



Bilag 6 Redegørelse for høringssvar og forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har foretaget en høring i perioden 12. januar 2026 til 9. februar 2026 af de væsentligst berørte erhverv og grundejere; Dansk Persontransport, som er en brancheforening for bus- og taxivognmænd i Danmark, Den Engelske Kirke, St. Alban Church, som er en grundejer med adgang til Churchillparken samt turistbusselskaberne Strömma, Enticon og RCS.

I høringen er det blevet oplyst, at Churchillparken vil blive lukket for gennemkørsel af turistbusser og at det eksisterende stoppested for Hop on Hop off busser (herefter HH-busser) vil blive flyttet til et andet sted i nærheden.

Forvaltningen har modtaget 7 høringssvar; To svar er fra krydstogtselskaberne BDP Cruise (Best Destination Partner) og Cruise Denmark-Copenhagen and Beyond, to af svarene er fra turistbusselskaberne Enticon og Strömma, som opererer HH-busser. Herudover er der modtaget tre svar fra interesseorganisationerne Dansk Erhverv, Dansk Persontransport og Dansk Industri, jf. bilag 7.

Generelt er der i høringssvarene ikke støtte til at gennemføre en lukning af Churchillparken ved Nordre Toldbod. Flere af høringssvarene peger på, at der kan opstå nye trafikale problemer ved lukning af Churchillparken ved Nordre Toldbod, hvis der ikke skabes alternative løsninger. Høringssvarene indeholder også nogle forslag til, hvordan kommunen kan skabe et forbedret byrum ved Gefion springvandet og samtidig sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling i området.

Flere af høringssvarene foreslår, at der frem for en lukning af Churchillparken arbejdes videre med en løsning med ensretning af bussernes kørsel igennem området med en indsnævret kørebane reguleret med lav hastighed. Herudover er der forslag om at flytte HH-busstoppestedet fra Churchillparken til Frihedsmuseet.

Interessenterne efterspørger desuden at Handlingsplanen for Transport af Turister vedtages, og at der bliver skabt reelle alternativer for kørsel og parkering, inden der igangsættes konkrete projekter, hvor der indføres restriktioner for turistbusser.

Her er oplistet de væsentligste pointer fra høringssvarene.

1. **Kapacitetsproblemer og helhedsorienteret løsning:**

- Høringssvar fra Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk Persontransport og Cruise Denmark-Copenhagen and Beyond peger på manglende kapacitet og realistiske alternativer til kørsel og parkeringsmuligheder for turistbusser. Der er en opfordring til, at ændringer i Churchillparken bør være en del af en samlet, politisk vedtaget Handlingsplan for turisttrafikken, som bør vedtages og finansieres, inden der gennemføres permanente begrænsninger.

Forvaltningens bemærkninger

En opdatering af Handlingsplan for transport af turister skal på Klima- Miljø og Teknikudvalgsmøde den 16. marts 2026.

Handlingsplanen er en overordnet plan for ruter og parkeringsmuligheder for turistbusser i hele byen. Det første initiativ i planen er at der udarbejdes en langsigtet plan for flow af turistbusser i Indre By, som skal resultere i scenarier for, hvordan transport af turister skal afvikles frem mod 2030.

Som en del af den langsigtede plan vil der være fokus på trafikafvikling og turisttransport i Indre By, særligt omkring Churchillparken, Nordre Toldbod, Esplanaden, Toldbodgade, Amalienborg og Marmorkirken.

Planen omfatter danske og udenlandske turistbusser med destination i København, mens busser i fast rute - lokalbusser, fjernbusser og HH-busser - ikke er omfattet af planen, da Færdselsstyrelsen, og ikke Københavns Kommune, er myndighed for disse bussers rute.

Hvis der afsættes midler i Overførselssagen 2025-2026, kan udarbejdelse af en langsigtet plan for flow af turistbusser i Indre By igangsættes medio 2026 og afsluttes i 2027.

2. **Begrænsning af busadgang:**

- Høringssvar fra Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk Persontransport, Cruise Denmark-Copenhagen and Beyond og BDP (Best Destination Partner) udtrykker bekymring over, at en fuld lukning for busgennemkørsel på Churchillparken vil medføre driftsproblemer, øget cirkulationskørsel og at busser presses ud i vanskelige manøvrer med øget trafiksikkerhedsrisiko til følge. Der vil opstå behov for vending og bakkemanøvrer.

rer på Nordre Toldbod, Esplanaden og andre omkringliggende gader og vejkryds. Dette gælder især for turistbusser og HH-busser, der er afhængige af effektiv gennemkørsel.

Forvaltningens bemærkninger

Med bussernes anvendelse af Churchillparken i dag, er der behov for at regulere de trafikale forhold på Churchillparken. En fredeliggørelse af gaden, som der er lagt op til i projektforslaget, vil reducere konflikterne imellem et stort antal busser og bløde trafikanter på Churchillparken. I forbindelse med godkendelse af et detailprojekt vil forvaltningen søge at finde alternative muligheder for standsning i nærheden, så afvikling af turistbus-trafikken kan foregå trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det er forvaltningens vurdering, at der kan findes alternative parkeringspladser til turistbusser i nærheden på for eksempel Esplanaden. Initiativ 14 i Handlingsplanen for Transport af turister omhandler herudover mulighed for standsning af turistbusser på Bredgade i nærheden af Churchillparken.

3. Vigtigheden af turisttransportens funktion:

- Høringssvar fra Enticon, Strömman, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk understreger vigtigheden af sammenhængende cirkulationsruter og nem adgang til seværdigheder for effektiv drift af turistbusser. En fredeliggørelse af Churchillparken skal gå hånd i hånd med bevarelse af mobilitet og tilgængelighed for fortsat at tiltrække og fastholde turister. I høringssvaret fra Dansk Persontransport er desuden en opfordring til at en turistbus ikke blot skal håndteres som en samlet størrelse, men som kørsel til mange forskellige funktioner såsom kørsel med krydstogtgæster, rundrejser, events og konferencer, hotel- og transferkørsel, skole- og foreningskørsel, seniorgrupper og borgere med særlige behov, udflytterbørnehaver og meget mere.
- Der er bekymring for, at begrænsning af busgennemkørsel kan føre til reduceret effektivitet og påvirke tilgængeligheden for turister. Turisttransportens funktion ønskes bevaret, med kort og sikker af- og påstigning ved centrale attraktioner. HH-busserne sammenlignes med almindelig busdrift, da de opererer med rutetilladelser sammenlignelige med almindelige busser i rute, og transporterer et stort antal turister imellem turistattraktioner og turistdestinationer som lufthavnen og krydstogtskibe. Rutetilladelser er langvarige og turene bookes lang tid i forvejen. En lukning af Churchillparken for turistbusser påvirker driftssikkerhed for HH-busser med væsentlig begrænsning i bussernes betjening af området.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen anerkender turistbussernes betydning for turismen i byen, samt behovet for at kunne flytte turister og andre borgergrupper fra én attraktion til en anden, og at kunne af-sætte og optage disse centrale steder i byen.

Begrænsninger i bustrafikken som der er lagt op til i projektforslaget, kan medføre ophobninger, hvis der ikke findes løsninger for at sikre trafikens flow. Det er forvaltningens vurdering, at det er muligt at sikre en god og trafiksikker gennemkørsel i området, men gennemføres fredeliggørelsen af Churchillparken, vil alle kørselstypernes behov ikke blive imødekommet.

Turistbusserne har parkeringsmulighed på busparkeringspladserne langs Grønningen, som er tilgængelig for turistbusser i sommerhalvåret, og i 2025 i perioden 1. maj – 30. september (sæsonparkering). Afstanden fra parkeringsmuligheden på Grønningen til Gefionspringvandet er 400 til 750 meter.

En opdatering af Handlingsplan for transport af turister indeholder et initiativ (nr. 14), som giver mulighed for busparkering i nærheden på Bredgade.

Busser, som ikke har en rutetilladelse fra Færdselsstyrelsen, og som kører med krydstogtgæster, rundrejser, events og konferencer, hotel- og transferkørsel, skole- og foreningskørsel, seniorgrupper og borgere med særlige behov, udflytterbørnehaver osv. vil om udgangspunkt ikke have mulighed for at benytte et busstoppested til HH-busser. De kan i stedet benytte turistbusparkering på Grønningen. Der er i projektet lagt op til at tillade ærindekørsel igennem Churchillparken for varelevering og turistbusser til virksomheder og skibsanløb på Nordre Toldbod (busser til og fra krydstogtskibe) med skiltning på undertavle med en tekst tilsvarende den, der er opsat for Admiral Hotel. Den konkrete udformning af skiltning håndteres i detailprojektering.

4. Forslag til løsninger og kompromiser:

- Høringssvar fra Strömma, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk Persontransport, Cruise Denmark-Copenhagen and Beyond og BDP (Best Destination Partner) fremsætter forslag om at skabe en ensrettet lavhastighedsrute igennem området, hvor busser kan passere uden stop, for at bevare sikker trafikafvikling. Muligheden for gennemkørsel er vigtig både for bussernes mulighed for at køre sikkert rundt uden svære vende-

manøvrer og for turisternes mulighed for at opleve turistattraktionerne på nært hold.

Forvaltningens bemærkninger

Kørebanelen på Churchillparken, som skal omdannes til en pladsudvidelse, er i dag indrettet som to vejbaner med standningsforbud samt én kørebane tættest ved Gefionspringvandet reserveret til HH-busser.

En ensretning af loopet fra Esplanaden ad Nordre toldbod og igennem Churchillparken er en løsning, som kan gennemføres. Dog vil denne løsning medføre at der fortsat vil være et uændret stort antal busser igennem Churchillparken, som forvaltningen og gave-giver A P Møller Fonden ønsker at nedbringe.

- Cruise Denmark-Copenhagen and Beyond fremsætter ønske om indførelse af tidsafgrænset adgang for organiserede ture til hurtig af- og påstigning.

Forvaltningens bemærkninger

I projektforslaget er der lagt op til en fredeliggørelse af området og muligheden for gennemkørsel af busser skal derfor fjernes af hensynet til at skabe et grønt og indbydende byrum ved Gefion Springvandet.

Der er i projektforslaget ikke undersøgt konsekvenser for trafikikkerheden for bløde trafikanter, hvis der alligevel skulle muliggøres buskørsel gennem Churchillparken.

- Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk Persontransport, Cruise Denmark-Copenhagen and Beyond og BDP(Best Destination Partner) fremsætter ønske om genetablering af buskapacitet i nærområdet ved Amaliehaven, hvor der er mulighed for at lave en trafiksikker vendemulighed for busser.

Forvaltningens bemærkninger

Amaliehaven er ejet i lige sameje af Slot- og Kulturstyrelsen og Københavns Kommune.

Muligheden for busparkering kræver derfor en dialog med Slots og Kulturstyrelsen. Haven er anvendelsesbestemt som en park jf. lokalplan nr. 25 "Larsens Plads" – Anlæg af park, Offentlige formål. Arealet, som ønskes anvendt til turistbusser, er i dag anlagt som en parkeringsplads.

I Overførselssagen 2020-2021 afgav parterne en hensigtserklæring om blandt andet at Teknik- og Miljøforvaltningen går i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen om at omdanne turist-

busholdepladsen ved Amaliegaven til bilparkeringspladser, herunder ladestandepladser.

Det er forvaltningens vurdering, at en anvendelse af arealet til turistbusser vil være i uoverensstemmelse med planbestemmelserne for parken og forvaltningens ønsker for arealanvendelsen.

- Dansk Industri, Dansk Persontransport, Cruise Denmark-Copenhagen and Beyond og Enticon fremsætter forslag om at HH-bus stoppestedet flyttes til Frihedsmuseet, hvor betjeningen kan ske mere hensigtsmæssigt.

Forvaltningens bemærkninger

Der er i dag Taxi holdepladser ved Frihedsmuseet. Det er forvaltningens vurdering, at der kan skabes plads til både busser og taxier eller at taxierne kan flyttes til et andet sted i nærheden efter høring af taxiselskaber, som benytter pladserne.

Dansk Persontransport, som er med til at fremsætte dette forslag, er en paraplyorganisation blandt andre for taxiselskaberne.

5. Langtidsløsninger og test

- Interesseorganisationerne Dansk Industri, Dansk erhverv og Dansk Persontransport udtrykker et behov for stabilitet og forudsigelighed. Bustrafikken er planlagt og booket i lang tid i forvejen med faste tidsvinduer og koordinerede forløb, som ikke kan omlægges fleksibelt med kort varsel. Der ligger allerede planlagte og solgte krydstogtsanløb ved Nordre Toldbod lang tid frem.

Stabilitet og forudsigelighed i infrastruktur og tilladelser er vigtig for en bæredygtig omstilling af turisttransporten. Gentagne ændringer i ruter og stoppesteder skaber usikkerhed og vanskeliggør dermed langsigtede investeringer i mere miljøvenlige køretøjer.

Busselskabet Strömma, som kører HH-busser beskriver desuden, at rutenet og stoppesteder er fastlagt på baggrund af gældende tilladelser og indgår i en samlet transportløsning for trafikal betjening af turister til de forskellige turistattraktioner i byen.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen anerkender branchens behov for forudsigelighed og stabilitet, hvis der skal skabes incitament til langsigtede investeringer i miljøvenlige køretøjer. Derfor foreslås det i indstillingssagen om stoppestedet ved Marmorkirken, der håndteres separat, at forvaltningen udarbejder et administrationsgrundlag for Hop On – Hop Off. Samtidig forventer forvaltningen, at fredeliggørelsen af Churchillparken alene har det betydning for Hop On – Hop Off, at deres stoppested flyttes ganske kort, og dermed ikke får en væsentlig betydning. HH-busserne opererer efter rutetilladelser udstedt af Færdselsstyrelsen. Sløjfen omkring Esplanaden, Nordre Toldbod og Churchillparken, som i dag benyttes af mange forskellige slags busser, er en del af ruten for HH-busserne. Vedtages projektforslaget, betyder det, at de i praksis ikke vil kunne benytte deres rutetilladelse og det derfor være nødvendigt for HH-busserne at få opdateret deres rutetilladelser hos Færdselsstyrelsen.

- Cruise Denmark opfordrer til at teste ændringer som midlertidige forsøg inden der etableres permanente ændringer.

Forvaltningens bemærkninger

Det er ikke indenfor projektets ramme at teste forsøgsordninger og evalueringer, da ansøgningen fra A P møller Fonden udelukkende vedrører det specifikke projektforslag.

De relevante parter i projektet vil blive informeret, når der i forbindelse med en detailprojektering findes alternativer for ruter og parkeringsmuligheder for turistbusser. Ønsket om testfaser strider dog mod branchens eget ønske om langtidsløsninger og forudsigelighed af hensyn til planlægning og driftssikkerhed.