsen er myndighed for disse bussers rute, ikke kommunen. Københavns Kommune er derfor ikke myndighed på disse områder. Når det er sagt, anerkender vi fuldt ud de bekymringer, I rejser, og vi vil tage dem med i det relevante trepartssamarbejde

samt indgå i dialog med relevante myndigheder om, hvordan der i højere grad kan arbejdes for mere bæredygtige og hensynsfulde løsninger ift. buskørsel i Indre By.

Håndhævelse

Nr. 3, 5, 7, 12, 20, 25, 26, 30

Høringssvar 3 påpeger at der ofte holder turistbusser ulovligt parkeret foran Vor Frelser Kirke på Christianshavn og at de ofte holder på cykelstien.

Gammelholm Beboerforening (7) og Rundetårn Kvarter Beboer Forening (12) påpeger overordnet at tomgangsregulativet, samt de eksisterende tidsbegrænsninger i forslaget ikke overholdes, og initiativer omkring busparkering kræver derfor bedre håndhævelse.

Østerbro Lokaludvalg (5) ønsker reglerne for turistbusser håndhæves strammere, specielt hvad angår tomgangskørsel. Christianshavn Lokaludvalg (28) bemærker, at det bør være et krav, at turistbusserne ikke holder i tomgang, men at motorerne bør slukkes senest ét minut efter parkering.

Turistførerforeningen (20) efterspørger, at reglerne for cabotagekørsel bliver overholdt og eventuelt strammet, da de oplever at udenlandske chauffører ikke altid opfører sig hensigtsmæssigt.

DI Transport (25), Dansk Persontransport (26) og Dansk Erhverv (30) ønsker effektiv håndhævelse af busparkering, således at pladserne holdes fri til busser, og der ikke holder ulovligt parkerede personbiler.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at Københavns Kommune ikke er håndhæver reglerne for cabotagekørsel, men at det er politiet der er myndighed for håndhævelse af reglerne. Kommunen har ikke mulighed for at stramme reglerne for cabotagekørsel, da det er Færdselsstyrelsen der fastsætter reglerne. Politiet og parkeringsvagter står for håndhævelse og skal sikre at parkeringsregulering overholdes. Tomgangsregulativet omhandler også busser dvs. max 1 minut.

Flexparkering og fleksible løsninger

Nr. 5, 25

Østerbro lokaludvalg (5) foreslår ydermere også at parkeringspladser ved de store færgeløjer tages i brug, når de ikke anvendes af færgerne egne passagerer. Østerbro Lokaludvalg foreslår desuden flexparkering, hvor parkeringspladser reserveres til turistbusser i dagtimerne, men frigives til borgerne om aftenen og natten.

DI Transport (25) foreslår at der indarbejdes fleksible løsninger for busparkering i planen, fx at der kortlægges og udpeges en række udvidelseszoner, som vil kunne udvides midlertidigt efter behov.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen er enige i at dobbeltudnyttelse af parkeringspladser med fordel kan anvendes til busparkeringspladser. Dobbeltudnyttelse af busparkering optimerer pladsbrug og er der planlægges efter dobbeltudnyttelse af p-pladserne. Forvaltningen kender ikke til de specifikt nævnte parkeringspladser ved færgeløjer oslofærgeren, men dette tages med i det videre arbejde og kan evt. undersøges under Initiativ 1. Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By.

Specifikke lokaliteter ved Kongens Nytorv, Havnegade og Børsen

Nr. 2, 7, 10, 14, 16, 19

Indre By Lokaludvalg (16) ønsker en nedlæggelse af busholdepladsen på Kongens Nytorv foran Det Kongelige Teater, da busserne skjuler teatrets arkitektur.

Gammelholm Beboerforening (7) påpeger at ensretningen af Nyhavn fra Nyhavnsbroen mod Havnegade, gør at større turistbusser skal vende ved havnen, hvilket de har svært ved. Desuden holder busserne ulovligt parkeret på Havnegade. Høringssvaret påpeger at mindre busser vil gøre flowet bedre og mere sikkert.

Stræderne og Strøgets Beboerforening (10) foreslår sammen med Indre By Lokaludvalg at turistbusser, inkl. Hop On-Hop Off busser og kanalrundfarter, flyttes til Børsgraven ved Nationalbanken.

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (14) sætter spørgsmålstegn ved, hvorfor det tidligere parkeringsinitiativ ved Nationalbanken og Børsen ikke er medtaget.

Stromma (19) er imod busparkering ved Nationalbanken, da der skal renoveres og da der ikke findes bådfaciliteter. Stromma (19) og Cruise Denmark (2) ønsker desuden at busholdepladserne ved Børsen genetableres, når renoveringsarbejdet er afsluttet, da det er et centralt knudepunkt for turisttransport.

Cruise Denmark (2) foreslår at en turistbusterminal ved Nationalbanken optimeres med skråparkering, så der er plads til 10 –15 busser, samt at kanalrundfarts af- og påstigningsplads ved Nationalbanken udnyttes til at aflaste Ved Stranden og give parkering efter afsætning ved Kgs. Nytorv/Nyhavn.

- **Forvaltningens svar:** Den gamle plan indeholdt forslaget om at skabe et nyt knudepunkt for turistbusser ved Børsgraven ved Nationalbanken. Initiativerne om parkeringspladser på Slotsholmsgade og Havnegade er taget ud af den opdaterede plan, da arealerne anvendes som arbejdsplads for Børsen og Nationalbanken. Renoveringsarbejdet ved Nationalbanken vurderes indtil videre at strække sig til 2030, hvor den nye handlingsplan udløber. Forvaltningen kan dog oplyse at der arbejdes på at finde en alternativ lokation for kanalrundfarterne.

Forvaltningen er opmærksom på de udfordringer, som ensretningen af Nyhavn fra Nyhavnsbroen mod Havnegade bringer samt udfordringer med parkerede busser foran Det Kongelige teater. Forvaltningen er enig i, at mindre busser kan forbedre flowet og sikkerheden, og foreslår at integrere udfordringer med Havnegade og Kongen Nytorv i den langsigtede flow-plan, som blandt andet har til formål at etablere eller genetablere turistbusparkering og udpege et anbefalet rutenet til turistbusser.

Kapacitetsudvidelser lokaliteter

DI Transport (25) foreslår en række kapacitetsudvidelser på følgende lokationer: Ingerslevgade op til DGI Byen, Havnegade (ny terminal), Øster Allé, Ekvipagemestervej (Holmen ved siden af Operaen), Ved Norgesporten, Orientkaj, Søren Kierkegaards Plads ved Krigsmuseet, Kongens Nytorv, Niels Juhls Gade, Nyrupsgade v. Bremen, Tietgensgade v. Tivoli.

- **Forvaltningens svar:** Yderligere rute- og parkeringsforhold samt forhold omkring kapacitetsudvidelser tages med i det videre arbejde under initiativ 1, som har til formål at udarbejde et anbefalet rutenet til turistbusser herunder også eksisterende parkeringsforhold i Indre By.

Kanalrundfarter

Udover ovennævnte kommentarer til kanalrundfarterne, ønsker Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening (14) at kanalrundfarterne, på baggrund af etableringen af Lynettedæmningen, i betydelig grad

erstatte bustrafik fra cruiseterminalerne gennem etablering af af/påsætning til bådene ved Nordre Toldbod og Ofelia Plads

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen noterer sig, at Frederiksstadens Beboer- og Erhvervsforenings forslag om, at kanalrundfarter i højere grad kan erstatte bustrafikken fra cruiseterminalerne, specielt i lyset af etableringen af Lynettedæmningen. Forvaltningen er enig i der er potentiale i at undersøge disse muligheder nærmere, og vil arbejde videre med dette i den kan den langsigtet flow-plan (initiativ 1), som skal understøtte en effektiv transport af turister. Anvendelsen af kanalrundfarter kan også indgå i et evt. trepartssamarbejde, hvor relevante interessenter kan afdække mulighederne for bedre integration af kanalrundfarter med terminalerne.

Vindebrogade

Stræderne og Strøgets Beboerforening (10), samt Indre By Lokaludvalg påpeger at det er vigtigt at sikre at brugerne af Gammel Strand har frit udsyn til Thorvaldsen museum og at udsigten ikke blokeres med busparkering på Vindebrogade ud for Thorvaldsens museum.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen anerkender bekymringerne vedrørende udsigten til Thorvaldsens Museum. Yderligere ønsker til parkeringsinitiativer som ikke fremgår af den nuværende handlingsplan tages med i det videre arbejde og undersøges under Initiativ 1. Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By.

Finansiering

Christianshavn Lokaludvalg (28) ønsker ikke at parkeringspladser til turistbusser finansieres med offentlige midler, men derimod gennem turismeskat.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker, at forslaget om særskilt skat til turister ligger uden for handlingsplanens ramme og Københavns Kommune har ikke mulighed for at pålægge særskilte skatter til turister.

Høringssvar der ikke omhandler transport af turister

Høringssvar 9 omhandler ombygningen af Paladsteatret.

- **Forvaltningens svar:** Forvaltningen bemærker at henvendelsen ikke omhandler transport af turister. Den giver derfor ikke anledning til ændringer i handlingsplanen.