



Bilag 3 Samlede høringssvar

Handlingsplan for transport af turister 2026

Høringssvar opsummeret



Oversigt over høringssvar

ID	Indsendt af	Virksomhed / organisation	På vegne af	Vejnavn	Post nr.	By	Ændret
1	Borger			Halvtolv	1436	København K	
2	Borger		Cruise Denmark - Copenhagen and beyond	Hallandsgade	2300	København S	
3	Borger			Brobergsgade	1427	København K	
4	Borger			Nørre Voldgade	1358	København K	
5	Medarbejder		Østerbro Lokaludvalg				
6	Borger			Ryesgade	2100	København Ø	
7	Virksomhed / organisation	Gammelholm Beboerforening	Gammelholm Beboerforening				
8	Virksomhed / organisation	E/F Langelinie Allé 3-9	Sdr. Frihavnsudvalget	Bremerholm	1069	København K	
9	Borger			Midgårdsvej	3210	Vejby	
10	Virksomhed / organisation	Stræderne og Strøgets Beboerforening	Stræderne og Strøgets Beboerforening	Kompagnistræde	1208	København K	
11	Virksomhed / organisation	Nørre Kvarters Beboerforening	Nørre Kvarters Beboerforening				
12	Borger		Rundetårn Kvarters Beboer Forening	Christian IX's Gade	1111	København K	
13		By-, Land- og Kirkeministeriet					
14		Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening					
15		Handicaprådet					
16		Indre By Lokaludvalg					
17		Metroselskabet					
18		Movia					
19		Stromma					
20		Turistførerforeningen					
21		Ungerådet					

s22		Vanløse Lokaludvalg					
23		Københavns Ældreråd					
24		Amager Øst Lokaludvalg					
25		DI Transport					
26		Dansk PersonTransport					
27		Københavns Politi					
28		Christianshavns Lokaludvalg					
29		Kultur- og Fritidsforvaltningen (KKF)					

Høringssvar vedrørende: Udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025

Svarnr.: 1 Borger

Vejnavn: Halvtolv

Postnr. og by: 1436 København K

Høringssvar:

Som beboer i Indre By er det yderst problematisk, at forvaltningen lægger op til at etablere mere busparkering mens det samtidig nedlægges bilparkering til byens beboere. Især 15-min parkering vil medføre øget bustrafik med tilhørende støj- og forureningsgener. I en by som København, der markedsfører sig som grøn by, bør turistbustrafik begrænses så meget som muligt. I stedet bør der etableres parkering tæt ved metrostationer, der fører ind til byen.

Svarnr.: 2 På vegne af interesseorganisation eller borger Cruise Denmark - Copenhagen and beyond

Høringssvar:

Handlingsplan for transport af turistbusser 2025

Indledning

Vi repræsenterer centrale aktører inden for krydstogt-, bus- og turismeerhvervet i København og Danmark med mange års erfaring i at modtage, transportere og servicere både danske og internationale gæster. Vi deler ambitionen om en mere bæredygtig by, men finder det nødvendigt at påpege konsekvenserne for turisme og erhverv, hvis handlingsplanen gennemføres uden realistiske alternativer til af- og påstigning samt parkering i centrale områder. Turismeerhvervet er afhængig af faciliteter til af- og påstigning samt parkeringsmuligheder tæt på de centrale attraktioner. Uden realistiske alternativer risikerer man at forringe gæsternes oplevelse og dermed Københavns tiltrækningskraft som destination.

Kommentarer til handlingsplanen

Vi anerkender behovet for en opdateret handlingsplan, der balancerer turisme, trafik-afvikling og bæredygtighed. Vi sætter stor pris på grundigheden af den nuværende handlingsplan 2025 og værdsætter muligheden for konstruktiv input og dialog. På vegne af alle vores partnere i Cruise Denmark – Copenhagen and beyond vil vi gerne præsentere nogle bemærkninger og forslag til handlingsplanen i dette høringssvar.

Under de følgende kategorier og forslag til løsninger, vil vi henvise til de forskellige punkter, der står beskrevet i handlingsplanen ved (pkt. 1, 2, mv.).

Kategori 1: Langsigtede initiativer for transport af turister i indre by

Vi ser positivt på udarbejdelsen af en langsigtet plan for turistbussernes flow frem mod 2030 (pkt. 1). En samlet strategi er at foretrække frem for kortsigtede løsninger, og planen bør udarbejdes i dialog med relevante interessenter og afdække behov for korttids-, langtids- og natparkering.

Mulighederne for at transportere krydstogtgæster rundt i byen forårsager allerede udfordring. Hvis der kommer yderligere begrænsninger på bussernes muligheder for gennemkørsel, af- og påstigning og parkering i byen, vil situationen kun forværres.

Mange krydstogtgæster er uvante med offentlig transport og mangler adgang til internet til online billetkøb. Mange gæster vil dog benytte offentlig transport, hvor denne er tilgængelig og tilstrækkeligt dimensioneret, samt gå/cykle hvor muligt, men der er en del gæster der

grundet f.eks. alder og handicap har behov for busbefordring. Desuden rækker kapaciteten i den offentlige bustransport ikke ifm. krydstogtsanløb, hvorfor bustransporten må ses som et effektivt supplement til offentlig transport. Offentlig transport ved Langelinie og Oceankaj har langt fra kapacitet til alene at kunne håndtere krydstogtgæsterne. På et almindeligt anløb fra et skib med 3.000 gæster, bruges der ca. 15 turistbusser til shuttlekørsel i pendulfart, og det er derfor kun realistisk, at se den offentlige transport som et mindre supplement. Fjerner man muligheden for effektiv transport af krydstogtgæster med almindelige turistbusser, vil man i stedet øge efterspørgslen på taxa/Uber, hvilket i sidste ende vil øge trængslen markant og gøre problemet større (pkt. 2).

Forslag til løsninger:

- Hold centrale gader åbne for buskørsel (H.C. Andersens Boulevard, Stormgade, Christiansborg, Holmens Kanal, Kongens Nytorv, Bredgade, Gothersgade, Ved Stranden, Bremerholm) (pkt. 1).
- Sikre et effektivt trafik-flow rundt om Middelalderbyen, inkl. af- og påstigning og minimal tomkørsel (pkt. 1).
- Bevar muligheden for af- og påstigning tæt på nøgleattraktioner som Amalienborg, Strøget og kanalrundfarten ved Ved Stranden (pkt. 1).
- Brug kollektiv trafik og minibussers kapacitet som supplement, ikke som erstatning for større grupper (pkt. 1).
- Styrk infrastrukturen i områder med høj efterspørgsel, så kapacitet matcher behovet (pkt. 1).
- Tunnel fra Oceankaj til lufthavnen (Østlig Ringvej) (pkt. 2). Dette er med til at løse transport til indre by (via Prøvestenen) fra lufthavnen, men ikke busfrem-kommelighed i indre by.
- Havnebusforbindelse til centrale stoppesteder som Ofelia Plads (pkt. 2).
- Bemandet cykeludlejning på Oceankaj (pkt. 2).
- Busterminal ved Nørreport/Øster Voldgade for at holde shuttle-trafik ude af Indre By (pkt. 2).
- Sikre flersproget information om brug af offentlig transport og opstilling af flere billetautomater. Kapaciteten kan øges ved hjælp af havnebusser på Langelinie, på sigt også til Oceankaj (pkt. 2).
- Design af optimalt trafikflow fra M4 metroendestation til Oceankajs krydstogt-terminaler, herunder gode gåruter og shuttlebusser ved anløb (pkt. 2).

Planen og forslagene bør sikre, at transporten af turister er praktisk og afvikles uden unødvendig belastning af byen.

Kategori 2: Konkrete parkeringsinitiativer

Vi ser positivt på arbejdet med parkeringsmuligheder for turistbusser, da langtidsparkering generelt fungerer godt og afhjælper trængsel (pkt. 6, 7, 10). Korttidsparkering i centrale områder er vigtig, men 15-minutters pladser er ofte for korte til ture uden tomkørsel og stress for chauffører og gæster (pkt. 3, 5).

Vi ser problematikker ved korttidsparkering, da det ofte ender med en situation, hvor busser kører rundt uden gæster, imens de venter på at gæsterne besøger attraktioner. Dette bidrager både til øget unødvendig trafik, udfordrer kørehviletimer, belaster miljøet og kan skabe farlige situationer i trafikken generelt.

Forslag til forbedringer:

- Forlængelse af korttidsparkering i centrale områder til 2-3 timer (pkt. 3, 4, 5, 13).
- Op til 4-5 busholdepladser ved Ved Stranden, tydelige og realistiske regler for indkørsel og ærindekørsel, samt bevaring af indkørslen som den er nu (pkt. 5).
- Sætte parkeringstiden ned fra 3 timer til 60 minutter på Vester Farimagsgade ved Vesterport og Øster Farimagsgade ved Kommunehospitalet. På den måde tilgodeses chaufførernes hviletid og der skabes større kapacitet (pkt. 6,7).
- Parkering på Sjælør Boulevard kan bruges til langtidsparkering og aflaste centrale områder. Relevansen af brugen af disse pladser er dog tvivlsom, da de ligger langt fra indre by (pkt. 10).

- Tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken betyder at den eneste mulighed for at sætte gæster af, som skal besøge Amalienborg, er ved Grønningen. For mange krydstogtgæster, er gåturen derfra for lang, og det resulterer i, at Amalienborg fjernes fra turprogrammerne. Om eftermiddagen opleves det desuden, at Grønningen er fyldt med parkerede personbiler, hvilket tvinger busser til at stoppe ulovligt andre steder. Det foreslås derfor, at parkeringstiden ved Grønningen forlænges til kl. 19 (pkt. 14).
- Nye pladser må ikke erstatte eksisterende, da tidligere nedlæggelser har skabt underkapacitet og øget pres på chauffører.

Kategori 3: Parkeringsinitiativer der kræver en forundersøgelse

Vi ser positivt på initiativer, der undersøger nye muligheder for busparkering, men kapacitet og trafikale konsekvenser skal vurderes nøje.

- Bredgade (pkt. 15) har potentiale i forhold til Amalienborg, men vi er bekymrede for flaskehalse i myldretiden, især efter lukningen af Toldbodgade. Alternativt bør parkering i Amaliehaven genåbnes, evt. med el-buskrav. Undersøg muligheden for at flytte cykelstien over i venstre side af kørebanen fra Sankt Annæ Plads/Odd Fellow Palæet og ned til Fredericiagade/Esplanaden. Man kunne også begrænse brugen af busparkering til 9.00 - 15.00, så man ikke forstyrrer myldretidstrafikken.
- Folke Bernadottes Allé (pkt. 16) er et udmærket sted med 4 buspladser og 3-timers parkering, men kapacitet og sikker udstigning mod cykelstien skal sikres.
- Turistbusterminal på Nørre Voldgade (pkt. 18) er et længe ønsket initiativ, der kan fungere som et samlingspunkt for gæster til Middelalderbyen og derved aflaste andre områder.
- Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstaden/Nyboder (pkt. 19) vil være problematisk, da det vil begrænse adgangen for ældre og grupperejser, som er afhængige af busser, og risikerer at skubbe både krydstogtgæster og gruppe-rejser til andre destinationer.

Samlet bør forundersøgelserne fokusere på kapacitet, sikkerhed og praktisk gennemførlighed, så initiativerne understøtter turisme og transport uden at skabe unødige problemer i trafikken.

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

Vi ser positivt på initiativer, der styrker information og dialog mellem kommune, branche og borgere.

- Informationskampagne for vognmænd og chauffører (pkt. 20): Meget relevant, da udenlandske busser ofte blokerer 15-minutters pladser, hvilket besværliggør ture. Det er vigtigt at kampagnen er på flere forskellige sprog.
- Informationskampagner for turister (pkt. 21): Godt initiativ, der kan fremme brugen af cykel, metro og bus blandt ikke-krydstogtgæster og visse krydstogt-gæster. For mange krydstogtgæster vil det dog aldrig være tilstrækkeligt på grund af de tidligere nævnte begrænsninger: En del gæster er ældre, gangbesværede og kulturelt uvante med gående og cyklende trafik samt brugen af offentlig transport. Hertil kommer, at kapaciteten i den offentlige transport ikke er tilstrækkelig til at rumme store krydstogthold.
- Tre-parts samarbejde for turismehåndtering (pkt. 22): Meget positivt, da dialog mellem kommune, branche og borgere er vejen frem for praktiske og effektive løsninger. Samlet set støtter vi disse tiltag, da de bidrager til bedre koordinering, færre konflikter i trafikken og øget forståelse for gæsternes behov.

Yderligere initiativer, som vi forslår, bliver inkluderet i planen

- En anden løsning på den uholdbare parkeringssituation ved krydstogtanløb på Nordre Toldbod. Her er Grønningen ikke en brugbar venteløsning.
- Understøtte brugen af elektriske rejsebusser på sigt. Dette kan være med til at øge accepten af turistbusser i Indre By, selvom der er udfordringer omkring tilgængelighed og pris for disse busser.
- Optimering af turistbusterminal ved Nationalbanken med skråparkering, så der er plads til 10-15 busser.
- Udnyttelse af Kanalrundfarts af-/påstigningsplads ved Nationalbanken til at aflaste

Ved Stranden og give parkering efter afsætning ved Kgs. Nytorv/Nyhavn.

- Mere specifikke regler for korttidsparkering på Langelinie, som håndhævnning af disse særligt ift. taxa/Uber.
- På længere sigt: ensretning af Langelinie Allé (mod nord) og Langeliniekaj (mod syd) for at aflaste trafik.
- Nye busparkeringspladser skal give ekstra kapacitet – ikke erstatte eksisterende, da mange pladser allerede er fjernet, hvilket skaber underkapacitet og pres på chauffører og guider.
- Vilkår for kørsel i rute skal fastholdes, og busstop i Børsgade bør genetableres, når Børsen er færdigrenoveret.
- Initiativer der tilskynder brug af Metro fra Oceankaj, når M4s forlængelse er færdig i 2030.

Afslutning

Vi støtter en bæredygtig udvikling af bustrafikken, men ønsker at handlingsplanen tager tilstrækkeligt højde for erhvervs- og turismemæssige konsekvenser. Vi opfordrer til en balanceret tilgang, hvor grønne ambitioner kombineres med konkrete tiltag, der understøtter Københavns rolle som international krydstogtdestination.

Vi ser frem til at bidrage til en handlingsplan, der skaber en velfungerende by for både besøgende og borgere, og stiller os til rådighed for dialog.

Venlig hilsen,

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond repræsenterer 63 partnere, se en oversigt på vores hjemmeside. Nærværende høringssvar er udarbejdet af en arbejdsgruppe med særligt berørte partnere.

6. oktober 2025



Handlingsplan for transport af turistbusser 2025

Indledning

Vi repræsenterer centrale aktører inden for krydstogt-, bus- og turismeerhvervet i København og Danmark med mange års erfaring i at modtage, transportere og servicere både danske og internationale gæster. Vi deler ambitionen om en mere bæredygtig by, men finder det nødvendigt at påpege konsekvenserne for turisme og erhverv, hvis handlingsplanen gennemføres uden realistiske alternativer til af- og påstigning samt parkering i centrale områder. Turismeerhvervet er afhængig af faciliteter til af- og påstigning samt parkeringsmuligheder tæt på de centrale attraktioner. Uden realistiske alternativer risikerer man at forringe gæsternes oplevelse og dermed Københavns tiltrækningskraft som destination.

Kommentarer til handlingsplanen

Vi anerkender behovet for en opdateret handlingsplan, der balancerer turisme, trafikafvikling og bæredygtighed. Vi sætter stor pris på grundigheden af den nuværende handlingsplan 2025 og værdsætter muligheden for konstruktiv input og dialog. På vegne af alle vores partnere i Cruise Denmark – Copenhagen and beyond vil vi gerne præsentere nogle bemærkninger og forslag til handlingsplanen i dette høringssvar.

Under de følgende kategorier og forslag til løsninger, vil vi henvise til de forskellige punkter, der står beskrevet i handlingsplanen ved (pkt. 1, 2, mv.).

Kategori 1: Langsigtede initiativer for transport af turister i indre by

Vi ser positivt på udarbejdelsen af en langsigtet plan for turistbussernes flow frem mod 2030 (pkt. 1). En samlet strategi er at foretrække frem for kortsigtede løsninger, og planen bør udarbejdes i dialog med relevante interessenter og afdække behov for korttids-, langtids- og natparkering.

Mulighederne for at transportere krydstogtgæster rundt i byen forårsager allerede udfordring. Hvis der kommer yderligere begrænsninger på bussernes muligheder for gennemkørsel, af- og påstigning og parkering i byen, vil situationen kun forværres.

Mange krydstogtgæster er uvante med offentlig transport og mangler adgang til internet til online billetkøb. Mange gæster vil dog benytte offentlig transport, hvor denne er tilgængelig og tilstrækkeligt dimensioneret, samt gå/cykle hvor muligt, men der er en del gæster der grundet f.eks. alder og handicap har behov for busbefordring. Desuden rækker kapaciteten i den offentlige bustransport ikke ifm. krydstogtsanløb, hvorfor bustransporten må ses som et effektivt supplement til offentlig transport. Offentlig transport ved Langelinie og Océankaj har langt fra kapacitet til alene at kunne håndtere krydstogtgæsterne. På et almindeligt anløb fra et skib med 3.000 gæster, bruges der ca. 15 turistbusser til shuttlekørsel i pendulfart, og det er derfor kun realistisk, at se den offentlige transport som et mindre supplement. Fjerner man muligheden for effektiv transport af krydstogtgæster med almindelige turistbusser, vil man i stedet øge

6. oktober 2025

efterspørgslen på taxa/Uber, hvilket i sidste ende vil øge trængslen markant og gøre problemet større (pkt. 2).

Forslag til løsninger:

- Hold centrale gader åbne for buskørsel (H.C. Andersens Boulevard, Stormgade, Christiansborg, Holmens Kanal, Kongens Nytorv, Bredgade, Gothersgade, Ved Stranden, Bremerholm) (pkt. 1).
- Sikre et effektivt trafik-flow rundt om Middelalderbyen, inkl. af- og påstigning og minimal tomkørsel (pkt. 1).
- Bevar muligheden for af- og påstigning tæt på nøgleattraktioner som Amalienborg, Strøget og kanalfartfarten ved Ved Stranden (pkt. 1).
- Brug kollektiv trafik og minibussers kapacitet som supplement, ikke som erstatning for større grupper (pkt. 1).
- Styrk infrastrukturen i områder med høj efterspørgsel, så kapacitet matcher behovet (pkt. 1).
- Tunnel fra Oceankaj til lufthavnen (Østlig Ringvej) (pkt. 2). Dette er med til at løse transport til indre by (via Prøvestenen) fra lufthavnen, men ikke busfremkommelighed i indre by.
- Havnebusforbindelse til centrale stoppesteder som Ofelia Plads (pkt. 2).
- Bemandet cykeludlejning på Oceankaj (pkt. 2).
- Busterminal ved Nørreport/Øster Voldgade for at holde shuttle-trafik ude af Indre By (pkt. 2).
- Sikre flersproget information om brug af offentlig transport og opstilling af flere billetautomater. Kapaciteten kan øges ved hjælp af havnebusser på Langelinie, på sigt også til Oceankaj (pkt. 2).
- Design af optimalt trafikflow fra M4 metroendestation til Oceankajs krydstogt-terminaler, herunder gode gåruter og shuttlebusser ved anløb (pkt. 2).

Planen og forslagene bør sikre, at transporten af turister er praktisk og afvikles uden unødvendig belastning af byen.

Kategori 2: Konkrete parkeringsinitiativer

Vi ser positivt på arbejdet med parkeringsmuligheder for turistbusser, da langtidsparkering generelt fungerer godt og afhjælper trængsel (pkt. 6, 7, 10). Korttidsparkering i centrale områder er vigtig, men 15-minutters pladser er ofte for korte til ture uden tomkørsel og stress for chauffører og gæster (pkt. 3, 5).

Vi ser problematikker ved korttidsparkering, da det ofte ender med en situation, hvor busser kører rundt uden gæster, imens de venter på at gæsterne besøger attraktioner. Dette bidrager både til øget unødvendig trafik, udfordrer kørehviletimer, belaster miljøet og kan skabe farlige situationer i trafikken generelt.

6. oktober 2025

**cruise
denmark**
copenhagen & beyond

Forslag til forbedringer:

- Forlængelse af korttidsparkering i centrale områder til 2-3 timer (pkt. 3, 4, 5, 13).
- Op til 4-5 busholdepladser ved Ved Stranden, tydelige og realistiske regler for indkørsel og ærindekørsel, samt bevaring af indkørslen som den er nu (pkt. 5).
- Sætte parkeringstiden ned fra 3 timer til 60 minutter på Vester Farimagsgade ved Vesterport og Øster Farimagsgade ved Kommunehospitalet. På den måde tilgodeses chaufførernes hviletid og der skabes større kapacitet (pkt. 6,7).
- Parkering på Sjøelør Boulevard kan bruges til langtidsparkering og aflaste centrale områder. Relevansen af brugen af disse pladser er dog tvivlsom, da de ligger langt fra indre by (pkt. 10).
- Tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken betyder at den eneste mulighed for at sætte gæster af, som skal besøge Amalienborg, er ved Grønningen. For mange krydstogtgæster, er gåturen derfra for lang, og det resulterer i, at Amalienborg fjernes fra turprogrammerne. Om eftermiddagen opleves det desuden, at Grønningen er fyldt med parkerede personbiler, hvilket tvinger busser til at stoppe ulovligt andre steder. Det foreslås derfor, at parkeringstiden ved Grønningen forlænges til kl. 19 (pkt. 14).
- Nye pladser må ikke erstatte eksisterende, da tidligere nedlæggelser har skabt underkapacitet og øget pres på chauffører.

Kategori 3: Parkeringsinitiativer der kræver en forundersøgelse

Vi ser positivt på initiativer, der undersøger nye muligheder for busparkering, men kapacitet og trafikale konsekvenser skal vurderes nøje.

- **Bredgade** (pkt. 15) har potentiale i forhold til Amalienborg, men vi er bekymrede for flaskehalse i myldretiden, især efter lukningen af Toldbodgade. Alternativt bør parkering i Amaliehaven genåbnes, evt. med el-buskrav. Undersøg muligheden for at flytte cykelstien over i venstre side af kørebanen fra Sankt Annæ Plads/Odd Fellow Palæet og ned til Fredericiagade/Esplanaden. Man kunne også begrænse brugen af busparkering til 9.00 - 15.00, så man ikke forstyrrer myldretidstrafikken.
- **Folke Bernadottes Allé** (pkt. 16) er et udmærket sted med 4 buspladser og 3-timers parkering, men kapacitet og sikker udstigning mod cykelstien skal sikres.
- **Turistbusterminal på Nørre Voldgade** (pkt. 18) er et længe ønsket initiativ, der kan fungere som et samlingspunkt for gæster til Middelalderbyen og derved aflaste andre områder.
- **Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstaden/Nyboder** (pkt. 19) vil være problematisk, da det vil begrænse adgangen for ældre og grupperejser, som er afhængige af busser, og risikerer at skubbe både krydstogtgæster og grupperejser til andre destinationer.

Samlet bør forundersøgelserne fokusere på kapacitet, sikkerhed og praktisk gennemførlighed, så initiativerne understøtter turisme og transport uden at skabe unødige problemer i trafikken.

6. oktober 2025



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

Vi ser positivt på initiativer, der styrker information og dialog mellem kommune, branche og borgere.

- **Informationskampagne for vognmænd og chauffører** (pkt. 20): Meget relevant, da udenlandske busser ofte blokerer 15-minutters pladser, hvilket besværliggøre ture. Det er vigtigt at kampagnen er på flere forskellige sprog.
- **Informationskampagner for turister** (pkt. 21): Godt initiativ, der kan fremme brugen af cykel, metro og bus blandt ikke-krydstogtgæster og visse krydstogtgæster. For mange krydstogtgæster vil det dog aldrig være tilstrækkeligt på grund af de tidligere nævnte begrænsninger: En del gæster er ældre, gangbesværede og kulturelt uvante med gående og cyklende trafik samt brugen af offentlig transport. Hertil kommer, at kapaciteten i den offentlige transport ikke er tilstrækkelig til at rumme store krydstogthold.
- **Tre-parts samarbejde for turismehåndtering** (pkt. 22): Meget positivt, da dialog mellem kommune, branche og borgere er vejen frem for praktiske og effektive løsninger.

Samlet set støtter vi disse tiltag, da de bidrager til bedre koordinering, færre konflikter i trafikken og øget forståelse for gæsternes behov.

Yderligere initiativer, som vi forslår, bliver inkluderet i planen

- En anden løsning på den uholdbare parkeringssituation ved krydstogtanløb på Nordre Toldbod. Her er Grønningen er ikke en brugbar venteløsning.
- Understøtte brugen af elektriske rejsebusser på sigt. Dette kan være med til at øge accepten af turistbusser i Indre By, selvom der er udfordringer omkring tilgængelighed og pris for disse busser.
- Optimering af turistbusterminal ved Nationalbanken med skråparkering, så der er plads til 10-15 busser.
- Udnyttelse af Kanalrundfarts af-/påstigningsplads ved Nationalbanken til at aflaste Ved Stranden og give parkering efter afsætning ved Kgs. Nytorv/Nyhavn.
- Mere specifikke regler for korttidsparkering på Langelinie, som håndhævnning af disse særligt ift. taxa/Uber.
- På længere sigt: ensretning af Langelinie Allé (mod nord) og Langeliniekaj (mod syd) for at aflaste trafik.
- Nye busparkeringspladser skal give ekstra kapacitet – ikke erstatte eksisterende, da mange pladser allerede er fjernet, hvilket skaber underkapacitet og pres på chauffører og guider.
- Vilkår for kørsel i rute skal fastholdes, og busstop i Børsgade bør genetableres, når Børsen er færdigrenoveret.
- Initiativer der tilskynder brug af Metro fra Océankaj, når M4s forlængelse er færdig i 2030.

6. oktober 2025

Afslutning

Vi støtter en bæredygtig udvikling af bustrafikken, men ønsker at handlingsplanen tager tilstrækkeligt højde for erhvervs- og turismemæssige konsekvenser. Vi opfordrer til en balanceret tilgang, hvor grønne ambitioner kombineres med konkrete tiltag, der understøtter Københavns rolle som international krydstogtdestination.

Vi ser frem til at bidrage til en handlingsplan, der skaber en velfungerende by for både besøgende og borgere, og stiller os til rådighed for dialog.

Venlig hilsen,

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond repræsenterer 63 partnere, se en oversigt [HER](#). Nærværende høringssvar er udarbejdet af en arbejdsgruppe med særligt berørte partnere.

Svarnr.: 3 Borger

Vejnavn: Brobergsgade

Postnr. og by: 1427 København K

Høringssvar:

Jeg synes, at det er et rigtig fint initiativ at se nærmere på, hvordan turister transporteres rundt i byen - samtidigt med at der tages hensyn til os lokale.

Når det er sagt, så vil jeg gerne understrege, at jeg synes det er en rigtigt dårlig ide at opfordre turister til at cykle mere. Som både fodgænger, cyklist og bilist oplever jeg allerede nu at turister på cykel udgør en stor gene og fare i trafikken. Flertallet er ikke vant til at cykle, har svært ved at holde balancen, og kender hverken færdselsregler eller trafikens gang.

Disse problemer bliver kun intensiveret af tunge elcykler, som også tendere til, bogstaveligtalt, at flyde i gadebilledet.

Jeg ser meget gerne at vi får færre af de store turistbusser i bybilledet - både fordi de tager charme ud af byen, fordi de fylder i trafikken og skaber utrygge situationer for de bløde trafikanter. Men når det er sagt, så vil jeg langt hellere have turister i busser end på cykler !

Jeg synes det er så fint at opfordre turister til at anvende vores offentlige transport - og håber at det også vil give anledning til at forbedre denne. Lav nogle pædagogiske guides, særligt til dem der ikke er byboere :)

Hint: Foran Vor Frelser kirke på Christianshavn holder der op mod 3 busser af gangen. Dette er på trods af at der er påbud mod indkørsel fra begge sider. De holder konsekvent på cykelstien - og det er nærmere reglen end undtagelsen at man som cyklist bliver nød til at cykle uden om.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 3: 20251031T22-19_IMG_4985.jpeg



Svarnr.: 4 Borger

Vejnavn: Nørre Voldgade

Postnr. og by: 1358 København K

Høringssvar:

Vedrørende punkt 18: Turistbusterminal på Nørre Voldgade

Jeg vil udtrykke alvorlig bekymring over forslaget om etablering af en turistbusterminal på Nørre Voldgade.

Nørre Voldgade er allerede en af byens mest trafikbelastede strækninger med meget begrænset kapacitet til at håndtere yderligere trafikafvikling. Området lider i forvejen under betydelig støjforurening fra den eksisterende trafik og er desværre kendt som et af de steder i København med værst luftforurening.

En turistbusterminal vil betyde konstant udskiftning af store turistbusser, tomgangskørsel og markant øget aktivitet. Dette vil uundgåeligt forværre både støj- og luftforureningsproblemerne betydeligt.

Særligt bekymrende er det, at Nørre Voldgade er tæt bebygget med beboelsesejendomme. De mange beboere vil blive direkte påvirket af den øgede støj, forurening og trafikkaos, samt af store grupper af turister der opholder sig i området eller passerer gennem kvarteret.

Placeringen vil have en stærkt negativ indvirkning på lokalmiljøet og livskvaliteten for områdets beboere. Jeg opfordrer kraftigt til at finde en alternativ placering, der ikke belaster et i forvejen hårdt presset boligområde.

Svarnr.: 5 På vegne af interesseorganisation eller borger Østerbro Lokaludvalg

Høringssvar:

Østerbro Lokaludvalg hilser initiativet til forbedringer i turisttransporten velkomment. Dog mener vi at forslaget er for lidt miljøorienteret og mangler et bæredygtigt fokus. Derfor anbefaler vi, at der integreres flere grønne initiativer i planlægningen. En afgørende del af denne indsats bør være at lade alle turistbusser omfatte af de samme nulemissionsregler, som gælder for Movias busnet i Kbh.

HopON-HopOFF-busserne spiller en stor rolle i byens turisttrafik og bør derfor inkluderes i kategorien turistbusser subsidiært omfattes af de samme miljøregler.

Ligeledes vil udvidelsen af miljøkrav afhjælpe nogle af problematikkerne ved partybusser, der er til stor gene for byens beboere.

Vi opfordrer til en strammere håndhævelse af reglerne for turistbusser, specielt hvad angår tomgangskørsel.

Konkrete kommentarer til de 4 Kategorier

For at optimere parkeringsmulighederne foreslår vi flexparkering, hvor egnede pladser er reserveret til turistbusser i dagtimerne, men frigives til borgerne om aftenen og natten. Dette vil både imødekomme behovet for turistbusparkering og tilgodese beboerne

Vi støtter forslaget ved Langelinie Allé under forudsætning af, at der tænkes på den ubenyttede grund for enden af alléen (NV-hjørne) og under forudsætning af, at der bliver indkørsel fra Langelinie kaj. Årsagen er, at der er forbud mod buskørsel på alléen.

Vi bakker op om forslaget til placering ved Folke Bernadottes Allé/Østerport station.

For at maksimere udnyttelsen af eksisterende faciliteter, bør der over-vejes brug af pladser ved de store færgelejer, som dem ved Oslofærgen, når de ikke anvendes af færgernes egne passagerer.

Vi håber, at disse anbefalinger vil blive taget i betragtning for at forbedre de trafikale forhold og den samlede miljøbeskyttelse i byen.

Venlig hilsen
Allan Marouf
Forperson for Østerbro Lokaludvalg

Center for Stab
Økonomiforvaltningen



Høringssvar vedr. udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025

Østerbro Lokaludvalg hilser initiativet til forbedringer i turisttransporten velkomment. Dog mener vi at forslaget er for lidt miljøorienteret og mangler et bæredygtigt fokus. Derfor anbefaler vi, at der integreres flere grønne initiativer i planlægningen. En afgørende del af denne indsats bør være at lade alle turistbusser omfatte af de samme nulemissionsregler, som gælder for Movias busnet i Kbh.

HopON-HopOFF-busserne spiller en stor rolle i byens turisttrafik og bør derfor inkluderes i kategorien turistbusser subsidært omfattes af de samme miljøregler.

Ligeledes vil udvidelsen af miljøkrav afhjælpe nogle af problematikkerne ved partybusser, der er til stor gene for byens beboere.

Vi opfordrer til en strammere håndhævelse af reglerne for turistbusser, specielt hvad angår tomgangskørsel.

Konkrete kommentarer til de 4 Kategorier

For at optimere parkeringsmulighederne foreslår vi flexparkering, hvor egnede pladser er reserveret til turistbusser i dagtimerne, men frigives til borgerne om aftenen og natten. Dette vil både imødekomme behovet for turistbusparkering og tilgodese beboerne

Vi støtter forslaget ved Langelinie Allé under forudsætning af, at der tænkes på den ubenyttede grund for enden af alléen (NV-hjørne) og under forudsætning af, at der bliver indkørsel fra Langelinievej. Årsagen er, at der er forbud mod buskørsel på alléen.

Vi bakker op om forslaget til placering ved Folke Bernadottes Allé/Østerport station.

20. november 2025

Sagsnr.
2025-0360245

Dokumentnr.
2025-0360245-2

Sagsbehandler
Jonas Gilvad Høeg

Center for Stab
Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg

Århusgade 103
2100 København Ø

EAN-nummer
5798009800497

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 5: 20251120T09-56_Hoeringssvar vedr. udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025.pdf - Side 2 af 2

Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg Høringssvar vedr. udkast til Handlingsplan for transport af turister
2025 2/2

For at maksimere udnyttelsen af eksisterende faciliteter, bør der overvejes brug af pladser ved de store færgelejer, som dem ved Oslofærgen, når de ikke anvendes af færgernes egne passagerer.

Vi håber, at disse anbefalinger vil blive taget i betragtning for at forbedre de trafikale forhold og den samlede miljøbeskyttelse i byen.

Venlig hilsen
Allan Marouf



Forperson for Østerbro Lokaludvalg

Svarnr.: 6 Borger

Vejnavn: Ryesgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:

Dette er en prøve

Svarnr.: 7 På vegne af interesseorganisation eller borger Gammelholm Beboerforening

Høringssvar:

Hermed fremsendes høringsvar fra Gammelholm Beboerforening



**Høringssvar vedr. Handlingsplan for transport af turister.
Indsendt af Gammelholm Beboerforening.**

Københavns Kommune har sendt et udkast til "Handlingsplan for transport af turister" i høring. Vi takker for initiativet og kan fortælle at transport af turister påvirker dagligdagen på Gammelholm

Handlingsplanen er opdelt i 22 initiativer som igen er fordelt på fire kategorier efter hvornår og hvor let man mener det vil være at gennemføre initiativerne. Vores høringssvar tager udgangspunkt i dette princip:

"Hvis transportsituationen er god nok til Københavnerne, må den også være god nok til turisterne.

Hvis den IKKE er god nok til turisterne, er den heller ikke god nok til Københavnerne"

- I forhold til de enkelte initiativer, vil vi primært forholde os til dem, som umiddelbart berører Gammelholm og beboerne på Gammelholm., og kommentere på det vi finder godt, og hvor vi ser forbedringsmuligheder mm.
- Vi vil herudover berøre nogle mere generelle forhold omkring transport af turister i København som helhed.
- Endelig vil vi fremkomme med nogle ideer til andre typer af initiativer, som kunne forbedre forholdene for københavnernes, når det handler om transport af turister.

Kommentarer til enkelte initiativer efter initiativernes nummerorden:

Ad. Kategori 1

1. Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By frem til 2030

Vi vil gerne påpege at dette initiativ alene handler om transport i særlige turistbusser, og deres 'flow' i indre by. Vi finder at dette perspektiv er for snævert, ligesom vi finder det problematisk, at man ikke i disse overvejelser inddrager beboerne lokalt – altså i de enkelte bydele, som Gammelholm, Frederiksstaden, kvarteret omkring Rundetårn m.fl.

Konkrete udfordringer på Gammelholm:

Ensretning af Nyhavn fra Nyhavnsbroen mod Havnegade, gør at turistbusser skal ned og vende ved havnen for at komme tilbage i flow på Holbergsgade. De store busser har svært



ved at komme rundt og her vil mindre busser gøre flowet bedre og mere sikkert.

Demokratiske udfordringer:

Vi kan læse, at man efterfølgende vil inddrage beboerne igennem lokaludvalg, men vores erfaringer siger at efterfølgende inddragelse af beboerne (når man har udarbejdet en plan med interesseorganisationerne) er for sent, og kun sjældent giver et aftryk på planen.

2. **Styrkelse af turisters brug af den kollektive transport** oplever vi som et fremragende initiativ. Der er flere gode ideer senere i vores høringssvar.

Forslag til påvirkning af turister:

Booking af hotelværelse indeholder obligatorisk billet til fri kollektiv transport

Afgift på turistbustransport. Kort brug af turistbus er billigere end lang tids brug af turistbus. Kan bruges til kampagne om "kør ud og gå hjem"

Ad. Kategori 2

Helt generelt har vi en kommentar i forhold til tidsbegrænsningerne i forslaget. Problemet med de allerede eksisterende tidsbegrænsninger er, at de ikke bliver overholdt. Den manglende overholdelse er en medvirkende årsag til at turistbusserne også 'langtidsparkeres', hvor der ikke er holdeplads for turistbusser.

Konkrete udfordringer på Gammelholm:

Lokalt kan vi på Gammelholm se, at der holder turistbusser parkeret i timer i August Bournonvilles Passage, og i havneparken langs Havnegade (bl.a. ved trampolinerne).

Hvis forslaget skal virke, forudsætter det en betydelig mere effektiv kontrol, særligt i forhold til hvad der sker, hvis der kommer busser, som vil parkere dér hvor de '2-3 bus-pladser' med 15 minutters parkering er optaget.

Forurenende gamle busser. Vi kan se at busserne ofte er af ældre dato og har nummerplader fra andre europæiske lande. Litauen, Polen, Spanien. Når tomgangsregulativet overtrædes for at opretholde enten køling eller varme i busserne, så forurenes byen af ældre dieselbusser.

Ad. Kategori 3

15. Bredgade

I forhold til parkeringsinitiativet på Bredgade, forekommer det meget problematisk. Vi vil gøre opmærksom på, at hver gang der inddrages parkeringspladser i de bydele der ligger



omkring Gammelholm, påvirkes trafikken og parkeringsforholdene på Gammelholm. Det uanset om det er i Middelalderbyen eller i Frederiksstaden.

Konkrete udfordringer på Gammelholm:

Initiativ 15 vil yderligere besværliggøre exit fra Nyhavn Sydside ved Kongens Nytorv som lige nu kun tillader 1 - 2 biler at forlade Gammelholm via Nyhavn pr. lysskifte, hvor der burde gøres noget for at skabe et bedre flow (blev nævnt allerede under borgermøder om ensretning af Toldbodgade).

Hver gang der er sket ændringer i trafik- og/eller parkeringsforholdene i vores nabobydele, kan det mærkes på Gammelholm. Trafikken søger andre veje igennem byen – og ikke altid i overensstemmelse med færdselsreglerne. Vi har siden ensretningen af Toldbodgade og omdannelsen af Nyhavns sydside til cykelgade oplevet et stigende antal bilister som søger en smutvej igennem Gammelholm. Nogle bilister vender rundt og søger hurtigst muligt ud til Kongens Nytorv ved at køre den forkerte vej ift. ensretningen på Harald Landers Gade for 'lige at smutte igennem' August Bournonvilles Passage. Andre tager et længere stræk med og imod ensretningen ad Havnegade for at slippe uden om køen ved krydset mellem Holbergsgade og Niels Juels Gade.

Konkrete udfordringer på Gammelholm:

Dagligt oplever vi mange flere ulovlige busparkeringer (bl.a. på Havnegade og i August Bournonvilles Passage) efter den mere strikse opfølgning på busparkeringen på Sankt Annæ Plads. Busparkeringerne i August Bournonvilles Passage, er til stor gene, og det skaber farlige situationer, når de store busser til tider tager den imod ensretningen (på Havnegade) for at komme hurtigt/let frem, eller ud igen.

Herudover er Bredgade et af de cyklist-hovedstrøg som i forvejen er belastet af tæt cykeltrafik, hvor det i myldretiden kniber med plads til alle.

19. Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstaden/Nyboder

Fra Gammelholm Beboerforening kan vi kun støtte en forbudszone i Middelalderbyen, Frederiksstaden, Nyboder. Zonen bør også udvides til Gammelholm. At der kan være behov for hotelkørsel – med hurtig af- og påstigning – siger sig selv. Men det bør sikres, at det sker i tilstrækkeligt små busser. Mange af de busser der anvendes, er reelt for store til at komme rundt om hjørnerne uden at 'sidde fast' og skaber farlige situationer når de skal manøvrere frem og tilbage for at komme fri af hjørner.

Ad. Kategori 4

22. Etablering af et tre-parts samarbejde for turismehåndtering og udvikling.

Vi vil opleve et tre-parts samarbejde med faste møder som et godt initiativ, men vil foreslå at mødefrekvensen bliver 4, 3 eller 2 møder årligt. Det vil betyde, at responstiden på



udfordringerne kan nedsættes, og at der bliver bedre tid til at arbejde med løsninger frem imod samme sæsonproblematik næste år.

Mere generelt om transport af turister i København

Grundlæggende finder vi, at udgangspunktet for transport af turister i København, må være at:

1. Hvis de forskellige, kollektive transportmuligheder i København, kombineret med cykler, gåben og taxa, er gode nok til københavnernes, så må de også være gode nok til turisterne, og
2. Hvis de forskellige, kollektive transportmuligheder i København, kombineret med cykler, gåben og taxa, IKKE er gode nok til turisterne, er de heller ikke gode nok til københavnernes.

Vi mener kort sagt at perspektivet i handlingsplanen er for snævert når man alene ser på transport af turister – og her særligt transport i særlige busser forbeholdt turister. Der bør kigges på transportmuligheder i København, Frederiksberg og omegnen i en sammenhæng. Det gælder både almindelig privat transport, til fods, på cykel eller i bil, og den kollektive transport. Vi ser gerne en sammenkobling af en sådan plan, med de eksisterende mål for transport i København, hvor privat biltransport skal være under 25% af transporten, imens både gang, cyklisme og kollektiv transport skal være mindst 25%.

Vi ved at der er forskellige former for turisme, og at en af udfordringerne ved turisttransport er at andelen af turister som kommer som en del af 'turismeindustrien' er stigende i forhold til den private turisme. Vi tror derfor at en del af løsningen vil være at den industrielle turisme arbejder med at omstille dele af industrien (særligt transporten rundt i København og omegn) så den læner sig mere op ad de transportformer der anvendes i den individuelle turisme.

Særligt når det gælder de røde dobbeltdækkere der kører sightseeingture, vil vi i Gammelholm beboerforening anbefale at de ikke længere må køre i Middelalderbyen, hvor de ofte ses køre igennem hvor der ikke må køre biler over 3,5T (ved domhuset). De bør også stoppe med at køre rundt om Frederiks Kirke hvor de forstyrrer arbejdet i kirken. Desuden oser bilerne af diesel, står ofte med motoren kørende (så de rigtigt oser), og de larmer også. Hvis der skal køre den slags busser i København, bør de både være mindre og elektriske.

Ideer til andre initiativer som kunne forbedre forholdene for københavnernes, og København som by, når det handler om transport af turister.

Vi har på Gammelholm drøftet forskellige andre muligheder for transport af turister – i høj grad med inspiration fra andre lande og storbyer. Nogle af de ideer vi har haft oppe, er:

- Når man bestiller et hotelværelse som turist i København, får man en voucher som gør at man kan komme gratis med kollektiv transport til hotellet – fra lufthavnen i Kastrup eller fra Hovedbanegården. Hvis man overnatter f.eks. to nætter, kunne transporten tilbage til



lufthavnen/hovedbanegården også være betalt med en voucher.

- Man kunne gøre som i flere storbyer i Europa hvor to eller flere dages hotelovernatning giver ret til 24 eller 48 timers gratis kollektiv transport i byen.
- Man kunne indføre en turistskat hvor indtægterne gik til finansiering af infrastruktur/kollektiv transport. Både medfinansiering af anlægsudgifter, og medfinansiering af nedsættelse af prisen for kollektiv transport.
- Roadpricing kunne være med til at finansiere nedsættelse af priserne på kollektiv transport (så de kom flere indtægter til metro- og buslinjer fra 'lokale-, og endagsturister' fra Københavns omegn og provinsen.
- Man kunne pålægge turistbusserne en afgift pr. passager, så f.eks. afgiften var et beløb for tre timer, et andet for fem timer og et større for tiden mellem fem og 24 timer. Også midlerne herfra kunne bruges til at gøre den kollektive transport billigere.

Afsluttende bemærkninger.

Grundlæggende er det Gammelholm Beboerforenings holdning, at turisttransport først og fremmest skal ske med den kollektive transport, gåben, taxaer og cykler, som størstedelen af den transport vi som københavnere primært skal benytte os af.

Det vil også medvirke til at bevare det København som turisterne kommer for at se og opleve – det autentiske København, fyldt med københavnere der arbejder, lever, handler og holder fri i byen.

Vi ville derfor være (mere) glade, hvis det dokument der er sendt i høring, i stedet var et udkast til "Handlingsplan for transport af københavnere, besøgende og turister".

For Gammelholm Beboerforening, bestyrelsen

Michael Thorup
Formand

Claus Biilmann
Næstformand

Keld Gissemann
Kasserer

Lone Christiansen
Medlem

Michele Fejø
Medlem

Peter Muschinsky
Medlem

Svarnr.: 8 På vegne af interesseorganisation eller borger Sdr. Frihavnsudvalget

Høringssvar:

Sdr. Frihavnsudvalget støtter initiativet til effektivisering af turisttransporten.

Vi finder dog, at der skal gøres mere for miljøet ved at forlange de samme nulemissionsregler, som gælder for Movias busnet. Og der skal gælde samme regler for alle turistbusser herunder Partybusser og HopON-HopOff busser.

Vi støtter forslaget om at benytte pladsen for enden af Langelinie Allé som midlertidig tidsbegrænset P-plads for turistbusser. Vi gør dog opmærksom på, at indkørslen skal ske fra Langelinie Allé, da der er forbud mod buskørsel på Langelinie Allé.

pv Sdr. Frihavnsudvalget

Forening af 7 boligforeninger i Sdr. Frihavn

Svarnr.: 9 Borger

Vejnavn: Midgårdsvej

Postnr. og by: 3210 Vejby

Høringssvar:

Steder og pladser kan sammenlignes med energi, idet alt jo er energi. Hjerter energien i København findes, men det er få steder. Paladsteatret er et oplagt sted.

Her er der åbenbart planer om en hjerteoperation hvor man vil sætte et mekanisk hjerte ind i stedet for et fuldt funktionsdygtigt hjerte.

Operationen er af samme kaliber som da man ville føre en motorvej igennem Odense, og H. C. Andersen byen lå i vejen. Så der måtte man så omputere en del af de gamle bygninger for at give plads.

Der er flere eksempler: Kystens Perle, Ridebane bebyggelsen også i Odense osv.

Et forslag til Dem der ikke ved betydningen af Paladsteatret, gå ind i Tivoli og stå på stien på vej ind, vend Dig så rundt og se stien fortsætte over mod Paladsteatret, det er et skue for de særligt indviede, et rent eventyr.

Der er altid alternativer, hele pladsen foran Paladsteatret bør kunne indgå i en samlet løsning, sammen med kommunen. For at skabe et fælles byrum. Hvor også Cirkusbygningen er med i denne løsning.

Paladsteatret er et varetegn for København, Dem der kommer med tog fra Jylland, nikker genkendende til Paladsbygningen og føler sig hjemme med det samme.

Det har jeg hørt fra Dem jeg har talt med.

Mvh. Jens Kokfelt

Svarnr.: 10 På vegne af interesseorganisation eller borger Stræderne og Strøgets Beboerforening

Høringssvar:

Høringssvar fra Stræderne og Strøgets Beboerforening til "Handlingsplan for transport af turister "

OBS: Der er en teknisk fejl på høringsportalen, så vi ikke kan se de afgivne svar - dette har vi skrevet om til forvaltningen , men fejlen er ikke rettet. Vi mener at høringsfristen deraf burde forlænges. Der er muligvis lagt høringssvar op, som vi gerne vil støtte (udover de to vi støtter, se nederst)

Vi takker for initiativet til Handlingsplan for transport af turister og for, at vi er blevet høringsberettiget.

Vi mener, at det haster med at få en overordnet plan for, hvordan turister færdes i Middelalderbyen. Antallet af turister stiger pt. eksplosivt, og regulering af deres færden er helt afgørende . Vi mener, at turister skal færdes på samme måde som alle andre brugere

(inkl. beboere) af byen -ved at benytte gå-ben, cykler, metro og off.busser.

Helt overordnet synes vi , at oplægget fra forvaltningen indeholder mange gode elementer, som vi støtter. Vi er dog også uenige på et par punkter.

Vi har nummereret vores kommentarer fra A til G for overskuelighedens skyld.

A) Oplæggets bedste og vigtigste element er , at en "forbudszone i Middelalderbyen" foreslås . Det er et stort ønske for beboeren, at gaderne i vores område friholdes for turistbusser (og HopOnHopOffbusser).

Vi vil kraftigt opfordre jer til at arbejde videre med dette og søge at få det implementere snarest muligt. Vi er dog meget uenige i , at der skal være "licens til hotelkørsel" - vi støtter ideen om, at "hotelkørsel" foregår med mindre (el) shuttles.

Fra udkastet: "19. Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstaden/Nyboder, dog med licens til hotelkørsel. (Fra Handlingsplan 2021, 0,5 mio. kr.). Forudsætter en foranalyse, da en forbudszone kan have omfattende konsekvenser."

B) Flere forskellige parkeringssteder for busser foreslås , heriblandt Ved Stranden. Vi mener, at der IKKE skal etableres turistparkering ved Ved Stranden - og dette karambolerer iøvrigt også med en forbudszone i Middelalderbyen. Turistbussernes kørsel over Højbro Plads er helt uholdbar pga. bussernes størrelse. Beboerne i området er stærkt generet af turistbusserne (og Hop On Hop Offbussernes nuværende tilstedeværelse der.

Vi (og Indre By Lokaludvalg) foreslår, at turistbusser inkl. HopOnHopOffbusser (sammen med kanalrundfarten) flyttes over ved Børsgraven ved Nationalbanken. Her er plads til turistbusser og havnerundfarter.

Eftersom Vindebrogade (foran Thorvaldsens museum) ikke er nævnt i oplægget, går vi ud fra, at der ikke fremover skal være busparkering der. Det er vigtigt at sikre, at brugerne af Gammel Strand (turister , beboere og øvrige bruger af byen) atter får frit udsyn til frisen på Thorvaldsens museum.

Fra udkastet: "5. Ved Stranden. 1-2 bus-pladser kl. 10-15 med mulighed for 15-min. parkering (Nyt initiativ)"

C) Desværre gælder planen ikke HopOnHopOff busserne . HopOnHopOff busserne er til meget stor gene for byens brugere og skaber farlige trafiksituationer for bløde trafikanter. Især i Nørregade, Nytorv, Slutterigade og Lavendelstræde opelver vistore gener. Iøvrigt kører HopOnHopOff busserne ulovligt gennem Slutterigade.

Vi vil kraftigt opfordre jer til at arbejde for at få HopOnHopOff busserne ud af Middelalderbyen (vi har i et henvendelse til TMU foreslået alternativ rute , hvor busserne kan komme udenom Middelalderbyen).

Vi er klar over, at det er Færdselsstyrelsen og ikke kommunen, der giver tilaldelserne. Men Kbh. K. har høringsret, og I politikere kan gøre jeres holdning gældende.

Vi vil opfordre til, at man atter etablerer små eldrevne busser (i stil med de City Shuttles, som kørte i Middelalderbyen i 2009-2010 og var forud for sin tid).

Fra udkastet; "Planen omfatter danske og udenlandske turistbusser, mens busser i fast rute - lokalbusser, fjernbusser og HopOn-HopOff busser - ikke er omfattet af planen."

D) Vi støtter varmt ideen om, at man ønsker at få turister til at bruge byens almindelige transportmidler (i stedet for turistbusser og HopOnHopOffbusser).

Fra udkastet: "2. Styrke turisters brug af andre transportformer (Fra Handlingsplan 2021, ca. 0,3 mio. kr.) I samarbejde med relevante parter undersøges, hvordan transport af turisterne ifm. lufthavnen, krydstogtankomster, kongresser og store sports- og kulturevents kan effektiviseres ved bl.a. at anvende Metro, gang og cykler i større omfang. Derudover fortsættes Copenhagen Visitor Service, og det undersøges, om den kan udbygges, fx gennem shuttlebus til Metro, sejlads til Indre By m.m."

E) I planen foreslås at fjerne parkering fra Nørregade og Frue Plads og flytte til en turistbusterminal ved Nørre Vold . Vi støtter meget varmt ideen om at få parkeringen væk fra Nørregade og Frue Plads, bl.a. da turistbusserne i Nørregade skaber meget farlige situationer for cyklister og gående.

Fra udkastet: "18. Turistbusterminal på Nørre Voldgade. En terminal på dette sted kan være en løsning af parkeringsproblemerne langs Nørregade og på Frue plads samt en del af løsningen på parkering i Middelalderbyen. (Fra Handlingsplan 2021, 1,2 mio. kr.). Forudsætter en foranalyse, da projektering af terminalen vil kræve genetablering af eksisterende bilparkeringspladser m.m."

F) I planen foreslås, at turister skal nudges til at tage off transport. Den ide støtter vi varmt. Vi anbefaler, at kommunen udarbejder en være en langsigtet plan for, hvordan cykelturismen håndteres i Indre By.

Fra udkastet: "21. Informationskampagner overfor turister og særlige wayfinding tiltag, der fremmer anvendelse af cykel, Metro og bus blandt de turister der ikke er del af et krydstogt eller en anden større gruppe. Det undersøges, hvilke barrierer der er for disse turisters anvendelse af kollektiv transport, samt hvordan disse barrierer kan nedbrydes i form af bl.a. information og tydelig skiltning i byrummet. (Fra Handlingsplan 2021, ca. 0,4 mio. kr.)"

G) I planen foreslås, at "borgere" skal tages med på råd. Den ide støtter vi varmt. Vi anbefaler, at I inddrager borgeren på et så tidligt tidspunkt som muligt, således at borgernes input vitterligt kan indgå i arbejdet. Stræderne og Strøgets Beboerforening deltager meget gerne i et sådan arbejde.

Fra udkastet: "22. Etablering af et tre-parts samarbejde for turismehåndtering og udvikling. Med dette initiativ etableres et trepartssamarbejde for Kommune, branche og borgere med faste årlige møder, hvor udfordringer søges løst i fællesskab. (Nyt initiativ, ca. 0,3 mio. kr.)"

Helt generelt mener vi, at regulering af turisttransporten ikke kun en miljøforanstaltning, men også er en forudsætning for at bevare Københavns livskvalitet og unikke byrum. Når turister færdes til fods og benytter offentlig transport, oplever de byen mere autentisk – samtidig med, at vi lokale beboere og erhverv får en mere rolig og tilgængelig hverdag.

Vi anbefaler, at forvaltningen undersøger, hvordan andre storbyer har løst - og ikke løst - udfordringerne med transport af turister i de gamle bykerner.

Vi støtter også høringssvar fra Indre By Lokaludvalg og fra Gammelholm Beboerforening. Der er en teknisk fejl på høringsportalen, så vi ikke kan se de afgivne svar og derfor heller ikke henvise til numrene på andre svar.

Vi har set svarene fra Indre By Lokaludvalg og fra Gammelholm Beboerforening ad anden vej.

Svarnr.: 11 På vegne af interesseorganisation eller borger Nørre Kvarters Beboerforening

Høringssvar:

Nørre Kvarters Beboerforening bakker helt op om høringssvaret fra Stræderne og Strøgets Beboerforening.

**Svarnr.: 12 På vegne af interesseorganisation eller borger Rundetårn
Kvarters Beboer Forening**

Høringssvar:

Se vedlagte

Rundetårn Kvarters Beboer Forening.

Høringssvar vedr. Handlingsplan for transport af turister. Indsendt af Rundetaarn Kvarters Beboer Forening.

Rundetaarn Kvarters Beboer Forening (RKBF) støtter Høringssvar fra Gammelholm Beboerforening – og vi vil gerne fremhæve at Gammelholm Beboerforening svar er væsentligt, idet deres område er hårdt belastet både direkte og indirekte samt fordi flere forslag primært påvirker deres forenings område.

Desuden deler vi deres synspunkt, at vi ikke finder der skal etableres specielle transport og parkeringsløsninger for udvalgte grupper af turister – især ikke når både beboere og butiksliv allerede lider under manglen på parkeringspladser dagligt.

Rundetaarn Kvarters Beboer Forenings beboere giver udtryk for følgende problemstillinger

- Problemer for busser med at finde parkering medfører unødvendig kørsel for at finde en plads – også grunde bussernes størrelse
- Hvis parkeret fylder busserne meget
- Ofte medfører parkerede busser et manglende udsyn for øvrige trafikanter – yderst relevant i vores område med smalle gader
- Kan skabe trafikale kaotiske forhold med turister, der stiger af/på og samler sig i store grupper med bagage på fortøve og cykelstier uden hensyn til lokale forhold
- Manglende overholdelse af regler for tomgangskørsel

Disse problemstillinger opleves især i området nær ved samt på:

- Frue Plads
- Nørregade ved Bispetorvet
- Nørregade ved hjørnet af Sankt Peders Stræde
- Kongens Nytorv foran Det Kongelige Teater

En etablering af 1-2 busholdepladser på Ved Stranden ser RKBF ikke som en reel løsning – det løser ikke de rejste problemstillinger – det flytter det bare!

Det anbefales at turisterne fra cruise skibe kører i pendul fart til den nærmeste offentlige station herunder Østerport station / Nørreport station – ved sidstnævnte er der plads til at turister stige af bussen.

Det under RKBF at der ikke fremgår flere analyser af behovet – antal transporter, antal passager – samt analyser af hvortil turisterne ønsker at blive transporteret/ bliver transporteret på de forskellige tidspunkter af året.

Dette kunne medføre lang mere fleksible løsninger end store diesel turistbusser – for eksempel mindre busser på el. Det bør også undersøges hvordan man direkte og aktivt kan involvere turistattraktioner i transporten.

Det fremgår ikke hvorledes andre byer løser disse problemstillinger – det bør undersøges.

Endvidere bør det undersøges og fastlægges hvilke transportbehov der eventuelt bør dækkes

- I dag sker der gennemgående en transport til få centrale pladser – frem og tilbage
 - o Skal "tilbage" være omfattet? – er det ikke ens egen opgave at løse dette behov
- Turisters transport til og fra deres hotel bør ikke være omfattet.

På vegne af Rundetårn Kvarters Beboer Forening.

Kren Erik Nielsen

Formand
Rundetårn Kvarters Beboer Forening.

Svarnr.: 13 By-, Land- og Kirkeministeriet

Høringssvar:

Tak for det tilsendte høringsbrev og udkast til handlingsplan for transport af turister.

Vi er i By-, Land- og Kirkeministeriet (BLKM) særligt opmærksomme på, at beboere og erhvervsdrivende i dele af Indre By – fx omkring Marmorkirken i Frederiksstaden – oplever, at der er udfordringer med parkering og trængsel i forbindelse med turistbusser. Det er derfor centralt, at der findes en balance, hvor der både er plads til turismeerhvervet og samtidig tages hensyn til de lokale borgere som led i at sikre fortsat opbakning til turismen i hovedstaden.

På den baggrund bakker BLKM overordnet op om Københavns Kommunes handlingsplan for transport af turister og de enkelte initiativer for en bedre transport af turister i København, herunder en foranalyse af en mulig forbudszone for parkering af turistbusser i Indre By.

Svarnr.: 14 Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening

Høringssvar:

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening takker for muligheden for at afgive høringssvar til Handlingsplan for transport af turister. Høringssvaret er vedlagt.

Foreningen vil gerne rose handlingsplanen, som vi finder godt struktureret og grundig, og som forsøgende at balancere hensynet til turisme og hensynet til lokalmiljøet, beboere, erhvervsliv og grøn omstilling.

I høringssvaret har vi bestræbt os på at spille ind på emner, som vi har lokalkendskab og viden om. Vi har naturligt taget udgangspunkt i de analyser og overvejelser, som vi gjorde i forbindelse med udarbejdelse af "Notat om turistbus parkering og færdsel i Frederiksstaden" fra efteråret 2024, og som vi drøftede med forvaltningen i januar 2025 og med borgmesteren i september 2024. Notatet er vedlagt.

Vi har holdt høringssvaret kort og valgt ikke at skelne mellem kort og længere sigt mv. Det har vi vurderet, at TMF ved mest om. Vi ser frem til en konstruktiv dialog og at kunne bidrage med lokalkendskab og kompetence i den fortsatte proces. F.eks. også meget gerne på forslaget om, at der udvikles en App baseret informations- og logistikløsning, som alle turistbusser, der kører rundt i Indre By skal abonnere på.

Endelig ønsker foreningen at kvittere og takke endnu engang for TMFs opfølgning på januar 2025 mødet om notatet om turistbusser i Frederiksstaden. I andet halvår af 2025 er turistbusser stort set forsvundet fra Indre Frederiksstaden, herunder Toldbodgade og Sankt Annæ Plads. Skiltningen ved Bredgade/Sankt Annæ Plads og ved Esplanaden/Amaliegade har hjulpet meget effektivt. Der kommer fortsat turistbusser ind via Holbergsgade og Toldbodgade, hvilket trafiksikkerhedsmæssigt er problematisk og farligt, og bl.a. tillader Nyhavnsbroen ikke så tung trafik at passere.

**Til Miljø og Teknikforvaltningen
Københavns Kommune**

Høringssvar til ”Handlingsplan for transport af turister”

Indledning

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening har som formål at samarbejde om og varetage beboer og erhvervsinteresser i lokalområdet herunder

- at udvikle og værne om Frederiksstadens enestående kvaliteter for beboere, erhvervsdrivende og besøgende,
- at inspirere til en erhvervs-, arbejds- og børnefamilievenlig politik og beboernes mulighed for at have bil til at deltage i et aktivt liv med arbejde, indkøb, børn, familie, idræts- og fritidsaktiviteter,
- at søge indflydelse gennem demokratisk og vidensbaseret dialog med Københavns Kommune og med andre interessenter.

Frederiksstaden omfatter Frederiksstaden og tilgrænsende områder herunder Nyhavn, Gammelholm, Frederiksholms Kanal, Middelalderbyen tilgrænsende til Kgs. Nytorv bl.a. Ny Østergade, Gothersgade, Kronprinsessegade, Dronningens Tværgade og Nyboder kvarterene, Oslo Plads, Grønningen, Esplanaden, Nordre Toldbod. En bydel med historiske bygninger og kvarterer, med et internationalt hotel-, restaurations- og kulturliv, med grønne områder og byrum, og hvor turisme med besøg af Amalienborg og mange af landets store turistattraktioner gerne skulle kunne foregå hånd i hånd med beboeres, børnefamiliers og erhvervsdrivendes behov og vilkår.

Notat om turistbus parkering og kørselslogistik i Frederiksstaden, 2024 til Teknik og Miljøforvaltningen

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening blev bl.a. stiftet som svar på, at Sankt Annæ Plads i 2023 og 2024, og før det Toldbodgade, var hjem søgt af turistbusser, som i sommerhalvåret ødelagde byrummet og skabte stærkt generende og til tider meget kaotiske og farlige trafiksituation. Med udgangspunkt heri udarbejdede foreningen i samarbejde med WoCo, KCC og Stromma ”Notat om turistbus parkering og kørselslogistik i Frederiksstaden”, som i udkastform blev drøftet med Teknik og Miljøborgmesteren i september 2024 og efterfølgende i færdig form oversendt til og drøftet med Teknik og Miljøforvaltningen i vinteren 2024. Notatet er vedlagt nærværende høringssvar.

Notatet er baseret på lokalkendskab og brancheindsigt gennem et samarbejde med WoCo, KCC og Stromma og pegede bl.a. på:

- a) At turistbusserne skal væk fra Sankt Annæ Plads, Marmorkirken, Grønningen og Esplanaden, og at turistbusserne under ingen omstændigheder skal tilbage til Toldbodgade.
- b) At det bør være et primært hensyn at minimere gener for beboere, børn og legeområder, udendørs cafe- og restauranter og tilsvarende byrum herunder friholdelse af boligområder i videst muligt omfang, samt hensyntagen til parkeringspladser for beboere, erhvervsdrivende og besøgende.
- c) At erhvervs- og kontorområder samt åbne områder er at foretrække til turistbus parkering frem for boligområder og rekreative områder, specielt i weekender er kontorområder klart at foretrække.
- d) At turisme er en naturlig del af en moderne hovedstad og væsentlig for Københavns og landets økonomi og omdømme, og at der i Frederiksstaden er 9 væsentlige turistattraktioner herunder Amalienborg, Gefionspringvandet, Marmorkirken, Langelinie, Nyhavn, Kanalrundfarten mv.
- e) At der skal være mulighed for at kunne foretage af- og påsætning af turister uden gene og fare for andre trafikanter og turisterne selv, og i gåafstand til turistattraktionerne og med hensigtsmæssige adgangsveje hertil.
- f) At turistbussernes kørselslogistik i forhold til trafikafvikling, trafiksikkerhed og miljømæssig påvirkning kan optimeres og tomgangskørsel undgås herunder ved anvendelse af intelligent trafikstyring, og at turisterne er forskellige og ikke alle kan benytte samme transportløsninger.
- g) At afsætnings- og parkeringspladser til 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.

Overordnede kommentarer til handlingsplanen

Foreningen er glade for, at turistbusserne i andet halvår af 2025 stort set er forsvundet fra Indre Frederiksstaden, herunder Toldbodgade og Sankt Annæ Plads. Skiltningen ved Bredgade/Sankt Annæ Plads og ved Esplanaden/Amaliegade har hjulpet. TAK til Teknik og Miljøforvaltningen. Der kommer fortsat turistbusser ind via Holbergsgade og Toldbodgade, hvilket trafiksikkerhedsmæssigt er problematisk og farligt, og bl.a. tillader Nyhavnsbroen ikke så tung trafik at passere.

Foreningen vil gerne rose handlingsplanen, der er godt struktureret, grundig og forsøger at balancere turisme og hensynet til lokalmiljøet, beboere, erhvervsliv og grøn omstilling. Vi ser frem til konstruktiv dialog og at kunne bidrage med lokalkendskab og kompetence i den fortsatte proces.

Konkrete forslag og bemærkninger til handlingsplanen

1. Foreningen henviser til punkterne a) til g) ovenfor, som kan indgå i forudsætninger for henholdsvis løsningsforslag i den endelige handlingsplan.
2. Foreningen kan tilslutte sig forslaget og hensigten med en forbudszone i Middelalderbyen, Frederiksstaden og Nyboder, idet foreningen jf. "Notat om turistbus parkering og kørselslogistik i Frederiksstaden" anerkender behovet for afsætnings- og korttidsparkering i den nordlige ende af Frederiksstaden og i området omkring Kgs. Nytorv, Niels Juels Gade, Frederiksholm Kanel, Havnegade. Desuden kan Bredgade med fordel indgå i overvejelserne, uden for myldretiderne.
3. Foreningen stiller spørgsmål ved, hvorfor de oplagte afsætnings- og parkeringsmuligheder ved Nationalbanken og Børsen ikke er medtaget i planen. Arbejdsområderne må kunne begrænses efterhånden som byggeriet skrider frem. Der bør arbejdes hen imod at særligt området mellem Nationalbankens sydside og kanalen omdannes til hovedcenter for turistbusserne i denne del af Indre By. Bl.a. vil Kanalrundfarten kunne oprette et center her, så mange flere turister kan transporteres per båd i Indre By.
4. I sammenhæng hermed, så betyder etableringen af Lynettedæmningen, at Kanalrundfartens både kan nå længere ud imod cruiseterminalerne – og at bådtransport derved kan aflaste tung bustrafik herfra i betydeligt omfang. Dette forslag bør inddrages i handlingsplanen. Jf. pkt. 3 og 4 kan der med fordel etableres af/påsætning til bådene ved Nordre Toldbod og Ofelia Plads.
5. Foreningen er imod afsætning og korttidsparkering på Esplanaden og ikke tilhænger af løsningen med busparkering på hele strækningen af Grønningen i store dele af året. Det er til stor gene beboere, erhvervsdrivende og deres besøgende.
6. Foreningen anbefaler, at kørsel rundt om Nordre Toldbod og Churchillparken ensrettes, og at der for et begrænset antal busser etableres afsætnings- og korttidsparkering på Nordre Toldbod, hvor der er masser af plads og kort afstand til Amalienborg langs Langelinie. Det bør overvejes, om alene EL-busser kan benytte denne rute.
7. Foreningen anbefaler, at der etableres et samarbejde mellem TMF og branchens aktører, som får til opgave at forbedre koordinering og kapacitetsudnyttelse. F.eks. så busser ikke kører rundt og leder efter afsætning- og parkeringsplads, tomkørsel undgås i videst mulig udstrækning mv.
8. Foreningen anbefaler, at der udvikles en logistikløsning til en App, som knytter an til pkt. 7, og som alle turistbusser skal have kørende, når de kører rundt, afsætter og parkerer i København. Medlemskab kan overvejes som model. Vi skal gerne hjælpe med at uddybe ideen.
9. Party busser og Hop on/of indgår ikke i planen. Partybusser er til stor gene bør overvejes at holdes ude af Indre By. Hop on/of busserne anbefales inddraget i overvejelser om optimering og kapacitetsudnyttelse, og bør konkret ikke belaste Sankt Anne Plads eller Marmorkirken.

MVH, på vegne af

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening
Bestyrelsesformand Tom Jacobsgaard

Notat om turistbus parkering og kørselslogistik i Frederiksstaden

Nærværende notat har som formål at fremkomme med løsningsforslag på den for beboere, besøgende, erhvervsdrivende og miljøet generende og til tider meget kaotiske og farlige trafiksituation på Sankt Annæ Plads.

I sommerhalvåret 2024 har Sankt Annæ Plads i større perioder af dagen være hjemsøgt af et meget stort antal turistbusser, der stopper og parkerer hvor der er plads og ikke er plads, og af hyppige kødannelser på op imod 20 minutter ved højresvinget til Bredgade. Problemerne på Sankt Annæ Plads er en direkte konsekvens af den midlertidige ensretning af Toldbodgade og nedlæggelsen af ca. 20 turistbus parkeringspladser langs med Amalienborg og for enden af Amaliehaven. Nævnte kaos og farlige situationer er dokumenteret på Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforenings Facebook side.

Notatet har som forudsætning, at Sankt Annæ Plads er aldeles uegnet til buskørsel, stop og parkering, og at turistbusser i videst muligt omfang skal holdes ude af området Toldbodgade, Amaliegade og Sankt Annæ Plads. Notatet har også som forudsætning, at turister herunder cruiseturister skal have mulighed for at besøge Frederiksstaden og gerne forlade København med en indtryk af en venligsindet og moderne hovedstad.

Det vil indgå i overvejelserne om de konkrete løsningsforslag, om turistbussernes samlede kørsel rundt i Frederiksstaden kan reduceres og herved også have en positiv effekt på miljø og trængsel i Frederiksstaden, og om chaufførerne vil have mulighed for at passe deres arbejde i god orden, uden bekymring for parkeringsvagter, politi og vrede beboere og erhvervsdrivende mv.

Det er notatets primære sigte at udarbejde løsningsforslag, der kan have virkning fra foråret 2025 (grundet situationens alvor), og som kan udbygges herfra. Løsningsforslag, som har et længere tidsperspektiv, er listet bagest i notatet.

Notatet bygger på viden og erfaringer om trafiksituationen i Frederiksstaden, herunder om kørselslogistik, afsætnings- og parkeringsmuligheder for turistbusser i nærhed af de af turister mest besøgte steder og attraktioner i og omkring Frederiksstaden

Notatet har indsamlet viden og modtaget forslag fra en workshop med 100 deltagere ved medlemsmødet i Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening den 21. oktober 2024. Notatet har desuden haft mulighed for at teste forudsætninger og løsningsmuligheder ved det årlige møde i Cruise Denmark - Copenhagen and beyond, som blev afholdt den 7. november med deltagelse af branchens aktører såvel som politikere fra Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.

Notatet er udarbejdet efter dialog i gruppen af WoCo, KCC og Stromma.

Det er hensigten på et senere tidspunkt at udvide notatet til at omfatte Middelalderbyen og Indre By som helhed.

Notatet er struktureret således:

1. Oversigt over de mest besøgte turistattraktioner i Frederiksstaden og gruppering heraf i besøgssteder.
2. Antagelse om antal turister, der årligt gruppe-besøger Frederiksstaden i turistbus, og om antal busser, der derved kører rundt og har behov for at parkere i Frederiksstaden.
3. Teknik- og Miljøforvaltningens plan, som har foranlediget det nuværende kaos.
4. Konkrete løsningsforslag med sigte på 2025 og de nærmeste år herefter.
5. Liste over mulige langsigtede løsningsmuligheder.

1. Mest besøgte turistattraktioner¹

De mest besøgte attraktioner i Frederiksstaden er:

1. Amalienborg Slotsplads herunder Museum
2. Marmorkirken
3. MACA Museum
4. Nyhavn
5. Kanalrundfarten
6. Designmuseet
7. Frihedsmuseet
8. Gefionspringvandet og Langelinie

Turistattraktionerne kan grupperes efter, hvordan de nærhedsmæssigt passer sammen og herved kan defineres som besøgssteder:

- A. Gefionspringvandet og Langelinie, Frihedsmuseet og Designmuseet
- B. Amalienborg og Marmorkirken
- C. Nyhavn, Kanalrundfarten, MACA Museum, Kgs. Nytorv mv.

Det forudsættes, at hovedparten af turisterne kan og er villige til at gå frem og tilbage mellem to (A og B henholdsvis B og C), men ikke til alle tre besøgssteder. Det forudsættes desuden, at afsætning af turisterne ved et besøgssted og opsamling et andet besøgssted er undtagelsen. I øvrigt flugter det med, at tomkørsel af turistbusser skal forsøges undgået af såvel trafik som miljømæssige årsager.

2. Antal turister og turistbusser

Det antages, at det årlige antal turister, der gruppe-besøger Frederiksstanden i turistbus, er i størrelsesordenen 1-2 mio. turister. De gruppe-besøgende turisterne ankommer i helt overvejende grad fra cruises, fra gruppiture med fly og fra turistbus gruppiture fra det øvrige Danmark og EU.

Antallet af busture, der skal bruges til at køre 1-2 mio. turister om året, anslås at være 20.000-30.000, svarende til 100-150 turistbusser dagligt, der i sæsonen (200 dage) skal parkere for at sætte turister af og tage dem på igen, et eller flere steder i Frederiksstaden. 100-150 busser i Frederiksstaden inden for en typisk 4 timers periode fra kl. 10.00 til 14.00 betyder, at der er behov for i størrelsesordenen 25-30 turistbus parkeringspladser i Frederiksstaden for at klare en normal belastning, samt at pladserne skal være hensigtsmæssigt placeret i forhold til besøgsstederne for ikke at skabes kaos og/eller gene for trafik, beboere og erhvervsdrivende.

Turistbusserne kørselslogistik, herunder om de kommer ind til Frederiksstaden fra Nord (primært Oceankaj Cruise Terminal Nordhavn og Langelinie) eller kommer ind fra Sydvest (fx Lufthavnen, øvrige Danmark, Sverige, Tyskland mv.) henholdsvis om de fortsætter videre igennem Frederiksstaden er en væsentlig overvejelse for placering af turistbus-parkeringspladserne.

Notatet er opmærksom på, at et meget større antal turister end de 1-2 mio. i turistbusser, som notatet omhandler, årligt besøger Frederiksstaden. Nævnte turister transporteres sig individuelt rundt i, fx taxa, cykel, metro, gående, Hop On-Hop Off busser mv.

3. Teknik- og Miljøforvaltningens plan

Teknik og Miljøforvaltningens plan for turistbus-parkeringssteder i Frederiksstaden, som har skabt det nuværende kaos på Sankt Annæ Plads, er, at turistbusserne i stedet for de ca. 20 nedlagte pladser i

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

Teknik og Miljøforvaltningen

Amaliehaven og Toldbodgade skal parkere på Grønningen i nordgående retning, hvor der i perioden april- september er oprettet 12-14 turistbus parkeringspladser (i stedet for et større antal bil-parkeringspladser). Ifølge TMF skal disse 12-14 pladser fremadrettet suppleres med et mindre antal turistbusholdepladser på Esplanaden. Tilsammen planlægger TMF at nedlægge i størrelsesordenen 75 bil-parkeringspladser på Grønningen og Esplanaden i sommerhalvåret, uanset gene for beboere og erhvervsliv.

Teknik og Miljøforvaltningen plan er baseret på manglende viden og data, og forkerte forudsætninger:

- Der er for få pladser, 12-14, mod behovet for det dobbelte antal.
- Pladserne er forkert placeret og for mange turister i for lang gåafstand til to af de tre besøgssteder i Frederiksstaden.
- Pladserne er trafik-logistikmæssigt forkert placeret og skaber trafikproblemer i sig selv

Trafik-logistikmæssigt er der noget helt forkert ved, at turistbusser, der kommer ind fra Nord, skal køre gennem St. Kongensgade og dreje til venstre ved lyssignalet ved Esplanaden og videre ad det smalle stykke af Esplanaden for at komme rundt til venstre i lyssignalet ved Grønningen for at holde på de anviste pladser langs med Kastellet. Alternativt komme ind via Grønningen, svinge til venstre ved lyssignalet ved Esplanaden og kører ned ad Esplanaden og vende rundt ved By & Havn og Churchills Plads for at komme tilbage gennem Esplanaden og svinge til højre Grønningen for derefter at parkere langs Kastellet.

Hvordan skal turistbusser komme videre efter opholdet på Grønningen? Skal de køre til Langelinie for at kunne vende rundt og svinger tilbage, holde ved lyssignalet ved Øster Port for derefter at køre (igen) ned ad St. Kongensgade til Kgs. Nytorv og Indre By? Eller er tanken, at turistbusserne efter opholdet på Grønningen skal svinge til venstre ad Øster Voldgade og køre rundt om Middelalderbyen, H.C. Andersens Boulevard og Stormgade for at komme til Kgs. Nytorv, Nyhavn og omegn?

For turistbusser, der kommer ind fra Sydøst, må TMFs plan forudsætte, at busserne kører rundt om Kgs. Nytorv og op ad Bredgade, mens turisterne passerer alle besøgssteder, og parkerer på Grønningen, hvorfra turisterne så skal gå tilbage gennem hele det område, som er passeret undervej. Realiteten er, at busserne forsøger at stoppe på Kgs. Nytorv, hvor der er få pladser, og derefter kører til Sankt Annæ Plads.

Teknik og Miljøforvaltningens nuværende plan har således – udover kaos, kødannelser og øget trafikal usikkerhed - skabt betydelige gener for beboere og besøgende på Sankt Annæ Plads samt en omfattende tomgangskørsel gennem Sankt Annæ Plads, Bredgade, Esplanaden, Amaliegade og Toldbodgade med unødigt forurening til følge.

4. Konkrete løsningsforslag med sigte på 2025 og de nærmeste år herefter.

Overvejelser om løsningsmuligheder:

- A. Der skal være turistbusparkeringspladser i begge ende af Frederiksstaden, placeret hensigtsmæssigt i forhold til 2 af 3 besøgssteder og i forhold til kørselslogistik.
- B. Turistbusparkeringspladserne skal kunne nås fra Nord henholdsvis fra Sydøst, og kunne tilgås uden for mange unødige svinge rundt manøvre, omvejskørsel mv.

Konkrete forslag til oprettelse af 25-30 turistbus-parkeringspladser i Frederiksstaden:

1. I den nordlige ende af Frederiksstaden og i gåafstand til to og for nogle turisters vedkommende til alle tre besøgssteder kan der oprettes 14-18 turistbusparkeringspladser ved Nordre Toldbod, ved By & Havn og Churchills Plads. (Herved løses samtidigt problemet med kørselslogistik og vendinger, idet busserne kører ind fra Esplanaden og ud igennem Churchills Plads og tilbage på

Esplanaden – uanset om fortsættelsen er gennem St. Kongensgade til Kgs. Nytorv og Indre By eller nordpå ad Grønningen.

2. I den sydlige ende af Frederiksstaden og i gåafstand til Kgs. Nytorv og Nyhavnsområdet oprettes 12-14 busparkeringspladser i Havnegade, Niels Juels Gade og ved Kgs. Nytorv, hvor plads.
3. Ovenstående primære turistbus-parkeringspladser suppleres med et antal turistbusholdepladser i Bredgade, i tidsrummet 10-15.

Liste over mulige langsigtede løsningsmuligheder.

(fra medlemsmødet)

- a) Få så mange turister som muligt over i metrosystemet.
- b) Finde anden færdselsåre, hente folk med båd ude ved krydstogtskibene, sejlads ad inderhavnen (som i Amsterdam og Venedig) (kræver store investeringer).
- c) Opmærksomhed på og hensyn til krydstogsturister på 65+.
- d) Sørge for at få politisk opbakning, for det er en grundholdning til, hvad vi vil have af trafik. Vi skal passe på med at flytte problemer i byen. Plan 2021 for turistbusser var ingen turistbusser overhovedet i Frederiksstaden - kunne man følge op på denne plan.
- e) Kvoter for turistbusser for at imødekomme de ældre turister.
- f) Øge kommunikation om metro. Fortælle om, at det er bedre for turisterne, og om hvor fantastisk et metro-net vi har, og hvor nemt det er at komme til alle steder (Nordhavn linje udbygges, kommer tættere på - evt løsning med pendler-busser til at flytte folk over i metroen).
- g) Flytte busparkering under jorden som i fx Italien.
- h) Elektronisk skiltning med information om evt. ledige busholdepladser, som for bilparkering nogle steder, så uhensigtsmæssig (tom)kørsel undgås.

Svarnr.: 15 Handicaprådet**Høringssvar:**

Se bilag.



Til Teknik- og Miljøforvaltningen

Handicaprådets høringssvar vedr. Handlingsplan for transport af turister

19.11. 2025

Handicaprådet vil gerne takke for inddragelsen, samt det tilsendte materiale vedrørende handlingsplanen for transport af turister.

Vi vil gerne understrege vigtigheden af, at turistbusserne ikke optager parkeringspladser på bekostning af handicapparkeringspladserne. Der er allerede et begrænset antal handicapparkeringspladser, og det er afgørende, at disse forbliver tilgængelige for dem, der har et presserende behov for dem.

Vi ser positivt på brugen af minibusser, da de kan forbedre trafikflowet og minimere gener for lokalbefolkningen. Det er dog afgørende, at både større og mindre busser er tilgængelige for kørestolsbrugere, herunder ved at inkludere liftbusser. Dette vil sikre bedre mobilitet og tilgængelighed for alle turister.

På vegne af Handicaprådet

Janne Sander
Forperson for Handicaprådet i Københavns Kommune

Svarnr.: 16 Indre By Lokaludvalg

Høringssvar:

Se bilag.

24. november 2025
J.nr. 2025-0356064

Teknik- og Miljøforvaltningen

Der er til dette høringssvar to bilag. Det ene bilag beskriver behovet for en strategi for turismen og den samlede plan for turisttransport, imens det andet bilag uddyber de fire kategorier i handleplanen.

Indre By er et område med beboelse, der samtidig er et af landets mest attraktive og historisk betydningsfulde områder. Det er et område, der har mange besøgende og turister, fordi bydelen har flere museer, turistattraktioner, cafeer og hoteller end andre bydele. Det er en bydel med mange smalle ældre gaderum, hvilket betyder, at der er mange ønsker til, hvad der skal være plads til i Indre By i forhold til trafik og byliv.

En velafbalanceret tilgang til turisttransport er afgørende for både beboernes livskvalitet, byens miljø og turisternes oplevelse. Denne tilgang skal indeholde en overordnet strategi for turismen, der spreder turismen og beskytter hverdagslivet i Indre By. Dette vil også være i overensstemmelse med eksisterende strategier i Københavns Kommune som kommuneplanen og fra organisationer som Wonderful Copenhagen.

Derfor ønsker Lokaludvalget ønsker at have en dialog med forvaltningen om denne plan og hvordan den implementeres.

I dette høringssvar vil vi komme ind på følgende emner, der er centrale i handleplanen. De vil blive uddybet på næste sider. Det gælder for alle initiativerne, at de kun kan indføres, hvis de bliver finansieret.

Kategori 1

Indre By Lokaludvalg bakker op om at der laves en langsigtet plan for turisttransport og man styrker indsatsen om at sprede turismen og få turister over i andre transportformer som offentlig transport og gang.

Ønskes det at flere turister cykler, skal der også være en langsigtet plan for, hvordan cykelturismen håndteres i Indre By.

Kategori 2

Der er blevet udvalgt 14 holdepladser, hvoraf 6 er i Indre By Lokaludvalgs område. Det er en reaktion på, at mange turistbusser

ønsker at køre ind til Indre By.

Der skal være en samlet plan for turistbusser i København, der er tilpasset trafikken og forholdene i Indre By.

Planen skal omfatte nedlæggelse af buspladsen foran Thorvaldsens Museum, da busserne skjuler friserne på museet, og nedlæggelse af busholdepladsen foran Det Kongelige Teater, fordi busserne skjuler teaterets arkitektur.

Planen skal ikke omfatte det foreslåede nye initiativ om en busplads på Ved Stranden.

Kategori 3

Her nævnes to områder i Indre By samt en forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstaden og Nyboder, der kræver en foranalyse enten for at oprette P-pladser på de to områder eller oprette en forbudszone.

Lokaludvalget bakker op om at der kommer en forbudszone i Middelalderbyen og en løsning for turistbusser på Nørre Voldgade, der er tilpasset en Nørre Voldgade, hvor der også er plads til grønne tiltag og byliv.

Kategori 4

Dette indebærer en informationskampagne rettet mod vognmænd og chauffører og informationskampagner overfor turister samt etablering af et trepartssamarbejde for turismehåndtering og udvikling.

Dialog om en samlet plan for turistransport samt implementering af denne

Indre By Lokaludvalg vil gerne indgå i en dialog forvaltningen om de enkelte elementer i planen og hvordan de kan implementeres, så en samlet plan bliver tilpasset forholdene i Indre By.

- Der skal være en samlet løsning, hvor der ikke er mulighed for tidsbegrænset parkering af turistbusser i Middelalderbyen, fordi turistbusser ikke skal kunne parkere i Middelalderbyen. Af- og påstigning skal være muligt, men busserne må køre et andet sted hen at parkere.
- Turistbusser i Indre By skal ikke køre i myldretiden.
- Turistbusser skal generelt være tilpasset forholdene i Middelalderbyens smalle gader, ved for eksempel at have en

lavere vægtgrænse end i dag.

- En handleplan skal se på alle former for turisttransport også turistbusser i rutekørsel og busser, der er indrettet til at man kan overnatte i dem.
- Der skal generelt ses på kravene til turisters udlejning af cykler. For eksempel i form af, at der gøres mere for at turisterne bliver oplyst om reglerne og ikke har cykler med elektrisk motor til rådighed.
- Det skal prioriteres, hvordan turister kan vælge andre transportformer som offentlig transport og metro, som en del af handleplanen.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
forperson for Indre By Lokaludvalg

Uddybende kommentarer om turisme og den samlede plan

Den samlede plan kan kun gennemføres hvis den får finansiering.

Vi har i Indre By oplevet flere planer, der er blevet vedtaget og ikke blevet ført ud i livet, da de ikke blev finansieret.

Udover finansiering kræver denne plan, at der kommer en samlet plan for turismen, for reelt at sprede turismen og dermed hvor der er behov for turisttransport i Københavns Kommune. Spredning af turisme skal skabe en bedre balance i Indre By og ikke kun skabe plads til flere turister i København.

- Dette vil samtidig være i overensstemmelse med Kommuneplanen, der nævner, at der skal være et godt hverdagsliv i København og at turismen skal spredes.
- Spredning af turisme nævnes også i andre strategier om turisme, f.eks. fra Wonderful Copenhagen.
For at underbygge disse strategier skal der være en overordnet strategi for turisme og hoteller og korttidsudlejning, så turismen spredes, hvilket betyder at behovet for transport af turister på sigt vil være mindre i Indre By.
- Derudover skal Det skal afklares hvilken turisme vil vi have og giver mest værdi til København. Noget tyder på at erhvervs- og kulturturister lægger flere penge, når de besøger byen og kører sjældnere i turistbus.

Der er sket en udvikling, hvor turistbusser uden rutekørsel har sværere ved at komme ind i Middelalderbyen og har færre steder at holde nær og i Middelalderbyen. Samtidig med dette er sket er der turistbusser i rutekørsel i dette område. En rutekørsel der foregår i store busser i ældre smalle gader.

Det er usikkert, om denne handleplan vil regulere turistbusser i rutefart og busser, der er indrettet til overnatning. Denne trafik skal inkluderes i en samlet plan for turisttransport og reguleres i handleplanen.

Det skal afklares, hvordan aftaler om rutekørsel med turistbusser aftales i Indre By og hvilke hensyn, der tages i denne proces.

Derfor har lokaludvalget følgende spørgsmål, som vi ønsker Teknik- og Miljøforvaltningens svar på:

- Hvad er begrundelsen for, at turister skal transporteres i turistbusser og ikke kan benytte de transportmidler, som andre benytter?
- Hvad vil forvaltningen gøre for at turister vælger andre transportformer end turistbusser såsom busser i den offentlige transport og metro, der allerede findes?
- Hvor mange typer af turismetransport er der, og hvad ved forvaltningen om hvordan de fordeler sig på det samlede antal af turister?

Dette kan være trafikformer indenfor for eksempel cykler, taxier, lejebiler, turistbusser, Hop-on/Hop-off busser, offentlig transport og gang?

- Hvad ved forvaltningen om hvilke typer turister, der foretrækker hvilken form for turisttransport?

Her tænker vi på, om der er forskel på om turisterne kommer her som kulturturister, skal deltage i en konference eller er turister, der kun er her en halv dag.

Uddybende kommentarer til kategori 1 til 4

Uddybende kommentarer til kategori 1

Indre By lokaludvalg ønsker en langsigtet plan for turisttransport, der tager højde for følgende.

1. Fremme af gang og offentlig transport

Turister bør i højere grad opfordres til at opleve byen til fods eller med kollektiv transport. Der kan etableres og informeres om klare og attraktive gangruter mellem centrale turistmål. Turistbusser bør i højere grad aflevere passagerer ved strategiske knudepunkter uden for den mest belastede del af Indre By, hvorfra videre transport kan ske med elbus, metro eller til fods.

Der er i dag løsninger, såsom busser til fra krydstogtskibe til metroen ved Oceankaj. Der er ligeledes løsninger, hvor man vælger at køre turister væk fra steder i Indre By. Disse løsninger skal understøttes, så de bliver mere udbredte.

2. Cykelturisme

Der skal være en langsigtet plan for, hvordan cykelturismen håndteres i Indre By, da den skaber problemer allerede i dag. Turister benytter i stigende grad lejecykler i Indre By, men manglen på organiserede parkeringsløsninger skaber rod i gadebilledet og irritation hos beboere. Samtidig er det vigtigt, at turister fortsat kan cykle — både for miljøet og for oplevelsen af byen.

Derfor skal der være en strategi for hvordan lejecykler uden fast stamsted, samt lejecykler fra hoteller og cykeludlejere, der har taget hensyn til at Indre by er en bydel, med beboelse og begrænset plads, f.eks. ved at der er bedre styring med hvor mange cykler, der er i Indre By og hvor de parkeres.

Her kan der bruge værktøjer som geofencing, tydeligt markerede Parkeringszoner, beboerinddragelse og kommunikation med turister, der følges op med en kontrol, der modsvarer antallet af lejecykler.

Forvaltningen skal stille krav om at de lejecykler, turisterne har til rådighed, ikke har en elektrisk motor. Vi ved ikke om de turister der bruger disse cykler har erfaring med hverdagscyklisme og bør derfor cykle på en cykel uden motor.

Der skal gøres mere for at turister kender og følger reglerne for cykler, da cykelturister er med til at skabe farlige situationer i trafikken både for dem selv og andre. Forvaltningen skal arbejde for at turister har kørekort til enten knallert eller bil for at leje en cykel, samt skal skrive under på at de har en forsikring.

Lokaludvalgets holdning til turister på udlejningscykler skal ses som omsorg for turisterne, eftersom lokaludvalget har konstateret, at turister på cykel kommer ud for ulykker i fx. Nyhavn.

3. Begrænsning af tung og unødvendig turistikørsel

Store turistbusser bør begrænses eller helt udfases i de smalleste og mest trafiktunge gader i Indre By og Middelalderbyen. De kan skabe situationer, som gør det mere utrygt for den øvrige trafik herunder især cykler.

Der er en vægtgrænse for lastbiler, der også skal gælde for busser.

Der skal være en løsning, der sikrer, at reglerne overholdes. Rådhusstræde er et sted, hvor turistbusser ikke overholder trafikreglerne.

Der er turistbusser i rutekørsel i Middelalderbyen. Det er usikkert, om denne handleplan vil regulere turistbusser i rutefart og denne trafik skal inkluderes i en samlet plan for turisttransport og reguleres i handleplanen.

Det skal afklares, hvordan aftaler om rutekørsel med turistbusser aftales i Indre By og hvilke hensyn, der tages i denne proces.

Der skal generelt udarbejdes klare retningslinjer for tilladelser, ruter og holdepladser for turistbusser. Disse skal gælde alle turistbusser, også dem, der er indrettet til overnatning. Det skal være gennemsækeligt for os beboere hvordan disse aftaler indgås og hvad der tages højde for i processen.

Hvorfor kører turistbusser i rutefart på strækninger, hvor det er imod færdselsreglerne i f.eks. Slutterigade?

Der er ældre og svage turister har brug for turisttransport. El-busser og mindre køretøjer skal prioriteres, hvis buskørsel er nødvendig. Dette kan dog kræve, at der kommer flere busser oftere.

En løsning er at se på løsninger, der er en del af den offentlige trafik og også tilgodeser svage beboere i Indre by, der i dag er nødt til at gå op til 600 m for at bruge metroen.

4. Krav til busserne og deres kørsel

Der skal tages lokale hensyn, såsom at busser ikke kører i myldretiden.

Der skal være en løsning, så der fortsat kan være buskørsel til f.eks. børnehaver.

5. En by for både beboere og besøgende

En regulering af turisttransporten er ikke kun en miljøforanstaltning, men også en forudsætning for at bevare Københavns livskvalitet og unikke byrum.

Når turister færdes til fods og benytter offentlig transport, oplever de byen mere autentisk – samtidig med, at lokale beboere og erhverv får en mere rolig og tilgængelig hverdag.

Uddybende kommentarer til kategori 2

Der bliver i handleplanen udpeget seks områder, der ligger i Indre By, der både er nye eller er foreslået i tidligere strategier.

Nedenstående steder er taget fra handleplanen for turisttransport, hvor der kan være buspladser i Indre By og hvilken karakter pladsen har.

- *Øster Voldgade. (fra Handlingsplan 2021) 2-3 bus-pladser kl. 9-18 med 15 min. parkering.*
- *Ved Stranden. (Nyt initiativ) 1-2 bus-pladser kl. 10-15 med mulighed for 15-min. parkering.*
- *Nørre Farimagsgade ved Vesterport. (Nyt initiativ) 3-4 bus-pladser med 3-timers parkering.*
- *Øster Farimagsgade v. Kommunehospitalet. (Nyt initiativ) 1 bus-plads med 3-timers parkering.*
- *Kampmannsgade på dæmningen. (Nyt initiativ) 4-6 bus-pladser kl. 10-15 med 3-timers parkering.*
- *Evaluering af tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken. Evalueringen sker med inddragelse af turistbusbranchen DPT*

Her er lokaludvalgets kommentarer til de udvalgte buspladser, som der nævnes i handleplanen:

Der bør i handleplanen være kort over hvor de enkelte holdepladser kan være, for at vi bedre kan få et overblik.

Det gælder ved udpegningen af steder, at det flere steder er uklart, hvad det betyder at der er holdepladser. Man kan ikke se det tidsrum, hvor busserne må holde der, og vi ønsker at der ikke er turistbusser i myldretiden, hvad enten de må holde der i 15 minutter eller tre timer.

- Ved ønsket om en holdeplads ved Kampmannsgade vil vi gerne kommentere at Søerne er et roligt og fredet område. Her kan 4-6 buspladser, hvor busser kan holde i tre timer, virke meget voldsomt.
- Det skal specificeres, hvorfor man vurderer, at der kan være 3-4 pladser med parkering i tre timer ved Vesterport St.
- Ved Øster Voldgade må busserne holde der i 15 minutter mellem kl. 9 og 18. Det vil sige, at selvom der kun er 2-3 holdepladser, kan der være buskørsel i myldretiden.
- Vi undrer os over at der har været dialog om DPT om området ved Gefion springvandet og Churchillparken, men at der ikke har været dialog med Indre By Lokaludvalg om dette område.

Der er i forbindelse med branden ved Børsen forsvundet en række pladser til turistbusser. Dette skal der findes en løsning på. Disse skal ikke genetableres i fremtiden, da en busplads ikke vil være i overensstemmelse med området.

Der er i dag en busplads ved Det Kongelige Teater, der ikke passer ind i området, som lokaludvalget ønsker flyttet. Ditto buspladsen ved Thorvaldsens Museum.

Et sted hvor der kunne være en busplads, er ved den tidligere Nationalbank ved Bremerholmen og ved børsgraven i Havnegade.

Det er vigtigt at de pladser, der udvælges, har regler, der kan håndhæves.

Uddybende kommentarer til kategori 3

Indre By Lokaludvalg bakker op om en forbudszone i Middelalderbyen, Frederiksstaden og Nyboder, da disse byrum er præget af ældre gadeforløb, der ikke kan rumme store køretøjer. Det understreges i handleplanen, at en forbudszone vil få omfattende konsekvenser.

Her holder Indre By Lokaludvalg fast i, at der er begrænset plads til store køretøjer i området og der udover turistbusser også er andre tunge køretøjer i området. I et område som Rådhusstræde er det svært for turistbusser generelt at holde trafikreglerne på grund af forholdene. Nogle af disse køretøjer er turistbusser i rutefart, der måske ikke er omfattet af denne handleplan. Der skal være en samlet løsning, der håndterer den samlede turisttransport, også den, der kører i rutefart. Busser, der er indrettet til overnatning, skal ligeledes være omfattet af handleplanen.

Der foreslås en holdeplads i Bredgade, der kan skabe problemer for cyklister. Der skal kun være holdepladser hvor det er i overensstemmelse med den øvrige trafik.

Der foreslås en busterminal på Nørre Voldgade.

Nu hvor der ikke længere er en holdeplads på Vor Frue Plads, er Nørre Voldgade en mulighed. Dog skal Nørre Voldgade fortsat være et sted, hvor der er plads til rekreative områder.

Uddybende kommentarer til kategori 4

Det er godt at der foreslås en dialog mellem relevante aktører og mere information til turister. Det er også godt at der foreslås et trepartssamarbejde, der inddrager borgerne om hvordan man kan finde løsninger.

Men disse tiltag må ikke træde i stedet for en samlet løsning, der ser på de strukturelle forhold, der medfører et større behov for turisttransport i Indre By.

Der skal ligeledes være en strategi, hvor eksisterende regler overholdes og der ikke gives tilladelser til, at der kører busser på ruter, hvor de ikke må køre.

Svarnr.: 17 Metroselskabet**Høringssvar:**

Metroselskabet har den 3. oktober 2025 modtaget udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025. Metroselskabet har ingen bemærkninger til udkastet.

Svarnr.: 18 Movia

Høringssvar:

Se bilag.

Movias høringssvar til handlingsplan for turistbusser

Københavns Kommune har fremsendt forslag til handlingsplan for turistbusser i høring med frist til den 26. november 2025. Movia kvitterer for muligheden for at afgive hørringsvar og dermed bidrage til at styrke sammenhæng mellem trafikplanlægning og udvikling af den kollektive mobilitet i København.

Handlingsplan for turistbusser er udarbejdet af Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, Økonomiforvaltning og Kultur- og Fritidsforvaltning, samt brancheforeningerne for turistbusser (Dansk Person Transport, Wonderful Copenhagen og Cruise Denmark – Copenhagen and Beyond. Planen er bygget op om en række initiativer der på kort, mellem og længere sigte skal forbedre forholdene for afvikling af turistmetrafik med minibusser og større turistbusser, da planen henviser til en forventet vækst på 30% i turismeomsætningen. (s.4)

Movia har følgende kommentarer, inddelt efter planens initiativer:

Initiativ 2, 21

Der opleves i disse år en generel vækst i turistbranchen i København og på Sjælland. 2024 blev således et rekordår med 15 millioner overnatninger i København og hovedstadsregionen – den højeste nogensinde. Turismen voksede i 2024 med 5% i forhold til 2023 og antallet af internationale besøgende steg med 13%. Samtidig trender det at rejse mere klimabevidst. Det gør sig konkret gældende både til/fra destinationen og under opholdet.

Movia og DOT kan genfinde denne vækst, idet salget af billetter til turister er stigende. På tværs af billetporteføljen rettet mod turister ser vi en vækst på 23% i omsætning fra 2023 til 2024. Det største produkt i denne sammenhæng er billetproduktet City Pass Small, som giver adgang til fri transport i København inkl. Københavns lufthavn i 24-120 timer. Isoleret set er City Pass Small vækstet med 27% i omsætning fra 2023 til 2024.

Der arbejdes kontinuerligt med flere tiltag iværksat for at gøre kollektiv transport nemmere at benytte for turister. Det drejer sig om:

- målrettet informationsmateriale distribueret via hoteller, campingpladser og turistinformationer
- turisthjemmesiden publictransport.dk
- en målrettet indsats over for krydstogtgæster, hvor Movia, Københavns Kommune og Copenhagen Malmö Port har forbedret adgangen til kollektiv transport for krydstogtturister via tydelig skiltning, informationsmateriale, samt busser der kører i pendulfart mellem Krydstogstterminalen og metroen.

Tiltagene har samlet set bidraget til et øget billetsalg, og viser dermed at det er muligt at få turister til at benytte sig af den eksisterende kollektive transport i København.

Movia anbefaler, at Københavns Kommune forsætter det gode 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 turisters anvendelse af kollektiv transport.

Initiativ 1,22 :

I handlingsplanens initiativ 1 er formålet at skabe en langsigtet strategi for, hvordan turisttransport afvikles frem mod 2030, herunder at styrke turisternes brug af gang, cykel og kollektiv transport. Initiativ 22 skal sikre et tæt samarbejde mellem kommune, branche og borgere om løsninger, der understøtter en bæredygtig og effektiv turismehåndtering.

Københavns Kommune har med kommuneplanen en målsætning om at øge andelen af ture der foretages med kollektiv transport, så den svarer til en ligelig fordeling mellem gang, cykel, kollektiv transport og bil. Sideløbende har Metroen en målsætning om flere passagerer, og særligt med fokus på at øge udnyttelsen af M4 og M3. Her arbejder Movia tæt sammen med Københavns Kommune og Metroselskabet om at understøtte flere rejser.

Metroens M4 forbinder en række af byens største turistattraktioner, herunder Rådhuspladsen (Tivoli), Gammel Strand (Christiansborg), Kongens Nytorv (Nyhavn) og Marmorkirken (Amalienborg), hvilket giver et stort potentiale for at tiltrække turister til den kollektive transport. Endelig er havnebusserne og den førerløse Metro og stationerne en attraktion i sig selv.

Samtidig arbejder DOT på tværs af alle trafikselskaberne for at bidrage med data, analyser og markedsføring, der kan understøtte en øget anvendelse af metro og bus blandt turister.

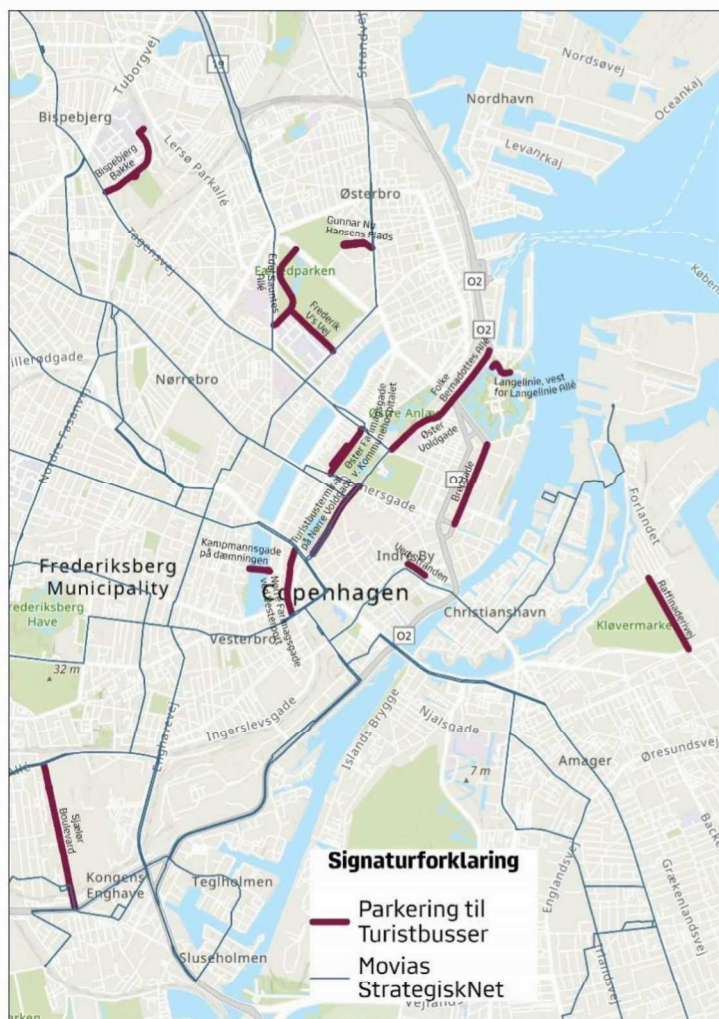
Københavns Kommune kan derfor med fordel udnytte dette samarbejde til at styrke indsatsen for at gøre København til en attraktiv og bæredygtig turistdestination. Det kan ske ved at:

- Etablere afsætningspladser ved centrale metrostationer, herunder M4.
- Undersøge om den eksisterende fjernbusterminal kan understøtte adgange til København for turistselskaber, hvilket vil øge udnyttelsen af terminalen
- 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.

Movia anbefaler derfor, at handlingsplanen i højere grad styrker indsatsen for at tiltrække turister til den eksisterende kollektive transport i København. Dette kan ske gennem forbedrede faciliteter, målrettet kommunikation og strategiske partnerskaber, der gør det nemt og attraktivt for turister at vælge metro og bus.

Initiativ 3-13, 15-17, 20

På det nedenstående kort ses det strategiske busnet i København og de vejstrækninger, hvor der i handlingsplanen udpeget parkering for turistbusser.



Af oversigtskortet kan det aflæses at flere af de foreslåede parkeringsinitiativer (initiativ 3–13 og 15–18) kan påvirke den strategiske busdrift, både i forhold til fremkommelighed og regularitet. Trafik til og fra parkeringspladserne kan skabe forsinkelser og irregularitet for den kollektive bustransport, og derfor deltager Movia gerne i den konkrete planlægning, især på vejstrækningerne:

- Øster Voldgade (linje 23)
- Nørre Farimagsgade ved Vesterport (linje 17, 37)
- Øster Farimagsgade v. Kommunehospitalet (linje 14)
- Sjørlø Boulevard (linje 1A, 8A)

For at mindske risikoen for ulovlig parkering og forbedre afviklingen anbefaler Movia desuden, at der udvikles bedre information om parkeringsforhold på digitale korttjenester (initiativ 20), så chauffører nemt kan finde korrekte afsætnings- og parkeringsmuligheder.

Initiativ 18:

Med initiativet afsættes der via handlingsplanen 1,2 mio. kr. til en foranalyse af en busterminal på Nørre Voldgade (Nørreport St.) der skal afhjælpe parkeringsproblemer for turistbusser i Middelalderbyen. Med en turistbusterminal på Nørre Voldgade vil der forventeligt ske en stigning i antal turistbusser i området, som i dag er tæt trafikeret. Nørre Voldgade er i dag belastet af gennemkørende trafik og samtidig et helt centralt område for afviklingen af den kollektive bustrafik i København og omegn.

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.

Vi ser frem til at deltage i det videre arbejde og stiller gerne op til et møde med Københavns Kommune, hvor vi kan uddybe de ovenstående bemærkninger.

Venlig hilsen
Peter Juhl
udviklingschef

Svarnr.: 19 Stromma

Høringssvar:

Høringssvar fra Stromma Danmark

Vedr. udkast til Handlingsplan for transport af turister i København

Stromma Danmark takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkastet til Handlingsplan for transport af turister. Som en af de største turistvirksomheder i København, med drift af både turbåde og Hop On Hop Off-busser, har vi et indgående kendskab til mobilitet, gæstestrømme og kapacitetsbehov i hovedstaden. Vi anerkender planens ambition om at styrke en mere sammenhængende og bæredygtig turistmobilitet, men ønsker at fremhæve en række forhold, som bør indarbejdes i den endelige udformning.

Hop On Hop Off-busserne

Planen omtaler at Hop On Hop Off-busser er fritaget. Busserne udgør et centralt tilbud for mange turister og fungerer som et vigtigt supplement til byens øvrige transportmuligheder. Manglende indtænkning af denne trafikform skaber derfor usikkerhed om mobiliteten for de mange gæster, der benytter busserne som en del af deres besøg.

Hop On Hop Off-busserne er samtidig en integreret del af byens turistoplevelse. De giver let adgang til seværdigheder, som ellers kan være vanskelige at nå, og formidler undervejs fortællinger om København, Danmark og vores hverdagsliv. **Dermed fungerer busserne både som transport og som en kulturel introduktion til byen.**

Infrastruktur i forbindelse med krydstogtsanløb

Krydstogtturister har stor betydning for København. I 2025 forventes omkring **850.000 passagerer** fordelt på ca. **295 anløb**. Disse gæster bidrager med væsentlige indtægter til byens butikker, restauranter, attraktioner og transport og skaber arbejdspladser i service- og turismesektoren. Samtidig styrker krydstogtanløbene byens internationale synlighed og udviklingen af nye turisttilbud.

Krydstogtgæster har behov for pålidelig og velstruktureret transport til metro, lufthavn, hoteller og attraktioner. Hop On Hop Off-busserne udgør her et vigtigt led i transportkæden, og det er afgørende, at der fortsat sikres adgang til dedikerede holdepladser, afsætningsmuligheder og stabile adgangsveje ved anløbsstederne. Busserne medvirker til at åbne byen, ved at køre turister fra middelalderbyen, f.eks. til Valby. En velfungerende infrastruktur er afgørende for både gæsteoplevelsen og for at fastholde Københavns position som international krydstogtdestination.

Fremkommelighed og trafikafvikling i Indre By

Stromma støtter tiltag, der kan forbedre fremkommelighed og sikre en effektiv trafikafvikling i Indre By. For at understøtte både turistmobilitet og byens øvrige trafik anbefaler vi:

- At turistbusparkering ved Stranden placeres så tæt som muligt på Holmens Kirke.

- At Hop On Hop Off-bussernes stoppested ved Stranden, forbliver i området ved billethuset. Hop on Hop off busserne er afgørende for afviklingen af bådture, da gæsterne benytter vores billet- og Information faciliteter. En nedlæggelse af stoppestedet vil flytte gæstestrømme mod Nyhavn, hvilket vil øge presset dér.
- Muligheden for stoppested ved nationalbanken er ikke et brugbart alternativ, da der renoveres mange år frem og i øvrigt ikke har bådfaciliteter.
- At gaderne omkring Nordre Toldbod – herunder AP Møller Allé og Gefionsgade – ensrettes for at reducere tilbagevendende trafikpropper og sikre mere stabil afvikling i området.
- At Bredgade og Store Kongensgade fortsat holdes åbne for buskørsel, da de er nødvendige korridorer til og fra krydstogtkajerne og udgør en kritisk del af den samlede turisttransport.
- Busholdepladserne ved Børsen bør genetableres, når renoveringsarbejdet er afsluttet, da dette område fungerer som et centralt knudepunkt for byens turisttransport.
- At turistbusser på Nørre Farimagsgade ved Vesterport ikke blokerer Hop On Hop Off-ruterne, da området anvendes som udligningspunkt i driften og derfor skal holdes frit.

Erfaringer med minibusser

Erfaringerne fra CityCirkel-projektet (2009–2012) viser, at minibusser ikke udgør et realistisk eller driftsmæssigt bæredygtigt alternativ til håndtering af turister og lokale borgers fremkommelighed. Projektet blev nedlagt på grund af lav passagerbelægning og høje driftsomkostninger. Disse erfaringer bør indgå som væsentligt grundlag for vurderingen af minibusløsninger i handlingsplanen.

Holdepladser ved Marmorkirken og Bredgade

Hvis Hop On Hop Off-busserne ikke kan opretholde stoppet ved Marmorkirken, anbefaler vi etablering af alternative holdepladser i Bredgade, således at gæsterne fortsat har adgang til nærområdets centrale attraktioner, og der sikres en hensigtsmæssig afvikling af busdriften.

Sikring af adgang til centrale gader

Vi er bekymrede for, at planen i sin nuværende form kan indebære en gradvis begrænsning af buskørsel i centrale gader såsom H.C. Andersens Boulevard, Stormgade, Holmens Kanal, området omkring Christiansborg, Kongens Nytorv, Bredgade og Gothersgade. Disse gader udgør afgørende forbindelser for turisttransporten. Hvis adgangen til middelalderbyen for busser begrænses, er det nødvendigt at sikre en tydeligt defineret og velfungerende afvikling omkring området, hvilket ikke fremgår af det foreliggende udkast.

Af- og påstigning, køre-/hviletid og driftsforhold

Et velfungerende transportsystem kræver sikre og funktionelle forhold for af- og påstigning, mulighed for overholdelse af køre- og hviletider samt en drift, der begrænser unødigt tomkørsel. Disse driftsmæssige vilkår bør indgå eksplicit i den endelige handlingsplan.

Vilkår for rutedrift

Stromma anbefaler, at de eksisterende vilkår for rutedrift fastholdes for at sikre stabilitet og forudsigelighed i planlægning og gennemførelse af den daglige operation. Ændringer vil kunne have betydelige konsekvenser for både service, kapacitet og logistiske forhold.

Fremkommelighed til topattraktioner

Adgangen til byens mest besøgte attraktioner, herunder Amalienborg, Strøget og Langelinie, må ikke forringes. En begrænset fremkommelighed i disse områder vil påvirke turisternes oplevelse negativt og svække værdikæden i turistbranchen.

Afsluttende bemærkninger

Stromma støtter intentionen om at udvikle en bæredygtig, velkoordineret og fremtidssikret mobilitet for turister i København. Det er dog afgørende, at dette ikke medfører væsentlige forringelser for Hop On Hop Off-bussernes drift, men at de foreslåede tiltag i stedet understøtter en effektiv og stabil trafikafvikling, der afspejler de reelle kapacitets- og mobilitetsbehov.

Stromma bidrager gerne med yderligere data, erfaringer og faglige input i det videre arbejde.

Svarnr.: 20 Turistførerforeningen

Høringssvar:

Høringssvar til Handlingsplan for turistbusser 2025

fra Turistførerforeningen

1. Turistførerforeningen velkommer alle nævnte forslag til P-pladser for turistbusser.

Især "Punkt 18 Nørre Voldgade", som er blevet aktuel, efter at turistbusser nu også er blevet udelukket fra at parkere på Frue Plads.

2. Vi ønsker at føje en plads til listen over P-pladser, som bør tages i brug: Amaliehaven, en plads som blev åbnet for turistbusser helt tilbage i 1981.

Amalienborg er Københavns vigtigste turistattraktion, og da P-pladsen efter over 40 års flittig brug blev lukket i 2023, skabte det meget store logistiske problemer for guider, chauffører og deres gæster. Og medførte til tider kaotiske tilstande i nærheden, bl.a. ved Gefion, på Sankt Annæ Plads og Kongens Nytorv.

En genåbning af Amaliehaven (og dens toilet), vil løse en masse parkerings- og toiletproblemer for turistbranchen og dens gæster.

Det vil naturligvis kræve, at Toldbodgade genåbnes for busser, og i den forbindelse vil vi anbefale at opretholde gadens ensretning, da det vil modvirke nogle af de kødannelser, der tidligere kunne forekomme i gaden.

3. Vi vil desuden anbefale, at forvaltningen finder "nattely", dvs. P-pladser i nærheden af områder med mange hoteller, der kan benyttes af udenlandske busser med gæster, der overnatter på hotel i København.

Sådanne pladser er desværre en mangelvare.

4. Vi vil også bede forvaltningen om at holde øje med, at reglerne for cabotagekørsel bliver overholdt og eventuelt strammet.

Udenlandske busser med længere ophold i landet tager meget arbejde fra danske vognmænd, og deres chauffører opfører sig ikke altid hensigtsmæssigt.

5. Og til slut vil vi tilslutte os det i Punkt 22 nævnte "Trepartsamarbejde".

Svarnr.: 21 Ungerådet

Høringssvar:

Se bilag.

UngeRåd KBHs Høringssvar til KKs Handlingsplan for Transport af Turister

UngeRåd KBH er “talerør for Københavns ungdom til byens politikere”. Vi prøver altid at repræsentere perspektiverne fra de unge i København så præcist som muligt.

Skriverne af dette høringssvar er Klimaudvalget (klima@ungeraadkbh.dk) fra UngeRåd KBH.

Kategori 2:

Ungeråd KBH mener at de fleste parkeringslokationer umiddelbart ser fint ud, så længe det ikke går på kompromis med byens træer, cykelstier, eller fortove.

Imidlertid, synes vi at parkering ved Gunnar Nu Hansens Plads burde ikke blive realiserede, da pladsen er brugt meget ofte af børn og unge der går til atletik, svømning, karate, tennis mm. ved Østerbros Stadion, samt af legende børn fra fælledparken. Den konstant flow af turistbusser hvert 15 minut i de tider hvor børn bruger området mest giver alt for meget plads for uheld til at ske.

Kategori 3:

Ungeråd KBH er meget tilfreds med den grundige foranalyse i planlægger som tager særligt hensyn til effekt på træer, cykelstier, og lokalmiljø.

Dog synes vi at flytningen af cykelstien på Raffinaderivej burde kun ske hvis:

- Under flytningen af cykelstien samt konstruktionen af nye parkeringspladser cyklister fra begge retninger stadigvæk har adgang til et sikkert, velmarkeret, og hurtigt sti som de kan benytte.
- Den nye cykelsti konstrueres med hensyn til cykelfremkommelighed (dvs. at den er lige så hurtigt hvis ikke hurtigere end den tidligere).
- Den nye cykelsti konstrueres med hensyn til cyklisternes sikkerhed ved at bruge en grøn rabat som bufferzone ligesom den nuværende gør.
- Projektet ikke i netto forminsker de lokale grønne områder. Dvs. at hvis parkeringspladserne, cykelstien, eller toilet- og bade faciliteter skærer ind i den

grønne rabat eller i Kløvermarken, burde et lignende areal af grønt etableres et andet sted hen lokalt.

-

Vi støtter stærkt forslaget om “Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstaden/Nyboder” da det bevarer de mest kulturhistorisk dele af byen samt mindsker motoristkørsel i Indre By.

Svarnr.: 22 Vanløse Lokaludvalg

Høringssvar:

Se bilag.



Mobilitet
Teknik- og Miljøforvaltningen

Høringssvar vedr. Handlingsplan for transport af turister

Vanløse Lokaludvalg takker for muligheden for at komme med bemærkninger til høringsmaterialet om handlingsplan for transport af turister.

Lokaludvalget har et enkelt forslag til handlingsplanens kategori 4, der omhandler en undersøgelse af initiativer til at nedbryde barrierer, der kan være for turisternes anvendelse af kollektiv transport.

Vanløse Lokaludvalg foreslår, at det overvejes at forenkle betalingsmetoder, fx ved at indføre direkte brug af kreditkort ved tjek in og tjek ud i busser og tog, som det ses i en lang række andre større europæiske byer, fx Tallin og Haag."

Venlig hilsen
Jan Lindboe
Forperson for Vanløse Lokaludvalg

25. november 2025

Sagsnr.
2025-0322486

Dokumentnr.
2025-0322486-2

Sagsbehandler
Marie Svan Olsen

Center for Stab
Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg

Frode Jakobsens Plads 4
2720 Vanløse

EAN nummer
5798009800435

Svarnr.: 23 Københavns Ældreråd

Høringssvar:

Se bilag.

Høringssvar vedrørende udkast til Handlingsplan for transport af turister

Københavns Ældreråd takker for høringsmaterialet af 2. oktober 2025, som vi har læst med interesse. Ældrerådet har følgende bemærkninger til handlingsplanen:

Ældrerådet har noteret, at Wonderful Copenhagen og Horesta forventer en vækst på 30 % i turismeomsætningen frem mod 2030, og det er derfor vigtigt med en handlingsplan, der kan være med til at sikre en mere effektiv transport af turister og begrænse generne for københavnernes.

Ældrerådet bakker særligt op om initiativ 2: "Styrke turisternes brug af andre transportformer", og synes, at det er vigtigt, at turisterne i højere grad bruger gang, cykel og kollektiv transport til at komme rundt i byen. Det er dog vigtigt samtidig at sørge for at informere turisterne om færdselsreglerne i Danmark / København, fx ved at udarbejde en brochure der kan udleveres af dem der udlejer cykler. Mange turister respekterer ikke lyssignalerne og går eller cykler over for rødt lys. Det er også vigtigt at informere turisterne om den danske cykelkultur, hvor cyklen for mange er en transportform. Mange turister bliver overrasket over, hvor stærkt der køres på cykelstierne og der opstår ofte farlige situationer. Ældrerådet synes også, at det er en god idé med shuttlebusservice til metrostationer eller sejlads til Indre By.

Ift. initiativerne i kategori 2 synes Ældrerådet, at det er en god idé at screene mulighederne inden endelig beslutning. Ældrerådet foreslår, at der som en del af handlingsplanen udarbejdes et kort over parkeringsmulighederne for turistbusser, da det er vanskeligt at få et overblik alene med adresserne.

Det undrer Ældrerådet, at handlingsplanen ikke omfatter HopOn-HopOff busser, og vil gerne høre begrundelsen for dette.

Ældrerådet vil samtidig opfordre til, at det som en del af handlingsplanen undersøges, hvor meget de store turistbusser forurener, og undersøge mulighederne for i stedet at benytte mindre el-busser.

Med venlig hilsen

Kirsten Nissen
Formand, Ældrerådet

Peder Blom
Formand for Ældrerådets Teknik- og Miljøudvalg

Svarnr.: 24 Amager Øst Lokaludvalg

Høringssvar:

Se bilag.



Høringssvar vedr. handlingsplan for transport af turister

Overordnet mener Amager Øst Lokaludvalg, at det er vigtigt at busser har mulighed for at køre ind og sætte turister af i Indre By. Ligeledes mener vi det er vigtigt, at der sker en fordeling af turistbusparkering ud over hele byen.

I Amager Øst bydel er der under kategori 3 et forslag om at undersøge muligheden for at etablere busparkering langs Raffinaderivej. Cykelstien langs Raffinaderivej er taget i brug for kun to år siden, og har været ønsket af borgere og lokaludvalg gennem mange år. Cykel- og gangstien bidrager både til sikkerhed for bløde trafikanter og rekreativ værdi med sin beliggenhed langs et af byens største grønne områder.

Timing af forslaget er ikke god, idet byggeriet på Kløverparken forventes at gå i gang inden for få år. Samtidigt skal der bygges metro tværs igennem Kløverparken og etableres en meget stor byggeplads til dette. Dette vil begrænse adgangsmulighederne til Kløverparken og adgangen skal derfor ske primært fra Raffinaderivej. Raffinaderivej er i forvejen kun lige nøjagtig bred nok til to modkørende biler. Der er ikke plads til busser, der skal ind/ud af parkeringspladser. Trafikbelastningen på Raffinaderivej er i forvejen stærkt stigende, og vi har ikke brug for busser, der løbende blokerer den smalle vej.

Derfor kan vi ikke støtte dette forslag.

I forbindelse med etablering af cykelstien oplyste forvaltningen, at der ikke måtte plantes træer pga. fredning af udsigten ind over byens tårne. Derfor undrer vi os over, at man kan placere turistbusparkering her.

Der er i planerne for udvikling af Kløverparken forslag om at forlænge Amager Strandvej. Måske kunne der på sigt holde busser der.

21. november 2025

Sagsnr.
2025-0358942

Dokumentnr.
2025-0358942-4

Sagsbehandler
Frida Jans

Center for Stab
Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg

Jemtelandsgade 3
2300 København S

Lokaludvalget har i forbindelse med høringen fået input fra grundejere og aktører ved Raffinaderivej og i Kløverparken. Deres bemærkninger er vedlagt som bilag.

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson for Amager Øst Lokaludvalg

Bilag: Bemærkninger fra grundejere og aktører ved Raffinaderivej**Skanska A/S**

Timing af forslaget er ikke god. Byggeriet på Københavns måske vigtigste udviklingsområde Kløverparken skal i gang inden for 2-3 år. Samtidigt skal der bygges metro tværs igennem Kløverparken og der skal etableres en meget stor byggeplads til dette. Dette vil begrænse adgangsmulighederne til Kløverparken og adgangen skal derfor ske primært fra Raffinaderivej. Der vil således forekomme meget tung trafik på Raffinaderivej de kommende år.

Vejen forekommer i dag relativt smal. Den dobbeltrettede cykelsti er placeret på den vestlige side af vejen hvor der ikke er nogen overkørsler. Der opstår således ikke farlige situationer hvor tung trafik skal krydse en cykelsti. En flytning af cykelstien over på den anden side af vejen vil derfor være meget uhensigtsmæssig.

En større ombygning af vejen virker i det hele taget forkert da vejen skal gentænkes i den fremtidige planlægning af Kløverparken og dermed med stor sandsynlighed skal ombygges endnu en gang inden for få år.

Vi deltager meget gerne i et møde med de involverede parter om sagen og uddyber gerne overstående.

Karsten Kronborg, Kløvermarksvej 70/Raffinaderivej 20

Har læst oplægget og må sige, at et forslag om busparkering på Raffinaderivej virker ulogisk.

1. Cykelstien er nødvendig for at få Raffinaderivej til at fungere og den er nyanlagt. Den fungerer fint i dag, og alle i området er glade for den. Ydermere har jeg svært ved at se, hvor den skal flyttes hen.
2. Raffinaderivej er i forvejen kun lige nøjagtig bred nok til to modkørende biler. Der er ikke plads til busser, der skal ind/ud af parkeringspladser. Trafikbelastningen på Raffinaderivej er i forvejen stærkt stigende, og det sidste vi har brug for er busser, der løbende blokerer den smalle vej.
3. De primære destinationer for busserne er i og omkring den indre by, dvs på den side af havnen set fra Raffinaderivej. Hvis busserne skal kunne parkere på Raffinaderivej, vil det eneste resultat være busser, der kører over Langebro eller Knippelsbro fra indre by, parkere et kort stykke tid på Raffinaderivej og køre tilbage over de samme broer og dermed skabe en masse tung trafik. Med andre ord: busserne vil bare bevæge sig rundt i København i stedet for at parkere.

4. De fleste busser ender vel ved krydstogtsterminalen i Nordhavnen. Var det ikke bedre at finde noget plads i den ende af byen.

Jeg håber, at lokaludvalget vil udtrykke misbilligelse af at omdanne Raffinaderivej til busparkering.

Jan Elving, ØENS, Raffinaderivej 6-10

Det virker helt ulogisk & slet ikke gennemtænkt at skulle parkere turistbusser på Raffinaderivej.

Jeg syntes Kronborg beskriver den daglige situation her på Raffinaderivej på en meget pæn måde.

Raffinaderivej er meget plaget af tung trafik i dagtimerne som ydermere også er stigende som Kronborg beskriver.

Til info er vi som grundejere blevet pålagt at vedligeholde vejen, en ting er udgiften noget andet er at vi kun har mulighed for at udbedre skader udenfor normal arbejdstid pga. trafikken.

Vi har igennem alle årene inden cykelstien blev etableret frygtet alvorlige skader/uheld for boldklubbens medlemmer/lejerne eller gennemkørende cyklister.

Men selv med cykelstien oplever vi stadig jævnligt farlige situationer ved forcering af vejen, så vi har ikke behov for Turistbusser der spærrer for udsynet.

Til info skaber selv de parkeringspladser der er etableret farlige situationer når de bakker ud da de er placeret vinkelret på vejen.

Jeg er glad for alle de turister der besøger vores by, men der burde kunnens findes mere egnede steder til busserne.

Hvis det skal være her i nærheden, burde det være muligt på Benzin Øen eller området mod Reffen.

Lene Rydal Jørgensen, Sundby Boldklub, Raffinaderivej 3

Jeg må også medgive, at handlingsplanen ikke virker gennemtænkt.

Som forperson for (vist nok) Amagers største fodboldklub for børn og unge med beliggenhed på Raffinaderivej, giver øget trafik og parkering af store busser alt for store konsekvenser for vores børn. Vi har næsten 1300 medlemmer og heldigvis cykler en del selv frem og tilbage til træning/kamp. Alle uges dage. Det skal være sikkert. Dog har vi også en del bilister.

Alt i alt en masse bløde som hårde trafikanter som jeg ønsker fortsat at kunne tilgå klubbens faciliteter sikkert og trygt.

Håber meget en anden løsning kan findes.

Svarnr.: 25 DI Transport

Høringssvar:

Se bilag.

Københavns Kommune
Sendt til mobilitet@kk.dk.

Høringssvar til udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025

Mens der konsekvent er blevet nedlagt buskapacitet i København, er der kun sporadisk etableret ny kapacitet over de sidste mange år. Det er sket samtidig med, at turismen generelt har været i vækst. Det har skabt en meget uholdbar situation. Det skal den nye plan rette op på – og det haster. Planen samler 22 initiativer og lægger en realistisk proces frem mod 2030. Det er et godt udgangspunkt, men det er samtidigt helt nødvendigt, at der nu bliver fokus på, at planen rent faktisk realiseres.

Det er positivt, at planen prioriterer blandt forskellige initiativer og foreslår hurtige, konkrete forbedringer samt langsigtede analyser. Vi ser det også som væsentligt, at der lægges vægt på løbende inddragelse af brancheaktører.

Initiativernes hovedformål bør være, at en fortsat vækst for turismen i København kan håndteres på en god måde med god adgang til fx krydstogtskibe og de vigtigste attraktioner.

Tre ting er afgørende vigtigt:

1. Hold et højt tempo og få tiltagene ud at leve i praksis og allerede fra 2026. Skab dog også mulighed for midlertidige løsninger hurtigst muligt inden planen træder i kraft, der tager højde for store events og sæsonudsving, så der kan opretholdes et flow af turistbusser gennem Indre By svarende til behovet.
2. Der skal sikres en reel og hurtig permanent nettotilvækst i parkeringsfaciliteter for turistbusserne, som samtidig skal holdes fri til netop det. Samtidig skal anvendelsen optimeres via realtidsløsninger, der viser ledig kapacitet.
3. For det tredje skal der tages højde for forventninger til vækst i turismen og sæsonmæssige udsving i behovet i den næste mange år.

Nedenfor gennemgås de fire forskellige typer af initiativer i planen.

Kategori 1 – Langsigtede initiativer i Indre By

Der bakkes op om styrket anvendelse af metro, gang og cykel, men det må ikke ske på bekostning af bussernes adgang, da mange turistgrupper (især ældre og internationale gæster) har behov for direkte og komfortabel transport. Bliver man sat af med transportmiddel for langt væk fra attraktionerne kan det især påvirke de nævnte turistgrupper og grupper, som har et mere koncentreret behov og begrænset tid på deres rejse. Det kan føre til rutenedlæggelser og fald i turismen. Desuden er kapaciteten i den offentlige transport i øjeblikket ikke i stand til at håndtere afstigning af et større antal passagerer fra andre transportformer, fx krydstogtskibe.

Det er også vigtigt, at information om alternative transportformer kombineres med eksplicit kommunikation om, hvordan disse forbindes til busser (fx shuttlebus-services til metrostationer og håndtering/opbevaring af bagage).

Vi anbefaler, at elektrificeringen af turistbusser indtænkes fra begyndelsen af flowplanen. Ladebehovet er nationalt kortlagt og viser, at der skal etableres ladestandere ved terminaler, knudepunkter og større attraktioner, så opladning kan ske uden at forlænge rejsetiden eller øge tomkørsel.

Udkastet nævner øget brug af minibusser, men vi advarer mod at se dette som hovedløsning. Flere minibusser for samme passagerantal giver øget trafik. Branchepraksis er allerede, at der vælges busstørrelse efter behov, og opdeling af større grupper vil blot øge antallet af ture og belastningen på infrastrukturen.

Kategori 2 – Konkrete parkeringsinitiativer på kort sigt

Vi ser positivt på, at flere parkeringsmuligheder tæt ved de store attraktioner identificeres for af- og pålæsning samt 3-timers og natparkering. Dog bør følgende styrkes og præciseres:

A. Forudsigelighed og brugervenlighed

- 15 min til af- og påstigning af passagerer er et meget begrænset tidsrum, som kan føre til unødigt pres på både passagerer og chauffører, flere tomme cirkulerende busser og dermed øget trængsel, som kunne være undgået ved længere kortvarigt parkeringsophold.
- Al skiltning, regulering og adgangsinformation bør foreligge på både dansk og engelsk og være digitalt tilgængeligt.

B. Kapacitetsvurdering

- Det bør løbende monitoreres, om de nye pladser opfylder det reelle behov, især ved højtider, events og krydstogtsankomster.

- Indfør fleksible løsninger, fx midlertidig udvidelse i spidsbelastede perioder. Der kan med fordel kortlægges og udpeges en række udvidelseszoner, som vil kunne aktiveres efter behov, men ellers forblive inaktive ved almindelig trafik.

Ud over kommunens egne forslag anbefaler vi, at følgende kapacitetsudvidelser indarbejdes på kort sigt eller som supplerende projekter. Disse tiltag adresserer konkrete flaskehalse i særligt belastede områder. Flere af initiativerne udvider kapaciteten på steder, der allerede har buspladser.

	Antal pladser	Parkerings- tid (op til)	Tidsrum (kl.)	Natparker- ing
Ingerslevgade op til DGI Byen	6-8	3 timer	7-19	
Havnegade (ny terminal)	8	3 timer	7-19	X
Øster Allé	6-8	3 timer	7-19	X
Ekvipagemestervej (Holmen ved siden af Operaen)	6-8	3 timer	7-19	X
Ved Norgesporten	3	3 timer	7-19	
Orientkaj	2-4	3 timer	7-19	X
Søren Kierkegaards Plads ved Krigsmuseet	1	3 timer	9-18	
Kongens Nytorv	2	15 minutter	7-19	
Niels Juhls Gade	2	15 minutter	10-15	
Nyropsgade v. Bremen	2-4	3 timer	7-19	X
Tietgensgade v. Tivoli	2-4	3 timer	7-19	

Perifer kapacitet gavner kun, hvis den matcher de reelle behov. Eksempelvis bør Sjælør Boulevard og Bispebjerg Bakke bruges som natparkerings- og buffer – ikke som erstatning for pladser, hvor behovet er størst.

En væsentlig udfordring er personbiler, der optager buspladser. Det sker dagligt og skaber trafikfarlige situationer, især for børn. Effektiv håndhævelse er nødvendig, da ulovlig parkering i dag sjældent får konsekvenser.

Kategori 3 – Initiativer der kræver foranalyse

Vi bakker op om de større projekter som Bredgade, Nørre Voldgade-terminalen og Folke Bernadottes Allé, som med rette kræver foranalyse. Hvis et sted må udgå af tekniske eller politiske årsager, bør der udpeges et funktionelt alternativ med tilsvarende kapacitet. Bredgade har f.eks. stort potentiale i forhold til Amalienborg, byens mest efterspurgt af- og påstigningssted. Hvis Bredgade ikke kan realiseres, bør alternativer som genåbning af parkering i Amaliehaven undersøges. Nørre Voldgade-terminalen vil samle trafik der, hvor det giver mening.

Vi kan ikke støtte et forbud mod busser i Middelalderbyen og Frederiksstaden/Nyboder, da det vil besværliggøre adgang for gangbesværede, ældre og grupper.

Løsninger bør sikre tilstrækkelig kapacitet og minimere negative konsekvenser for erhvervet.

Kategori 4 – Information, kampagner og trepart

Vi støtter trepartssamarbejdet mellem kommune, branche og borgere samt de foreslåede informationsindsatser til chauffører, operatører og gæster. Det er vigtigt at formalisere dialogen og sikre klare procedurer for opfølgning og inddragelse af branchen. Vi bidrager gerne til det videre arbejde for løsninger, der kan implementeres inden sommersæsonen 2026. Desuden bør informationskampagner til turister som allerede påpeget indeholde vejledning om samspil mellem alternative transportformer og busser, eksempelvis shuttlebus og bagageløsninger.

Vi anbefaler at tilføje et digitalt lag til den fysiske plan. Parkeringssensorer på buspladser – som kommunen aktuelt arbejder med i Middelalderbyen – vil give chauffører information om ledige pladser og reducere tomkørsel. Samtidig bør digitale kort, herunder kort over København, opdateres med et særskilt buslag, så vognmænd lettere kan finde relevante pladser og undgå forgæves kørsel.

Effektive rammer, kapacitet før restriktioner, konsekvent håndhævelse og et digitalt understøttet driftsdesign kan nedbringe unødvendig kørsel og forbedre byen for alle.

Med venlig hilsen

DI Transport og DI Turisme

Svarnr.: 26 Dansk PersonTransport

Høringssvar:

Se bilag.



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Njalsgade 13
2300 København S

Sendt pr. mail til mobilitet@kk.dk.

København, 10. november 2025

Høringssvar til udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025

Tak for muligheden for at komme med input til udkastet til handlingsplanen. I Dansk PersonTransport har vi længe efterlyst en egentlig udmøntning af den oprindelige handlingsplan fra 2021. Præmissen dengang var enkel: Når man fjerner kapacitet i Middelalderbyen, skal den reetableres i nærheden – ellers opstår flaskehalse og unødigt tomkørsel for busser. Det skete ikke. Der blev nedlagt kapacitet, mens der kun sporadisk blev etableret nyt.

I kombination med generelt stigende turisme i København er resultatet, at vi i dag har en stor underkapacitet af buspladser til turistbusser med afledte gener for både beboere, chauffører, gæster og lokalt erhvervsliv. Det er den situation, den nye plan skal rette op på – og det haster. Planen samler 22 initiativer og lægger en realistisk proces frem mod 2030. Det er et godt udgangspunkt. Nu er det vigtige, at den kommer hurtigt ud at virke i byen – og ikke ender som endnu en papirøvelse.

Vi vil gerne starte med at tydeliggøre, at en "turistbus" ikke er én ting. Det er krydstogtgæster, rundrejser, events og konferencer, hotel- og transferkørsel, skole- og foreningskørsel, udflytterbørnehaver, ældre og borgere med særlige behov – og erstatningsbusser, når tog og metro står af. Behovene er forskellige, men de flyder sammen i gadebilledet. Planen her handler alene om transport af turister, men det er vigtigt at understrege, at der er mange – og gode – årsager til, at turistbusser opholder sig i byen.

Vores overordnede holdning til udkastet til handlingsplanen er, at løsninger skal være sammenhængende, enkle at bruge og sikre klare ruter, forudsigelige af- og påstigningslokationer og meningsfulde ventemuligheder. Ellers skubber vi blot problemerne rundt i byen og forlænger den unødvendige kørsel, hvor busser cirkulerer rundt for at finde en egnet plads. Den vil vi alle gerne have mindre af – både beboere, erhvervsliv og branche.

Kommunens udkast anerkender netop, at bedre flow, mindre omvejskørsel og færre gener er et fælles mål. Det bakker vi op om.

Vores hørings svar er opbygget om to styrende principper:

For det første handler det om tempo og finansiering: Få de hurtige initiativer i drift før sommeren 2026, hvor det er muligt. Bind flowplanen direkte til de konkrete pladser og ruter, så plan og praksis følges ad. Det er også kommunens egen forventning, at nogle initiativer kan være i brug allerede i 2026 – den forventning bør vi sammen levere på.

For det andet handler det om nettokapacitet, håndhævelse og data: Nye pladser må ikke udhule de eksisterende, men skal være reel nettotilvækst. Der skal være tydelige regler og håndhævelse således pladserne holdes fri til turistbusserne – og vi skal have introduceret mere datadrevne løsninger, der kan være med til at reducere den unødvendige cirkulationskørsel, der i dag foregår på grund af mangel på kapacitet og information om hvor man kan holde. Her bør kommunen arbejde for udbredelse af løsninger som parkeringssensorer og digitale kort, der nemt kan tilgås.

Nedenfor gennemgås vores holdninger til de fire forskellige typer af initiativer i planen.

Kategori 1 – Langsigtede initiativer i Indre By

Vi mener, at en langsigtet flowplan giver mening, hvis den bindes direkte til konkrete pladser og ruter og ikke lever sit eget liv ved siden af de reelle behov. Rækkefølgen er altafgørende: lever kapaciteten og håndhævelsen for at sikre pladsen er fri til turistbusserne først. Sommerens hasteændring ved Churchillparken/Gefionspringvandet viste, hvad der sker, når enkeltsager skilles fra helheden. Det gør, at problemerne flytter sig og vokser. Vi støtter derfor en helhedsplan, hvor de bærende ruter og færdselsårer for busgennemkørsel fastholdes, og hvor flowplanen kobles til de stoppe- og parkeringssteder for turistbusser, der kan etableres hurtigst, så plan og praksis følges ad.

Det er også vigtigt at være ærlig om proportionerne. Når det fx kommer til krydstogt, så kan anden kollektiv transport supplere, men ikke erstatte turistbusserne. Mange steder er der guide med i busserne, og et typisk anløb med omkring tretusinde gæster kræver shuttlebusser i pendulfart. Krydstogt kræver realistiske løsninger. Kollektiv transport er et godt supplement, men er ikke et realistisk alternativ for meget af den transport, der foregår i dag. På samme måde er det heller ikke realistisk, at seniorgrupper og lokale foreninger vil bytte turistbustransport ud med anden kollektiv transport. Her vil konsekvensen i stedet være, at turistbustransporten enten udskiftes med mere individuel personbiltransport eller ikke gennemføres. Det skal vi turde skrive tydeligt, ellers planlægger vi efter en fiktiv virkelighed.

Samtidig anbefaler vi, at man tænker elektrificeringen af turistbusser ind i flowplanen fra start. Ladebehovet for turist- og fjernbusser er kortlagt nationalt, og konklusionen er enkel: der skal kunne lades dér, hvor busserne alligevel holder – ved terminaler, knudepunkter og større



attraktioner – uden at forlænge rejsetiden unødigt. Det er netop sådan, vi undgår at skabe ny unødvendig tomkørsel.¹

Øget brug af minibusser nævnes også i udkastet. Vi vil advare mod at se det som et hovedgreb: Mindre busser betyder flere køretøjer for samme gruppevolumen og dermed mere trafik. I praksis dimensionerer vognmænd allerede køretøjer efter opgaven; hvis en tur kan løses med mindre busser, bruges de allerede i dag. At splitte store grupper op vil øge kørselsomfanget og presset på kapaciteten.

Kategori 2 – Konkrete parkeringsinitiativer på kort sigt

Det er positivt, at kommunen har lyttet til branchen og peger på en række korttids- og langtidspladser, som kan bringes i drift allerede i 2026, hvor skiltning og afmærkning er forholdsvis enkel. Det bliver den praktiske lakmusprøve for handlingsplanen: Virker byen på spidsdage – ja eller nej?

Her er to principper afgørende. For det første skal nye pladser være nettotilvækst, ikke erstatninger for noget, der allerede er fjernet. For det andet skal korttidspladser tæt på attraktionerne være indrettet og tidsfastsat, så de faktisk mindsker tomkørsel, i stedet for at fremprovokere den.

Ud over de steder, kommunen selv har foreslået, foreslår vi, at følgende kapacitet indarbejdes på den korte bane eller som supplerende projekter, fordi de løser konkrete flaskehalse i de områder, hvor presset er størst. Flere af initiativerne er supplerende kapacitet, hvor der allerede i dag er buspladser:

	Antal pladser	Parkerings tid (op til)	Tidsrum (kl.)	Natparkering
Ingerslevgade op til DGI Byen	6-8	3 timer	7-19	
Havnegade (ny terminal)	8	3 timer	7-19	X
Øster Allé	6-8	3 timer	7-19	X
Ekvipagemestervej (Holmen ved siden af Operaen)	6-8	3 timer	7-19	X
Ved Norgesporten	3	3 timer	7-19	
Orientkaj	2-4	3 timer	7-19	X
Søren Kierkegaards Plads ved Det Kgl. Bibliotek/Den Sorte Diamant	1	3 timer	9-18	
Kongens Nytorv	2	15 minutter	7-19	
Niels Juels Gade	2	15 minutter	10-15	
Nyropsgade v. Bremen	2-4	3 timer	7-19	X
Tietgensgade v. Tivoli	2-4	3 timer	7-19	

¹ Vejdirektoratet, 2025: Analyse af ladebehov for turist- og fjernbusser - <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2025-05/Analyse%20af%20ladebehov%20for%20turist-%20og%20fjernbusser.pdf>

Det er væsentligt at bemærke, at perifer kapacitet i byen kun virker, hvis den kobles til de reelle behov. Sjælør Boulevard og Bispebjerg Bakke kan fungere som natparkering, og når de tænkes som buffer. De kan ikke løse udfordringerne i indre by, hvor der uanset hvad, skal tilføres tilstrækkelig med parkeringskapacitet.

En praktisk barriere, der undergraver selv gode greb, er personbiler på buspladserne. Det sker dagligt på pladser rundt om i byen og rammer ikke alene transporten af turister, men fx også udflytterbørnehavepladserne. Det skaber hurtigt uhensigtsmæssige og trafikfarlige situationer, herunder utrygge af- og påsætninger af små børn ved fortovskanter. Derfor bør håndhævelsen skrues op på buspladserne, da der i øjeblikket ikke mærkes en tydelig konsekvens af at holde på pladserne, ligesom der bør være bedre skiltning om forbuddet mod personbilsparkeering på pladserne.

Det er uanset hvad meget vigtigt, at der etableres kapacitet hurtigst muligt og inden sommersæsonen 2026. Et værktøj til det kan være etablering af tidsafgrænsede udvidelseszoner med løbende kapacitetsmonitorering som kan lukkes igen, når presset falder.

Kategori 3 – Initiativer der kræver foranalyse

Vi støtter de større og mere komplekse greb – Bredgade, Nørre Voldgade-terminal, Folke Bernadottes Allé m.fl. Det er nævnt som steder, der kræver foranalyse, før de kan gennemføres, og det er umiddelbart forståeligt. Vores vigtigste pointe her er, at hvis et foreslået sted af tekniske eller politiske grunde må udgå, så skal der samtidig udpeges et funktionelt alternativ, der kan levere tilsvarende kapacitet og funktion.

Fx rummer Bredgade et stort potentiale i forhold til Amalienborg, som er den mest efterspurgte af- og påsætningslokation. Hvis politiske eller tekniske hensyn spænder ben for den løsning, bør det undersøges, hvordan parkering i Amaliehaven kan genåbnes, eller hvordan andre løsninger kan gennemføres. Forslaget om Nørre Voldgade-terminalen har stor værdi, og det vil samle meget trafik et sted, hvor det faktisk kan lade sig gøre.

Forslaget om forbudszoner i Middelalderbyen/Frederiksstaden bør behandles med største varsomhed. Det vil netop ramme de grupper, der er afhængige af bus. Det gælder fx ældre og udflytterbørnehaver. Det støtter vi ikke, men vi vil gerne inddrages i arbejdet, hvor det giver mening.

Kategori 4 – Information, kampagner og trepart

Vi bakker fuldt op om trepartssamarbejdet mellem kommune, branche og borgere og om de foreslåede informationsindsatser til chauffører, operatører og gæster. Det er helt afgørende, at dialogen og den løbende opfølgning mellem kommune og branche bliver formaliseret, og at vi sikrer klare forretningsgange for, hvordan sager bliver fulgt til dørs, og for hvordan branchen bliver inddraget løbende.



Vi foreslår samtidig, at man går skridtet videre og bygger et digitalt lag ovenpå den fysiske plan. For at undgå unødvendig tomkørsel, hvor en bus fx kører mod en plads, som viser sig at være optaget, foreslår vi, at der indføres parkeringssensorer på buspladserne i stil med dem, som kommunen i øjeblikket arbejder med at få gennemført i Middelalderbyen. Det vil give vognmænd og chauffører information om, hvor der er ledige pladser, så man undgår at køre forgæves.

På samme måde bør kommunen opdatere sine digitale kort, så de bedre servicerer vognmænd og chauffører. Vi modtager mange henvendelser, både danske men også fra udlandet, som spørger til, hvor man må holde i København. Københavnerkortet (kbhkort) skelner ikke mellem lastbil- og busparkering, og det vil med fordel kunne opdateres med et særskilt buslag, da det giver bedre information om, hvor det er muligt at holde. Det vil igen kunne eliminere unødvendig kørsel for mange.

Det vil være et vigtigt værktøj, at der indføres ensartet, enkel og tydelig skiltning, og at der er adgang til tosproget information (da/en), som kan tilgås om buspladserne og med klar henvisning til et digitalt kort over pladserne. Det vil gøre efterlevelsen mere enkel for både danske og udenlandske chauffører.

Afslutningsvis vil vi gerne understrege, at branchen ønsker at tage mest muligt hensyn til byen, beboerne og det lokale erhvervsliv. Hensynet bliver reelt, når rammerne er på plads. Med kapacitet før restriktioner, konsekvent håndhævelse og et enkelt, digitalt understøttet driftsdesign kan vi eliminere en stor del af den unødige kørsel og skabe en by, der fungerer bedre for både københavnere og gæster.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre dialog og for at bidrage konkret til løsninger, der sikrer, at de første tiltag kan være i drift allerede til sommersæsonen 2026.

Med venlig hilsen

Jens Hvid Bang

Kommunikations- og sektorchef

Dansk PersonTransport

Nørre Farimagsgade 11, 3.tv

DK-1364 København K

Tlf: +45 51355271

Svarnr.: 27 Københavns Politi

Høringssvar:

Se bilag.

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Dato: 11-11-2025
J. nr.: 2025-288778
Dok.nr.:
Sagsbehandler: Camilla Olsen

Københavns Politi
Juridisk afdeling
Politigården
1567 København V

Sendt via e-mail til: mobilitet@kk.dk.

Tlf.: 114 eller 33141448
E-mail: kbh-juridisk-afdeling@politi.dk
CVR nr.: 17143611

Københavns Politis bemærkninger til Handlingsplan for transport af turister 2025

Københavns Kommune har ved e-mail af 2. november 2025 fremsendt invitation til høring af udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025 til Rigspolitiet.

Det fremgår af det af Københavns Kommune fremsendte høringsbrev, at udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025 er en opdateret udgave af handlingsplanen fra 2021.

Planen omfatter danske og udenlandske turistbusser, mens busser i fast rute, herunder lokale busser, fjernbusser og HopOn-HopOff busser, ikke er direkte omfattet af planen.

Handlingsplanen indeholder 22 initiativer, der er opdelt i fire kategorier.

- Kategori 1: Langsigtede initiativer for transport af turister i Indre By
- Kategori 2: Konkrete parkeringsinitiativer, der kan ibrugtages på kort sigt (2026/2027) 2027), samt muligheden for øget brug af minibusser til transport af turister
- Kategori 3: Parkeringsinitiativer, der kræver en foranalyse
- Kategori 4: Informations- og dialogbaserede initiativer

Rigspolitiet har den 6. oktober 2025 sendt invitationen videre til Københavns Politi til afgivelse af eventuelle bemærkninger til udkastet, som alene vedrører Københavns Kommune.

Københavns Politi kan i den forbindelse indledningsvist bemærke, at politikredsen ser positivt på, at Københavns Kommune tager initiativ til løsningen af de problematikker, der er for turistbusser i København, særligt omkring kort- og langtidsparkering.

Københavns Politi har umiddelbart alene forholdt sig til kategori 2 og 3 i udkastet, idet det er politikredsens vurdering, at det er disse tiltag, der ses at kunne have en påvirkning på trafikken i København, både for turistbusserne, men også for den generelle fremkommelighed og trafikafvikling.

Da de i kategori 2 anviste fremtidige parkeringsmuligheder er beskrevet uden en præcis anvisning af, hvor og hvordan de tænkes anlagt, vil Københavns Politi afvente med at forholde sig nærmere hertil, til eventuelle konkrete samtykkeansøgninger modtages fra vejmyndigheden/Københavns Kommune.

Københavns Politi skal dog generelt fremhæve, at parkering af turistbusser bør ske på en sådan måde, at de kan parkere langs kantstenen eller i en lomme i kørebanen. Hvis parkeringspladserne planlægges anlagt i almindelige parkeringsbaner eller langs kantstenen uden afmærkning, således at busserne skal standse på den almindelige kørebane og der-

med hindre anden trafiks fremkommelighed under parkeringsmanøvren, vil dette erfaringsvis give ophobning af trafik bagud.

For så vidt angår kategori 3, kan det, som også nævnt ved kategori 2, konstateres, at de præcise placeringer af parkeringspladserne ikke er anvist.

Vedrørende Bredgade er det i udkastet beskrevet, at en indsnævring til ét kørespor er kapacitetsmæssig mulig, og at der skal anlægges en busperron i hele den længde busserne skal holde på.

Københavns Politi skal hertil bemærke, 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.

Parkering af turistbusser i højre side af Bredgade vil i Københavns Politis optik ikke kunne lade sig gøre uden stor påvirkning af den generelle fremkommelighed på strækningen.

For så vidt angår Folke Bernadottes Allé, er det i udkastet nævnt, at strækningen er en del af Ring 2, og at der skal sikres en tilstrækkelig kapacitet på strækningen.

Københavns Politi skal hertil bemærke, 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, der er svinget ind på strækningen fra krydset ved Oslo Plads. I krydset ved Oslo Plads er der erfaringsvis allerede i dag udfordringer, særligt i myldretiden, med at afvikle trafikken, særligt fra Grønningen mod Folke Bernadottes Allé.

Som nævnt indledningsvist, vil Københavns Politi forholde sig nærmere til de trafikale forhold vedrørende hvert initiativ, når deltaljerne kendes og eventuelle ansøgninger til samtykke til initiativerne modtages.

Med venlig hilsen

Ida Sørensen
stabschef

Svarnr.: 28 Christianshavns Lokaludvalg

Høringssvar:

Se bilag.

4. november 2025
J.nr. 2025-0340617

Teknik- og Miljøforvaltningen

Christianshavns Lokaludvalg synes, at det er godt, at der arbejdes videre med en opdateret handleplan for transport af turister.

Lokaludvalget kan tilslutte sig en screening af de foreslåede 22 initiativer, hvor vi dog er kritiske overfor finansieringsmodellerne.

Lokaludvalget har følgende øvrige bemærkninger:

- Det bør være et krav, at turistbusserne ikke holder i tomgang – motoren bør slukkes senest ét minut efter parkering.
- Turistbusserne bør være eldrevne for at understøtte kommunens klimamål og mindske luft- og støjforurening.
- Lokaludvalget ser ingen realistiske muligheder for langtidsparkering af turistbusser på Christianshavn. Vejene på Christianshavn er i forvejen præget af trængsel, og vi er allerede udfordret af kapacitetsproblemer. Derfor byder lokaludvalget ikke ind med nye forslag herpå.
- Lokaludvalget opfordrer forvaltningen til at opdatere indsatsen under initiativ 2 i kategori 1: "Langsigtede initiativer for transport af turister" (s. 6). Det er utilstrækkeligt at basere sig på initiativer fra handlingsplanen fra 2021, da turismen dengang var påvirket af corona-pandemien.

Lokaludvalget vil gerne have svar på følgende:

- Betaler turistbusser for at holde parkeret i København – og bliver det håndhævet?
- Hvorfor skal Københavns Kommune betale for etablering af infrastruktur til parkering af turistbusser? Det er et konkret eksempel på en situation, hvor en turismeskat kunne erstatte skatteborgernes udgifter.

Lokaludvalget har ikke haft borgerinddragelse om udkastet.

Med venlig hilsen

Asbjørn Kaasgaard,
forperson for Christianshavns Lokaludvalg

Svarnr.: 29 Kultur- og Fritidsforvaltningen (KKF)

Høringssvar:

Kultur- og Fritidsforvaltningen (KFF) afgiver hermed høringssvar til udkastet til Handlingsplan for transport af turister 2025, jf. forvaltningens involvering i turismeudvikling og gæsteservice.

Det er positivt, at planen indeholder en række initiativer, der adresserer turistbussernes flow og parkering i byen. KFF ser det som et vigtigt skridt i retning af en mere sammenhængende tilgang til turisme og mobilitet. Med afsæt i forvaltningens erfaringer vurderes det dog, at planen med fordel kan udbygges yderligere med fokus på det samlede mobilitetsbillede, herunder samspillet mellem transportformer, kulturtilbud og gæsteservice.

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

Politisk handlerum og internationale eksempler

Det vurderes, at en kort beskrivelse af det politiske handlerum ift. regulering af turistbusser vil styrke planens anvendelighed – særligt i lyset af erfaringer fra sammenlignelige storbyer som fx Amsterdam og Barcelona, der har indført restriktioner for bustrafik i centrale bydele. En sådan inddragelse vil give et godt grundlag for videre politisk drøftelse og strategisk planlægning.

KFF anbefaler desuden, at der indarbejdes konkrete best practice-eksempler som inspiration. Det foreslås i den forbindelse, at der tages kontakt til Økonomiforvaltningens kontor for Vækst og Erhverv, som i forbindelse med afdækning af turismeskat har haft dialog med europæiske hovedstæder om håndtering af turistbusser.

Fokus på andre transportformer – særligt metroen

Det er positivt, at initiativ 2 lægger op til en styrkelse af turisternes brug af alternative transportformer. På den baggrund foreslår KFF, at indsatsen udbygges yderligere – særligt med fokus på metroens potentiale i for[1]hold til at forbinde ankomstpunkter som lufthavn og krydstogtterminaler med kulturelle destinationer i byen.

Det vurderes, at en tydelig formidling og tilgængelighed i forhold til disse muligheder kan bidrage væsentligt til målet om grøn og balanceret turisme. En sådan indsats kan med fordel indgå under kategori 1.

CULTIGEN og borgerinddragelse (citizen assembly)

KFF anbefaler, at handlingsplanen henviser til det EU-støttede projekt CULTIGEN, som København Kommune er en del af. Projektet udvikler nye metoder til at måle turisternes adfærd og arbejder med borgerinddragelse i turismeudvikling. CULTIGEN kan understøtte planens vidensgrundlag og bidrage til en regenerativ tilgang til turisme i byen. Derudover vurderes det, at CULTIGENs tilgang til borgerinddragelse – herunder brugen af citizen assemblies – kan supplere planens eksisterende initiativer på dette område og være med til at kvalificere dialogen om fremtidens turisme i København.

Copenhagen Visitor Service og The Copenhagen App's rolle

Det er positivt, at Copenhagen Visitor Service (CVS) nævnes i initiativ 2. KFF anbefaler dog, at CVS og The Copenhagen App (TCA) beskrives mere udførligt i planen – herunder hvordan gæsteservice bidrager til at påvirke mobilitetsvalg og sikre god spredning af turisme. CVS er byens officielle gæsteservice og udgør et vigtigt kontaktpunkt for turister – særligt ift. at fremme grøn mobilitet og skabe synergi mellem transport og kulturtilbud.

Planens overordnede framing

KFF ser Handlingsplan for transport af turister 2025 som et vigtigt bidrag til at sikre en bedre håndtering af turisme i byen – særligt med fokus på turistbussernes rolle og aftryk. Planen kan med fordel fremstå endnu tydeligere som en samlet mobilitetsplan for turister, der også favner bredere transportformer og understøtter grøn omstilling og gode gæsteoplevelser.

En sådan bredere framing vil kunne styrke sammenhængen til øvrige strategiske indsatser som Kultur- og Fritidspolitikken, Københavns erhvervsstrategi og samarbejdet i Copenhagen All Inclusive-strategien fra Wonderful Copenhagen og samtidig bidrage til at skabe større synergi mellem transport, kultur og byliv.



Høringssvar til udkast til Handlingsplan for transport af turister 2025

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkastet til Handlingsplan for transport af turister 2025. Vi ser positivt på, at Københavns Kommune tager initiativ til at opdatere den tidligere plan og dermed adressere den stigende efterspørgsel efter turisttransport i byen.

Det er vigtigt at anerkende, at fjernelsen af buskapacitet i Indre By de senere år – uden tilsvarende etablering af nye pladser – har skabt en markant underkapacitet for turistbusser. Det medfører i dag unødvendig cirkulationskørsel, spildtid og gener for både beboere, gæster og erhvervsliv. Handlingsplanen er derfor et vigtigt skridt mod at genetablere et mere velfungerende system, men det forudsætter hurtig implementering og en tydelig prioritering af de tiltag, der faktisk kan aflaste byen.

Dansk Erhverv støtter ambitionen om at skabe bedre flow, mindre omvejskørsel og færre gener i gadebilledet. For at det skal lykkes, bør planen bygge på tre centrale principper. For det første er tempoet afgørende. De kortsigtede initiativer, der kan realiseres allerede i 2026, bør have højeste prioritet. Det vil være den reelle test på, om byen fungerer bedre på spidsbelastningsdage. For det andet skal nye pladser udgøre en nettotilvækst – ikke erstatning for eksisterende kapacitet – og samtidig kobles direkte til de mest efterspurgte attraktioner. Perifere pladser kan bruges som buffer og natparkering, men kan ikke løse behovet i byens centrale dele.

For det tredje er det nødvendigt med konsekvent håndhævelse og bedre brug af data. Buspladser optages i dag ofte af personbiler, hvilket underminerer selv gode løsninger. Kommunen bør samtidig prioritere digitale værktøjer som parkeringssensorer og opdaterede kort, så chauffører hurtigt kan få overblik over ledige pladser og undgå unødvendig kørsel.

Vi deler kommunens vurdering af, at en langsigtet flowplan er vigtig, men den skal baseres på realistiske forudsætninger. Turistbusser udfylder i dag en nødvendig funktion, som hverken metro, cykler eller gående kan erstatte – særligt for krydstogtgæster, seniorgrupper og foreninger. Det bør stå klart, så planlægningen afspejler de faktiske transportbehov. Samtidig bør elektrificering tænkes ind fra starten, så der kan etableres ladefaciliteter dér, hvor busserne i forvejen holder.

Dansk Erhverv støtter intentionen om et formaliseret samarbejde mellem kommune, branche og borgere. Et fast trepartssamarbejde og løbende dialog vil være afgørende for at sikre, at planen kan justeres og følges til dørs. Kommunen kan med fordel udbygge dette samarbejde digitalt, så data om trafik og kapacitet bliver tilgængelige i realtid.

Afslutningsvis vil vi understrege, at hensynet til byens beboere og turister går hånd i hånd med velfungerende rammer for erhvervslivet. En effektiv plan for turisttransport forudsætter kapacitet før restriktioner, konsekvent håndhævelse og en enkel, digitalt understøttet driftsmodel. Med de elementer på plads kan vi reducere unødvendig kørsel og skabe en by, der fungerer bedre – for både københavnere, turister og erhvervsliv.

Dansk Erhverv står naturligvis til rådighed for den videre dialog og ser frem til at bidrage til implementeringen af planens første tiltag inden sommersæsonen 2026.

Høringsbilag



Handlingsplan for transport af turister

2025



Indhold

Planens grundlag	3
Formål og afgrænsning	4
Turismens udvikling	4
Initiativer i Handlingsplan for transport af turister 2025	5
Kategori 1: Langsigtede initiativer for transport af turister i Indre By	6
Kategori 2: Konkrete parkeringsinitiativer, der forventeligt kan ibrugtages på kort sigt (2026/27), samt muligheden for øget brug af minibusser	7
Kategori 3: Parkeringsinitiativer, der kræver en foranalyse	8
Kategori 4: Initiativer, der omhandler information, kampagner, samarbejder og dialogbaserede tiltag	9

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Forsidefoto Københavns Kommune

Layout/grafik TMF MKB



Foto Københavns Kommune

Planens grundlag

Handlingsplan for transport af turister 2025 er en opdatering af den tidligere handlingsplan for transport af turister fra 2021 og indeholder alle de relevante initiativer fra denne samt en række nye initiativer udarbejdet i et samarbejde mellem Teknik og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen, Kultur og Fritidsforvaltningen samt brancheforeningen for turistbusserne (Dansk Person Transport, DPT), Wonderful Copenhagen (WOCO) og Cruise Denmark – Copenhagen and Beyond. Handlingsplan 2025 rækker frem til 2030.

Planen indeholder en række konkrete parkeringsinitiativer for turistbusser, der forventeligt kan implementeres på kort sigt (2026/2027), og en række andre initiativer, der kan implementeres løbende over en længere periode.

Samtlige initiativer fra Handlingsplan for transport af turister 2021 er medtaget, med undtagelse af etablering af parkeringspladser på Slotsholmsgade og Havnegade, da arealerne skal anvendes som arbejdsplads for Børsen og Nationalbanken. Initiativet vedrørende omdannelse af Toldbodgade og etablering af busparkering ved Churchillparken, på Esplanaden og Grønningen er heller ikke medtaget i Handlingsplan 2025, da det er igangsat.

Initiativerne i Handlingsplan for transport af turister 2025 forventes samlet set at kunne bidrage til en mere effektiv transport af turister, der mindsker omvejskørsel og CO₂-udslip samt begrænser generne for københavnernes, erhvervslivet, turisterne og de øvrige brugere af byen.

Opdateringen af Handlingsplan for transport af turister 2021 sker på baggrund af turismens udvikling efter COVID-19 pandemien, som satte turismen helt i stå. Turisterne er nu tilbage og 2024 overgik rekordåret 2019 målt i antallet af hotelovernatninger. Frem mod 2030 forventer Wonderful Copenhagen og Horesta en vækst på 30% i turismeomsætningen.

Igangsættelse af en række af planens initiativer forudsætter finansiering ved kommende budgetforhandlinger, og en række af de fysiske initiativer kræver ligeledes efterfølgende politiets godkendelse.

Formål og afgrænsning

Borgerrepræsentationen besluttede den 6. marts 2025, at Teknik- og Miljøforvaltningen – i samarbejde med Økonomiforvaltningen og Kultur og Fritidsforvaltningen – skal opdatere Handlingsplanen for transport af turister fra 2021.

Opdateringen sker med ophæng i den voksende turisme efter Covid-19 pandemien samt Københavns Kommunes målsætning om at fremme bæredygtig turisme, der tager hensyn til lokalmiljøet og fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion (Kommuneplan 2024). Den opdaterede Handlingsplan for transport af turister 2025 er udarbejdet med fokus på inddragelse af relevante beboergrupper og turisterhvervet i forbindelse med implementering af planens initiativer. Fokus i planen er at skabe en langsigtet plan for turistbussernes flow gennem Indre By, samt gennem forholdsvis enkle tiltag at etablere flere parkeringspladser for turistbusserne, hvor disse generer mindst muligt. Disse pladser kan være en kombination af 15 minutters parkering, 3-timers parkering og natparkering, med det samlede mål at skabe et bedre flow for busserne, mindre omvejskørsel og dermed færre gener for lokalmiljøet og den øvrige trafik.

Planen omfatter danske og udenlandske turistbusser, mens busser i fast rute - lokalbusser, fjernbusser og HopOn-HopOff busser - ikke er omfattet af planen.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Turismens udvikling

Wonderful Copenhagen (WOCO), Erhvervsministeriet og Københavns Kommune har udarbejdet "Comeback Copenhagen 2023", som er en plan for genopretning af Hovedstadens turisme efter COVID-19 pandemien, der satte turismen helt i stå. Efter pandemien er der sket en hurtig genopretning af rejseindustrien, og turismen i 2024 oversteg rekordåret 2019. De største udenlandske turiststrømme kommer fra USA, Tyskland og Storbritannien i nævnte rækkefølge. Turister, der

ankommer med krydstogtskibe, udgør mindre end 10% af det samlede antal turister. Til gengæld har de et meget koncentreret behov for transport til de største turistattraktioner.

Frem mod 2030 forventer WOCO og Horesta en vækst på 30% i turismeomsætningen gennem vækst i turismen udenfor højsæsonen samt ved en øget opholdslængde.

Initiativer i Handlingsplan for transport af turister 2025

Teknik og Miljøforvaltningen har gennemgået Handlingsplanen fra 2021 og, i dialog med Økonomiforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen, udpeget de syv initiativer, der fortsat er relevante herfra, samt identificeret 15 nye initiativer, som kan bidrage til, at transport af turister sker i bedre balance med lokalmiljøerne og uden unødige gener for trafikafvikling, beboere mv.

Forvaltningen har haft indledende dialog med branchen om initiativerne i handlingsplanen, og alle relevante parter vil blive inddraget i forbindelse med foranalyser og inden etablering af planens initiativer, herunder fx. turismebranchen, turistbusorganisationen Dansk Person Transport, Movia, Ældrerådet, Ungerådet og Handicaprådet, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk Cyklistforbund og relevante lokaludvalg.

Handlingsplan for transport af turister 2025 indeholder konkrete initiativer, der kan igangsættes med en kort screening og forventeligt implementeres på kort sigt (2026/2027), samt initiativer, der vil kunne igangsættes med en foranalyse, men som vil blive implementeret løbende over en længere periode.

Alle initiativer kan igangsættes efter planens vedtagelse, hvis der afsættes midler i kommende budgetforhandling.



Foto Ulrich Jakobsson, Københavns Kommune

Initiativernes inddeling

Den opdaterede handlingsplan indeholder 22 initiativer, der er inddelt i fem kategorier.

- Kategori 1: Langsigtede initiativer for transport af turister i Indre By
- Kategori 2: Konkrete parkeringsinitiativer, der forventeligt kan ibrugtages på kort sigt (2026/2027), samt muligheden for øget brug af minibusser til transport af turister
- Kategori 3: Parkeringsinitiativer, der kræver en foranalyse
- Kategori 4: Informations- og dialogbaserede initiativer

Initiativerne under hver kategori kan iværksættes enkeltvis eller samlet.

Det vil være hensigtsmæssigt, at de to initiativer under kategori 1 (Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By samt styrkelse af turisternes brug af andre transportmidler) igangsættes med finansiering ved Budget 2026. Teknik- og Miljøforvaltningen igangsætter efter politisk vedtagelse af handlingsplanen screeningen af de konkrete parkeringsinitiativer, der forventeligt kan etableres på kort sigt (kategori 2), samt muligheden for øget brug af minibusser til transport af turister.

Initiativerne under kategori 3 og 4 er økonomisk og tidsmæssigt mere omfattende, men kan igangsættes efter en politisk vedtaget budgetbevilling.

Den langsigtede plan for turistbussernes flow kan således udarbejdes med input fra screeningen af kategori 2 initiativerne. Den langsigtede plan for turistbussernes flow vil kunne pege på både supplerende parkeringsmuligheder for turistbusserne såvel som nedlægelse af eksisterende.



Foto Københavns Kommune

Kategori 1: Langsigtede initiativer for transport af turister i Indre By

Beskrivelse af kategori 1

Et centralt element i den fremtidige implementering af initiativerne for transport af turister er at udpege de rutenet, turisterne mest hensigtsmæssigt kan benytte. Det gælder rutenet for turistbusser, men også at styrke turisternes brug af gang, cykel og kollektiv transport.

Initiativer indeholdt i kategori 1:

1. Langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By frem til 2030. (Nyt initiativ, ca. 0,7 mio. kr.)

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. Planen kan baseres på tællinger og modelberegninger og udarbejdes i dialog med relevante interessenter som fx turistbussernes brancheorganisation DPT, Wonderful Copenhagen, Danish Cruise, lokaludvalg, Dansk industri, Dansk Erhverv, København-Commerce and Culture (KCC) m.fl. På baggrund af planen kan eventuelle yderligere parkeringspladser – korttids-, langtids- og natparkeringspladser – identificeres. Hvis der afsættes midler i budget 2026, kan udarbejdelse af planen igangsættes primo 2026 og afsluttes i sommeren 2026.

2. Styrke turisternes brug af andre transportformer.

(Fra Handlingsplan 2021, ca. 0,3 mio. kr.)

I samarbejde med bl.a. krydstogtbranchen, By&Havn, Copenhagen Malmø Port samt Metroselskabet, undersøges, hvordan transport af turister fra lufthavnen, krydstogtankomster, kongresser, store sports- og kulturevents ol., kan effektiviseres ved bl.a. at anvende Metro, gang og cykler i større omfang. Copenhagen Visitor Service leverer gæsteservice, der understøtter Københavns Kommunes ambitioner om at forebygge trængsel og sprede turismen. Denne service fortsættes og det undersøges om den kan udbygges, fx gennem shuttlebus services til metrostationer eller sejlads til Indre By.

Kategori 2: Konkrete parkeringsinitiativer, der forventeligt kan ibrugtages på kort sigt (2026/27), samt muligheden for øget brug af minibusser

Beskrivelse af kategori 2

Mange rejsearrangører tilbyder rundture i private turistbusser til deres gæster. Busturene i København koncentrerer sig primært om de helt store attraktioner, såsom Amalienborg, Rosenborg, de store museer, Den Lille Havfrue, Kongens Nytorv/Nyhavn, Storkespringvandet/Strøget og Christiansborg. Den stigende turisme medfører øget transport til disse steder, herunder bl.a. afsætning og påstigning af passagerer.

Der er identificeret en række initiativer til korttidsparkering, som forventeligt kan etableres på kort sigt. Initiativerne er udviklet i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen samt turistbusbranchen og vil primært fokusere på mulige parkerings- og afsætningsmuligheder, der kan etableres relativt tæt på de større turistattraktioner. Pladserne vil primært være til af- og pålæsning under 15 minutter og i visse tilfælde korttidsparkering under 3 timer.

Efter politisk vedtagelse igangsætter Teknik- og Miljøforvaltningen screening af parkeringsinitiativerne i kategori 2, samt muligheden for øget brug af minibusser til transport af turister. Afhængig af screeningens resultater vil disse kunne integreres i en eventuel langsigtet plan for turistbussernes flow i Indre By. Screeningen vil tillige afklare, hvilke initiativer, der kan etableres inden for egen ramme og hvilke initiativer, der kræver finansiering ved kommende budgetforhandlinger. Det forventes, at screeningerne vil kunne afsluttes ultimo 2025 eller primo 2026, således at nogle initiativer vil kunne ibrugtages inden sommer-turistsæsonen 2026, mens andre vil kunne ibrugtages ultimo 2026 eller i foråret 2027.

Screeningen af hvert initiativ vil som udgangspunkt indeholde følgende tre hovedemner:

- En vurdering af om initiativet har den ønskede effekt på transport af turister, samt en vurdering af om initiativet har uhensigtsmæssige konsekvenser for lokalmiljøet, trafikal kapacitet, bilparkering, sikkerhed, træer ol.
- Vurdering af det tekniske design af løsningen, herunder bl.a. køregeometri, skiltning, afmærkning, sikkerhed og anlægsbudget.
- Inddragelse af relevante parter, fx. beredskabet, politiet, lokaludvalg, turistbranchen, ældre-, handicap- og ungerådene, cyklistforbundet, Movia og eventuelle andre relevante interessenter.

Initiativer indeholdt i kategori 2:

- 3. Øster Voldgade.** (fra Handlingsplan 2021)
2-3 bus-pladser kl. 9-18 med 15 min. parkering.
- 4. Gunnar Nu Hansens Plads.** (Nyt initiativ)
4 bus-pladser kl. 7-19 med 15-min. parkering.
- 5. Ved Stranden.** (Nyt initiativ)
1-2 bus-pladser kl. 10-15 med mulighed for 15-min. parkering.
- 6. Nørre Farimagsgade ved Vesterport.** (Nyt initiativ)
3-4 bus-pladser med 3-timers parkering.
- 7. Øster Farimagsgade v. Kommunehospitalet.** (Nyt initiativ)
1 bus-plads med 3-timers parkering.
- 8. Bispebjerg Bakke.** (Nyt initiativ)
4-8 bus-pladser kl. 7-19 med 3-timers parkering.
- 9. Kampmannsgade på dæmningen.** (Nyt initiativ)
4-6 bus-pladser kl. 10-15 med 3-timers parkering.
- 10. Sjøljør Boulevard.** (Nyt initiativ)
4-8 bus-pladser kl. 7-19 med 3-timers parkering.
- 11. Edel Sautes Allé.** (Nyt initiativ)
Langtidsparkeringsmulighed og eventuelt natparkerings. Screeningen af dette initiativ skal bl.a. vurdere om busparkering kan integreres med de omdannelsesplaner for Edel Sautes Allé, som blev behandlet i BR 15. dec. 2022.
- 12. Frederik V's Vej.** (Nyt initiativ)
Langtidsparkeringsmulighed og eventuelt natparkerings.
- 13. Langelinie, vest for Langelinie Allé.** (Nyt initiativ)
30-minutters parkering for 3-4 busser.
- 14. Evaluering af tiltaget ved Gefionspringvandet/Churchillparken.**
Initiativet er igangsat med baggrund i Handlingsplan 2021. Det er besluttet af Borgerrepræsentationen den 26. juni 2025 (A, B, F, V, Ø og Å) at medtage en evaluering af tiltaget i handlingsplanen. Evalueringen sker når der er tilstrækkeligt erfaringsgrundlag herfor. Evalueringen sker med inddragelse af turistbusbranchen DPT.

Kategori 3: Parkeringsinitiativer, der kræver en foranalyse

Beskrivelse af kategori 3

Initiativerne under kategori 3 vurderes at være mere komplekse end initiativer under kategori 2, hvorfor det for hvert initiativ er nødvendigt at gennemføre en foranalyse for at vurdere, hvordan initiativet kan realiseres, og hvad det vil koste.

Foranalysen skal som udgangspunkt indeholde følgende:

- En verifikation af, at initiativet har den ønskede effekt på transport af turister, samt en foranalyse af eventuelle uhensigtsmæssige konsekvenser for lokalmiljøet, trafikale kapacitet, bilparkering, sikkerhed, træer ol.
- Teknisk design af løsningen, herunder bl.a. køregeometri, skiltning, afmærkning, sikkerhedsrevision og anlægsbudget.
- Inddragelse af relevante parter, fx. beredskabet, politiet, lokaludvalg, turistbranchen, ældre-, handicap- og ungerådene, Movia og andre relevante interessenter.



Parkeringsmuligheder på Vindebrogade, foto Københavns Kommune

Initiativer indeholdt i kategori 3:

15. Bredgade. (Nyt initiativ, 0,8 mio. kr.)

Undersøgelse af mulighederne for konvertering af bilparkering til 15-minutters busparkering. Genbesøg af den tidligere undersøgelse, der konkluderede, at reduktion fra 2 til 1 kørespor er kapacitetsmæssigt muligt. Det vurderes, at en foranalyse er nødvendig, da turistbusser langs med cykelstien i Bredgade kræver, at der anlægges busperron i hele den længde, hvor der skal holde busser. Dette for at undgå konflikter mellem cyklister og de cyklistuvante turister, som tilfældet var i Tietgensgade, hvilket var en hovedårsag til, at man byggede den nye busterminal. Desuden er Bredgade en del af Ring 2, og derfor skal den nødvendige kapacitet sikres.

16. Folke Bernadottes Allé. (Nyt initiativ, 0,5 mio. kr. til skitseforslag og trafikale verifikation).

4 bus-pladser med 3-timers parkering. Folke Bernadottes Allé er en del af Ring 2, og det skal sikres, at der er tilstrækkelig kapacitet efter en eventuel etablering af busparkering. Ligeledes skal udstigning mod cykelstien sikres med busperron eller lignende.

17. Raffinaderivej. (Nyt initiativ, 0,5 mio. kr.)

Langtidsparkering og faciliteter for turistbusser på Raffinaderivej ved Kløvermarken. Foranalyse vurderes nødvendig, da etablering af langtidsparkering for turistbusser vil forventeligt kræve flytning af en dobbeltrettet cykelsti samt eventuelt etablering af toilet- og badefaciliteter for chauffører.

18. Turistbusterminal på Nørre Voldgade. (Fra Handlingsplan 2021, 1,2 mio. kr.)

En terminal på dette sted kan være en løsning af parkeringsproblemerne langs Nørregade og på Frue Plads samt en del af løsningen på busparkering i Middelalderbyen. Foranalyse vurderes nødvendig, da projektering af terminalen vil kræve genetablering af eksisterende bilparkeringspladser.

19. Forbudszone i Middelalderbyen og Frederiksstadten/Nyboder, dog med licens til hotelkørsel. (Fra Handlingsplan 2021, 0,5 mio. kr.).

Foranalyse vurderes nødvendig, da en forbudszone kan have omfattende konsekvenser.

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

Beskrivelse af kategori 4

Initiativerne under kategori 4 nedenfor omhandler kommunikation, information og samarbejder til og mellem aktørerne, herunder til turismeudbydere om planlægning af bæredygtig transport af turisterne, til chaufførerne om rutenet og parkeringsmuligheder, og til turisterne om bæredygtige valgmuligheder for transport rundt i byen.

Initiativer indeholdt i kategori 4:

20. Informationskampagne rettet mod vognmænd og chauffører. (Fra Handlingsplan 2021, ca. 0,6 mio. kr i finansiering)

Udbrede information om alle afsætningspladser og busholdepladser for turistbusser målrettet både danske og udenlandske chauffører.

21. Informationskampagner overfor turister.

(Fra Handlingsplan 2021, ca. 0,4 mio. kr.)

Kampagner og særlige wayfinding tiltag, der fremmer anvendelse af cykel, Metro og bus blandt de turister, der ikke er del af et krydstogt eller en anden større gruppe. Det undersøges, hvilke barrierer der er for disse turisternes anvendelse af kollektiv transport, samt hvordan disse barrierer kan nedbrydes i form af bl.a. information og tydelig skiltning og vejledning i byrummet.

22. Etablering af et tre-parts samarbejde for turismehåndtering og udvikling. (Nyt initiativ, ca. 0,3 mio. kr.)

Med dette initiativ etableres et trepartssamarbejde for Kommune, branche og borgere med faste årlige møder, hvor udfordringer søges løst i fællesskab.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

**Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen**



Høringsliste vedr. Handlingsplan for transport af turister 2025

Handlingsplan for transport af turister 2025 er udsendt i høring til følgende høringsparter:

3F
Alle lokaludvalgssekretariater
BUF, Københavns Kommune
By & havn
By-, Land- og Kirkeministeriet
CONCITO
Copenhagen Visitor Service
Cruise Denmark – Copenhagen and Beyond
Cykelambassaden
Cyklistforbundet
Dansk Cykelturisme
Dansk Erhverv
Dansk Fodgænger Forbund
Dansk Person Transport
Dansk Turismefremme
Danske Handicaporganisationer
Dansk Industri
DSB
Fagbevægelsens Hovedorganisation
Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening
Gammelholm Beboerforening
Grønnegade Kvarter Beboerforening
Handicaprådet
Horesta
Hovedstadens Beredskab
Kommunernes Landsforening
Kultur- og Fritidsforvaltningen
København-Commerce and Culture (KCC)
Københavns Lufthavn
Metroselskabet
Movia
Nørre Kvarter Beboerforening
Organisationen Danske Museer
Politiet
Red Sight Seeing Copenhagen
REJS, Danmarks Rejsebureau Forening
Rundetårn Kvarter Beboerforening
Stromma

Stræderne og Strøgets Beboerforening
Transportministeriet
Turisterhvervets Samarbejdsforum
Turistførerforeningen
Ungerådet
VisitDenmark
Wonderful Copenhagen
Ældrerådet
ØKF, Københavns Kommune